

Provincia di Torino
Determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale
e Attività Estrattiva

N. 11-403996/2007

OGGETTO: “Ex SS n°31 Bis del Monferrato. Costruzione di ponte sulla Dora Baltea a Borgo Revel”

Comune di Verolengo

Proponente: Provincia di Torino-Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II

Procedura di Verifica ex art.10 l.r. n.40 del 14/12/1998 e smi

Esclusione dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale

Il Dirigente del Servizio
Valutazione Impatto Ambientale e Attività Estrattiva

Premesso che:

- con nota prot. 137284 del **01/02/2007** il Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II della Provincia di Torino con sede legale in Torino, via Maria Vittoria 12, ha presentato domanda di avvio della fase di Verifica della procedura di VIA ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 14 dicembre 1998, n.40 e smi "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione", relativamente al progetto preliminare “Ex SS n°31 Bis del Monferrato. Costruzione di ponte sulla Dora Baltea a Borgo Revel”, in quanto rientrante nella categoria progettuale n. 28 dell'Allegato B2 “*Strade extraurbane secondarie provinciali*”;
- in data **15/02/2007** è stato pubblicato sul BUR l'avviso al pubblico recante la notizia dell'avvenuto deposito degli elaborati relativi al progetto in oggetto, allegati alla domanda di avvio della fase di Verifica della procedura di VIA;
- 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 D.G.P. 63-65326 del 14/04/1999 e smi;
- 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 **12/03/2007**, si è svolta la Conferenza dei Servizi presso la sede dell'Area Risorse Idriche e Qualità dell'Aria della Provincia di Torino, via Valeggio n. 5, Torino, convocata ai sensi della l.241/1990 e smi.

Rilevato che:

Localizzazione

- Il presente progetto preliminare si riferisce alla realizzazione, da parte dell'Amministrazione Provinciale, di un raddoppio del ponte sulla Dora Baltea che si trova alla progr. Km 9+800 della S.S. n° 31bis del Monferrato, mediante la realizzazione di un nuovo ponte monodirezionale affiancato. Il ponte esistente è a servizio, oltre che della strada citata, della linea ferroviaria Torino – Casale M.to.
- I lavori si situano nel quadro di tutta una serie di interventi volti ad ammodernare le strade ex ANAS recentemente passate tra le competenze del demanio provinciale.
- Il territorio interessato dal progetto si inserisce in un contesto geomorfologico costituito dal sistema di pianure pressoché pianeggiante, in prossimità dell'alveo del fiume Dora Baltea.
- Le quota media altimetrica riferibile all'area di progetto è di 160 m s.l.m.; la maggior parte del raccordo stradale di collegamento segue la curvatura dell'esistente asse stradale e si inserisce in un territorio a prevalente vocazione agricola, con presenza di limitate aree boscate presenti soprattutto a valle del ponte in sponda orografica sinistra. Si evidenzia inoltre la presenza di un'area di lavorazione inerti con annessa viabilità di accesso, posta in destra orografica in adiacenza al ponte esistente.
- Il sistema idrografico principale presente nell'area di intervento è rappresentato dal fiume Dora Baltea.

Motivazioni dell'opera

Il progetto risponde all'esigenza di allargare la sede destinata al traffico veicolare, che attualmente ha un'ampiezza (intorno ai 6,5 m) che non permette la circolazione nei due sensi in condizioni di sicurezza, tenuto anche conto delle velocità non indifferenti frequentemente raggiunte dai veicoli che percorrono il manufatto, nonché della presenza di un quantitativo non trascurabile di traffico pesante.

Alternative progettuali

Il proponente ha valutato le seguenti ipotesi di tracciato.

Una prima ipotesi progettuale studiata consisteva in un **allargamento del ponte esistente** mediante struttura a setti in cemento armato, la cui parte inferiore gettata su archi in acciaio a T rovescia, e contenuta lateralmente da pannelli prefabbricati rivestiti in mattoni. Il tutto avrebbe dovuto poggiare su una fondazione in jet grouting. Questa soluzione è stata discussa con la Soprintendenza per i Beni Architettonici, la quale ha espresso verbalmente parere negativo orientando le scelte verso un'ipotesi di nuovo ponte affiancato, così da evitare di intervenire direttamente sulla struttura di un ponte storico, compromettendone l'estetica della facciata.

Durante successive riunioni, alle quali sono stati invitati gli Enti preposti ad emettere parere, svoltesi in data 24/05/2006 e 06/09/2006, sono state proposte le seguenti soluzioni progettuali di **nuovo ponte affiancato**:

- ✓ ponte monodirezionale senza pista;
- ✓ ponte bidirezionale con percorso ciclopedonale su ponte esistente;
- ✓ ponte che ospita corsia monodirezionale e pista ciclabile.

Gli Enti intervenuti (Soprintendenza per i beni Ambientali, Ente Parco, RFI, Provincie di Vercelli e Torino, Comuni) negli incontri sopra citati hanno espresso preferenza per quest'ultima soluzione, presentata nel progetto in esame.

Quale alternativa di tracciato, non risultano realizzabili ipotesi con nuovo ponte a monte di quello storico per l'esistenza della ferrovia.

Descrizione

L'intervento in progetto prevede la realizzazione di un nuovo ponte parallelo all'esistente e che dista da esso, nel punto di minore distanza tra le opere in elevazione (in corrispondenza delle spalle) di circa 4 m. Si ritiene che questa distanza sia sufficiente per lasciare la possibilità di interventi di manutenzione su entrambi i ponti.

Completano il progetto la realizzazione dei rilevati stradali di raccordo alla viabilità esistente, corredati da una pista ciclabile, da una stradina di servizio che collega con un impianto di macinazione e separazione inerti esistente ed i fabbricati ad essa annessi, e da una stradina pedonale in ripristino ad un'esistente per accedere all'alveo della Dora Baltea sul lato di Crescentino.

Il presente progetto prevede anche la realizzazione del rivestimento del fondo alveo della Dora Baltea per un tratto di lunghezza complessiva 72.80 m., previsto sia nel tratto sotteso dai manufatti di attraversamento sia nel tratto immediatamente a monte e a valle. In particolare il rivestimento si estende a partire da 8.00 m a monte del ponte esistente fino a 34.50 m a valle del nuovo ponte in progetto.

Il rivestimento del fondo è previsto con massi ciclopici in parte ancorati mediante funi d'acciaio ancorate ai massi stessi. È prevista inoltre la realizzazione di una briglia in massi a valle del nuovo ponte.

Sintesi dei parametri tecnici e dimensionali

Sezione stradale

La sezione tipo della nuova corsia stradale è larga 5,50 m (come previsto per i rami monodirezionali dal DM 5.11.2001), composta da una corsia di transito di 3,50 m e da banchine bitumate di 1,50 m sul lato destro e di 0,50 m su quello sinistro; oltre al ciglio erboso di 85 cm. La corsia sarà corredata da una pista ciclabile (o ad uso promiscuo ciclopedonale) di larghezza pari a 3 m.

La lunghezza complessiva del progetto è pari a 462 m.

Ponte sulla Dora Baltea

L'ipotesi di progetto prevede la realizzazione di un ponte realizzato mediante 3 luci costituite da impalcati a struttura metallica e cemento armato, con pile in cemento armato e fondazioni su pali di grosso diametro, per una lunghezza complessiva di 147 m.

Tipologia del ponte sulla Dora Baltea:

Ponte in acciaio – calcestruzzo

Dimensioni dell'opera:

luci	42.035-63.09-42.035 m;
luce complessiva	147 m
altezza	9 m

Per minimizzare l'impatto visivo sul ponte storico si realizzeranno le nuove pile in corrispondenza a quelle attuali ed in numero limitato. Il nuovo ponte si farà con leggera curvatura per rendere possibile una parziale

vista da valle del ponte esistente. Inoltre si è evitato di intervenire direttamente sul ponte storico con allargamento.

Interventi di realizzazione del rivestimento del fondo alveo

La metodologia usata per le verifiche idrauliche è riportata in dettaglio nella relazione Idrologico-Idraulica allegata al presente progetto, a cui si rimanda. Dalla verifica di stabilità delle scogliere a protezione del fondo alveo e delle sponde in progetto, risulta che il rivestimento del fondo alveo dovrà essere eseguito tramite 2 sezioni tipo di sistemazione; e dovrà essere vincolato a valle da un taglione di immorsamento.

Rivestimento in massi di cava sciolti

La sezione tipo 1 si estende da circa 8 m a monte del ponte esistente fino a 24.50 m a valle del nuovo ponte in progetto, secondo un'estensione complessiva di 62.80 m. Il materiale di rivestimento, di spessore pari a 1.20 m, è costituito da massi di cava sciolti da realizzarsi tramite la posa di 2 strati sovrapposti. La pezzatura dei massi dovrà avere un volume minimo di 0.4 m³, con un peso non inferiore a 10 q.

Realizzazione di legatura di massi di cava sciolti tramite funi d'acciaio

La sezione tipo 2 si estende secondo uno sviluppo di 10 m nel tratto terminale di valle dell'intervento. Essa consiste in un rivestimento del fondo alveo e delle sponde di spessore sempre pari a 1.20 m ma costituito da un solo strato di massi sciolti, legati superiormente tramite funi d'acciaio e avente funzione di struttura di immorsamento al fine di conferire stabilità all'intera pavimentazione di fondo alveo. I massi devono avere volume minimo pari a 0.8 m³ e pezzatura non inferiore a 20 q.

Geotessile

Tra il piano di posa ed i massi dovranno essere disposti teli di geotessile di peso non inferiore a 400 g/m² (resistenza pari a circa 18 kN/m), stesi con sovrapposizione sia in senso longitudinale che trasversale di almeno 30 cm e tra loro fissati tramite graffatura metallica.

Organizzazione del cantiere

Il cantiere potrebbe essere costituito da un campo base di dimensioni 20 X 20 m, comprendente, oltre alle baracche, aree per lavorazioni e stoccaggio e per il deposito automezzi. Il proponente prevede di poter utilizzare per il cantiere un'area da individuare in prossimità dell'impianto di macinazione di inerti sul lato di Verolengo.

Tempi dei lavori: approssimativamente: dicembre 2008 – giugno 2009

Movimentazione / bilancio inerti

totale inerti necessari alla realizzazione dell'opera (piattaforma stradale, rilevati, ecc)	circa 22.200 m ³
totale inerti reperibili dai lavori di scavo del cantiere in oggetto	circa 760 m ³
bilancio complessivo	circa 10.000 m³

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota prot.n. 310698 del 13/03/2007 dell'Ente di gestione del Sistema delle aree protette della Fascia Fluviale del Po Tratto Torinese;
- nota prot.13036/25.3 del 20/03/2007 del Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino – Direzione Opere Pubbliche della Regione Piemonte;
- nota prot. 3533/21.5 del 21/02/2007 del Settore Pianificazione Aree Protette – Direzione Turismo Sport Parchi della Regione Piemonte.
- nota prot. 1076/CM del 12/03/2007 dell'Autorità di Bacino del Fiume PO
- nota prot. 685 del 9/03/2007 della Rete Ferroviaria Italiana, Direzione Comp.le Infrastruttura Torino;
- nota prot.TECN.13 FIR n.172 del 6/03/2007 del Praoli Oleodotti Italiani;
- nota prot.n DI.NOCC.474 DAP.an. del 28/02/2007 del SNAM rete Gas;
- nota prot. 2314 del 26/03/2007 del Comune di Verolengo.

L'istruttoria tecnica condotta dal gruppo di lavoro, le note sopra citate e la partecipazione dei soggetti coinvolti alla Conferenza dei Servizi ha consentito l'evidenziazione, relativamente al progetto proposto, di quanto di seguito elencato:

- dal punto di vista della **PIANIFICAZIONE LOCALE E TERRITORIALE:**

PTC

Il progetto in esame si colloca all'interno di aree protette (Confluenza Dora Baltea - Baraccone e Fascia

fluviale del Po - tratto t.se) incluse nel Piano regionale delle aree protette: gli interventi inseriti in tali ambiti sono soggetti alla disciplina regionale vigente ed ai relativi Piani di parco che sostituiscono gli strumenti di pianificazione di qualsiasi livello. Attualmente il Piano d'Area è approvato dal Consiglio Regionale con le seguenti deliberazioni:

- n.982-4328 del 8.3.1995 relativa ai territori istituiti ad area protetta della fascia fluviale del Po con la L.R. 28/1990;
- n.243-17401 del 30/5/2002, relativa ai territori istituiti ad area protetta della fascia fluviale del Po con la L.R. 65/1995

Norme del Piano d'Area

In relazione alla suddivisione in fasce e zone prevista dal Piano d'area l'intervento ricade:

- all'interno della fascia di pertinenza fluviale;
- all'interno delle zone 147 A3; 152 N1 e 148 A2.

Alla classe N appartengono zone di prevalente interesse naturalistico, suddivise in: N 1, zone di primario interesse naturalistico, a basso livello di antropizzazione.

Alla classe A appartengono zone di prevalente interesse agricolo, suddivise in:

A 1, zone esterne alla FPF, senza sostanziali limitazioni all'uso agricolo, che vi assume carattere dominante, con eccellenti qualità agronomiche; classe A2, zone con parziali limitazioni all'uso agricolo, dovute alle caratteristiche dei suoli o alla pressione urbana o all'inondabilità, con una certa quota di colture non intensive o non integrate coi centri aziendali, suscettibili di evolvere verso agro-ecosistemi più complessi e di ridurre le interferenze negative sull'ecosistema fluviale; zone A3, zone con forti limitazioni all'uso agricolo, dovute alle caratteristiche dei suoli, all'attività o all'inondabilità o alla pressione urbana, con forte incidenza di usi forestali, suscettibili di svolgere un'importante funzione nel mantenimento o nella costituzione di agro-ecosistemi di buon valore.

Ai sensi degli art.1.6 e 2.8 delle "Norme di attuazione" del piano, l'intervento può essere classificato:

- per quanto riguarda il "*modello di utilizzazione delle risorse*", nella categoria U5.7 (trasporti ed infrastrutturazioni del territorio);
- per quanto riguarda le "*modalità di intervento di modificazione delle condizioni ambientali*", nella categoria M3.3 (costruzione di strade ed altre infrastrutture di trasporto di rilievo regionale, statale o provinciale).

Per quanto riguarda la verifica delle condizioni di intervento ammesse, essendo questo non inserito fra beni culturali isolati e le loro pertinenze di cui all'art. 3.7.delle N.d.A., ricade nelle categorie di cui alla tabella 1 dell'art.2.8.

Pertanto, per quanto riguarda le condizioni di intervento, questo ricade, ai sensi della suddetta tabella 1, nella categoria C4 (per intervento ricedente in area A2 e A3 in FPF) (interventi subordinati al preventivo inserimento in piani settoriali, con relativo studio di verifica di compatibilità ambientale). L'intervento, in area N1 in FPF risulta non previsto.

Si evidenzia tuttavia che l'opera deve essere considerata nel suo insieme e, sotto tale aspetto essa interessa per quanto riguarda le nuove modificazioni morfologiche connesse ai manufatti prevalentemente zone A, in quanto il nuovo ponte è in affiancamento ad un già esistente. Si aggiunge che essendo l'intervento in progetto ammesso dalle N.d.A. sulle due sponde del fiume, in aree A2 e A3, si ritiene indirettamente anche ammesso l'obbligato attraversamento del corso d'acqua.

Inoltre il Settore pianificazione aree protette ha ritenuto di escludere il progetto dalla procedura di valutazione di incidenza, ancorché l'opera ricada in parte in SIC/ZPS, per la stessa porzione in cui ricade nella zona N1 del Piano d'Area.

E' rilevante tuttavia il fatto che devono essere previste opere di compensazione ambientale, al fine di "risarcire" dal punto di vista del bilancio ecologico la perdita di habitat naturale, peraltro limitata. Nell'ambito della zona N dovranno quindi essere realizzate prevalentemente opere di compensazione ambientale, che devono portare ad un risultato finale di arricchimento in termini naturalistici (ad esempio modellazione morfologica della sponda sinistra per creare siti protetti idonei alla nidificazione, opportunamente nascosti mediante rinfoltimenti vegetali ripariali).

In sostanza occorre prendere in considerazione il risultato complessivo finale che deve portare ad un bilancio positivo, non solo in termini sociali (utilità dell'infrastruttura), ma anche ambientali per le opere connesse.

Comune di Verolengo

Nel P.R.G.C. del Comune di Verolengo (approvato con D.G.R. n° 14- del 1999) la destinazione delle aree interessate dall'opera risulta in fascia di rispetto dalla viabilità.

Un discorso a parte va fatto per l'area su cui sorge l'impianto di lavorazione inerti, che è indicata dal PRGC con una diversa campitura e porta la dicitura "EE/C Trattamento di inerti- ANNULLATO", pertanto la vigente strumentazione urbanistica definisce tale area come area agricola. Per tale area, in sede di Conferenza dei Servizi, il Comune ha anticipato intenzione dell'Amministrazione di modificare, in occasione della variante strutturale al PRGC, la destinazione urbanistica da area agricola ad area per impianti produttivi.

Il Comune di Verolengo, inoltre in merito al nuovo accesso in progetto all'impianto di trattamento (vedi nota prot. 2314 del 26/03/2007), e alle seguenti problematiche emerse in sede di Conferenza dei Servizi:

- ✓ dal punto di vista programmatico: si crea un nuovo accesso ad un impianto di trasformazione inerti localizzato in fascia A e pertanto ad un'area con criticità idrogeologiche,
- ✓ dal punto di vista della viabilità si realizza un innesto avente immissione diretta sulla ex statale circa 180 m a monte del ponte in condizioni di pericolosità,

ha attivato una serie di incontri con gli Enti competenti: Provincia di Torino, Regione Piemonte, Ente Parco fluviale del Po e la Ditta interessata.

Il data 02/04/2007, presso il Comune di Verolengo, si è tenuta la prima riunione interlocutoria durante la quale si sono valutate proposte di soluzione del problema quali un innesto rotatorio o la rilocalizzazione dell'impianto, entrambe le quali non hanno trovato unanime assenso.

In data 16/04/2007 si è tenuta presso l'Assessorato Viabilità la seconda riunione, nella quale il Comune di Verolengo ha proposto di realizzare l'innesto all'altezza del cavalcavia esistente presso la tenuta "La Cascinassa", sfruttando le corsie di accumulo a servizio del cavalcavia stesso ed immettendosi sulla stradina comunale esistente. Tale collegamento potrebbe opportunamente essere costituito da una strada bianca della larghezza di 6 m e lunghezza di circa 1 km, che proseguendo lambendo il limite della fascia C e quindi affianca la ex statale esistente.

Tutti gli intervenuti alla riunione all'unanimità si sono dichiarati favorevoli a tale proposta e pertanto si è concordato sulle modalità per la realizzazione di tale accesso. In tale sede la Provincia di Torino si è impegnata ad eseguire uno studio di fattibilità dell'opera.

Vincoli ambientali/territoriali:

- il tratto di Dora Baltea in esame è interessato dalla perimetrazione delle fasce fluviali dei Piani stralcio dell'Autorità di Bacino del Fiume Po (PSFF e PAI): tutte le pile sono in fascia A
 - 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 Dora Baltea
 - non sono interessati direttamente corsi d'acqua iscritti nell'Elenco delle Acque Pubbliche della Provincia di Torino e/o con sedime demaniale di competenza della Regione Piemonte, Settore decentrato OOPP e Difesa Assetto Idrogeologico
 - il nuovo ponte ricade all'interno della zona di salvaguardia della Riserva Naturale Speciale della Fascia fluviale del Po tratto Torinese e in adiacenza al Sito d'Importanza Comunitaria SIC/ZPS IT1110019 "Baraccone-Confluenza PO-Dora Baltea". Ai sensi della Legge istitutiva del Parco fluviale del Po (L.R. n. 28/90 e s.m.i.) nell'area classificata: *Riserva naturale speciale del Baraccone*, vigono le norme vincolistiche di cui all'art. 10 della L.R. 28/1990 e s.m.i. e *Zona di salvaguardia*, nella quale vigono le norme vincolistiche di cui all'art.12 della L.R. 28/1990 e s.m.i.
- In merito alla collocazione limitrofa al SIC, il Settore pianificazione aree protette della Regione Piemonte nella nota prot. 3533/21.5 del 21/2/07, precisa che *"l'intervento in progetto è da considerarsi compatibile con la conservazione delle emergenze naturalistiche che hanno portato all'individuazione del SIC/ZPS e non ne pregiudica l'integrità e, pertanto, non è da sottoporre a valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/1997 e s.m.i."*.
- il Comune di Verolengo risulta classificato nella classe 4 relativamente alla sismicità della zona ai sensi della normativa vigente. Pertanto il previsto attraversamento ed eventuali altre opere dovranno essere progettati secondo i criteri antisismici previsti dalla normativa vigente per la zona 4;
 - il progetto ricade in Classe II di capacità d'uso dei suoli (IPLA, 1999)
 - l'area risulta un'area inondabile basata su TR > 50 A (PTC provinciale)
 - il ponte sulla Dora esistente è un ponte storico realizzato alla fine del XIX secolo e vincolato da parte della Soprintendenza ai Beni Architettonici.
 - Il ponte in progetto sarà realizzato a ridosso dell'esistente ponte promiscuo strada/ferroviario e pertanto tra i vincoli presenti per l'intervento esiste quello relativo al DPR 753/80, inerente tutti gli interventi che s'intendono realizzare nella fascia di rispetto di 30 metri dalla più vicina rotatoria. Si precisa inoltre che le Rete Ferroviaria Italiana (RFI) rilascerà l'autorizzazione alla realizzazione dell'intervento a

seguito della presentazione degli elaborati di progetto esecutivo, relativi a tutti gli elementi strutturali, ed alle eventuali strutture provvisorie, delle opere stesse.

- dal punto di vista **PROGETTUALE E TECNICO**:

Il progetto non fornisce informazioni specifiche in relazione alla fase di cantiere, né ai movimenti terra previsti – se non una sommara quantificazione del bilancio inerti.

In particolare si evidenziano le azioni di progetto che sono ritenute più rilevanti ai fini della compatibilità dell'intervento:

1. realizzazione delle aree di cantiere;
2. realizzazione di tratti in rilevato (apporto e costipazione inerti);
3. realizzazione del ponte per fasi successive;
4. realizzazione opere connesse (opere d'arte minori; sistemi di sicurtà, illuminazione).

- dal punto di vista **AMBIENTALE**:

L'analisi degli impatti potenziali, siano essi diretti o indiretti, evidenzia la possibile alterazione dell'attuale stato di qualità ambientale presente nel territorio oggetto dell'intervento principalmente per le seguenti componenti:

paesaggio

Si rileva che, benché la documentazione pervenuta contenga una relazione di compatibilità ambientale della fase di verifica, il progetto non è ancora corredato dalla relazione paesaggistica di cui al D.P.C.M. 12 dicembre 2005, che costituisce elemento essenziale per le valutazioni di cui all'art. 146 del D.lgs. 142/2004 e che sostanzialmente contiene in sé tutti gli elementi che sono previsti dallo studio di verifica di compatibilità ambientale di cui all'art. 4.2 comma 4 delle N.d.A. del Piano d'Area, elemento a sua volta essenziale per l'espressione del parere di competenza dell'Ente di gestione del Parco, in quanto l'intervento ricade, come sopra specificato, nella condizione C4 ai sensi della tabella 1 dell'art. 2.8 delle N.d.A. del sopra richiamato P.d.A.

ambiente idrico

Le azioni di progetto previste per la realizzazione del nuovo ponte e annessa viabilità di collegamento interferiscono direttamente sia con le acque superficiali (interferenza diretta con l'alveo del fiume Dora Baltea), sia con la falda superficiale (realizzazione fondazioni per viadotti e spalle dei rilevati).

Nello studio di fattibilità ambientale manca una descrizione quali - quantitativa del reticolo idrografico e non sono fornite valutazioni circa gli impatti potenziali sulla componente acque superficiali e sotterranee. In particolare non sono descritti i sistemi di gestione delle acque meteoriche di dilavamento della piattaforma stradale.

Nel tratto sotteso dal progetto l'alveo del fiume presenta un'accentuata erosione di fondo; di questo aspetto è necessario tener conto per una corretta progettazione delle fondazioni.

suolo e sottosuolo

Nello studio non sono fornite indicazioni precise in merito all'uso delle risorse e manca un bilancio generale degli inerti, che comprenda tutti gli inerti necessari alla realizzazione dei rilevati e delle opere di difesa idraulica previste.

vegetazione, flora, fauna, ecosistemi

In area vasta, le presenze vegetazionali risultano quelle tipiche degli agro-ecosistemi, e delle aree di pertinenza fluviale con associazioni vegetazionali tipiche della pianura piemontese (coltivi intensivi, pioppeti, presenza di vegetazione arborea - arbustiva lungo i corsi d'acqua e lungo i confini di proprietà).

Nello studio non vi sono indicazioni o studi particolari sulla presenza di fauna nell'area oggetto dell'intervento.

La presenza degli edificati è sostanzialmente riconducibile agli abitati di Borgo Revel e Crescentino.

Dal punto di vista naturalistico, la realizzazione dell'opera, per la costruzione del nuovo ponte e per la creazione di due nuove rampe di accesso, che si configurano come nuovi tratti stradali, sottrae una porzione di alveo e di fascia ripariale, soprattutto in sponda sinistra, essendo il tratto in sponda destra già parzialmente compromesso dalla presenza di una attività di trattamento inerti. Tali sottrazioni costituiscono un elemento di criticità in quanto detrattori in termini di habitat naturale.

rumore e vibrazioni

La documentazione predisposta dal proponente non contiene elementi sufficienti per l'espressione di un parere sull'impatto acustico dell'opera in oggetto.

Pertanto, al fine di poter escludere preventivamente eventuali incompatibilità ambientali, si richiede una valutazione d'impatto acustico così come espressamente richiesto dall'art. 10 della Legge Regionale 20/10/2000, n.52.

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.

Ritenuto complessivamente che il progetto in esame non abbia impatti rilevanti sull'ambiente tali da richiedere una Valutazione d'Impatto Ambientale, e che pertanto possa ai sensi dell'art.10, comma 3 della l.r. n.40 del 14/12/1998 e smi **essere escluso** dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale subordinatamente al rispetto delle seguenti indicazioni:

• DAL PUNTO DI VISTA AMMINISTRATIVO/AUTORIZZATORIO:

- devono essere stralciati dal presente progetto l'accesso e la strada di servizio che collega la strada provinciale con l'impianto di macinazione e separazione inerti esistente in sponda destra del corso d'acqua, in quanto si realizzerebbe un'immissione diretta sulla ex statale circa 180 m a monte del ponte in condizioni di pericolosità.

Per tale accesso è stato fatto un approfondimento, con riunioni ai cui hanno partecipato gli Enti competenti e la ditta interessata. A seguito di tali incontri si è scelta una soluzione di accesso all'impianto localizzata all'altezza del cavalcavia esistente, presso la tenuta "La Cascinassa", sfruttando le corsie di accumulo a servizio del cavalcavia stesso ed immettendosi sulla stradina comunale esistente, tale soluzione risulta certamente più sicura dell'attuale.

Per tale motivo si chiede al Comune di Verolengo di provvedere in tempi brevi all'attuazione di tale soluzione di accesso all'impianto, in modo da chiudere l'attuale (non a norma per la sicurezza stradale) il prima possibile, e in ogni caso di realizzare tale nuovo svincolo prima della realizzazione del progetto in esame.

- prima dell'inizio dei lavori il proponente dovrà richiedere ed ottenere l'autorizzazione in linea idraulica da parte dell'AIPO competente relativamente al corso d'acqua interferito;
- dovrà essere acquisita 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 della Dora Baltea;
- acquisire il parere da parte della Soprintendenza ai Beni Architettonici per l'affiancamento al ponte storico, realizzato alla fine del XIX secolo, esistente.
- le opere in progetto potranno essere realizzate dopo il rilascio, da parte del Settore decentrato OOPP e difesa Assetto Idrogeologico della Regione Piemonte, del provvedimento concessorio al fine della regolarizzazione amministrativa e fiscale dell'occupazione delle aree demaniali in questione ai sensi delle LL.RR n.20/2004 e 12n.12/2004e del relativo regolamento d'attuazione in data 06/12/2004 n.14/R
- qualora, nell'ambito degli interventi in oggetto, nel rispetto della Direttiva Autorità di Bacino n.9/2006 del 05/04/2006, dovesse essere asportato ed acquisito da parte dell'impresa esecutrice materiale litoide dall'alveo del fiume Dora Baltea, prima dell'inizio dei lavori dovrà essere perfezionata la procedura di acquisto mediante istanza di concessione presso il Settore decentrato OOPP e difesa Assetto Idrogeologico della Regione Piemonte, ai sensi della DGR n.44-5084/2002;
- in merito alla normativa vigente nell'ambito della difesa del suolo, si ricorda che il ponte attraversa un corso d'acqua, la Dora Baltea, interessato dalle fasce fluviali nell'ambito del PAI dell'Autorità di Bacino del fiume PO, pertanto è indispensabile il rispetto degli effetti dell'art. 38 delle norme di Attuazione del PAI e della "direttiva sulla piena di progetto da assumere per le progettazioni e le verifiche di compatibilità idraulica" allegata al PAI.

L'Autorità di bacino del Fiume Po nella nota prot. 1076/CM del 12 marzo 2007, richiama che, ai sensi dell'art. 38 delle N.A. del P.A.I. della specifica direttiva di piano 2/99: "Criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle interferenze pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B", i nuovi attraversamenti sul reticolo idrografico devono essere progettati coerentemente ai criteri ed indirizzi contenuti nelle Direttiva sopra citata, e devono essere

accompagnati da uno studio idraulico da trasmettere a questa Autorità di bacino per l'espressione del parere di compatibilità del progetto con la pianificazione di bacino vigente.

- secondo le indicazioni del Decreto del Presidente della Giunta Regionale 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)", nelle successive fasi progettuali (e comunque entro la realizzazione dell'opera) dovrà essere prodotto un progetto di regimazione delle acque meteoriche; tale progetto dovrà essere comprensivo di un piano di prevenzione e di gestione redatto in conformità alle disposizioni contenute nell'Allegato A del Decreto suddetto ed approvato, con le prescrizioni del caso, dall'autorità competente al controllo degli scarichi;

- **DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE E TECNICO:**

- particolare importanza assume la regimazione delle acque meteoriche, soprattutto per il Ponte; dovrà essere valutata la possibilità di realizzare presidi idraulici ambientali che garantiscano una maggiore tutela di tale corpo idrico recettore non solo in caso di sversamenti accidentali, ma anche nei confronti dei sali utilizzati allo scopo di prevenire la formazione di ghiaccio sul manto stradale;

fase di cantiere

- dovranno essere individuati i siti previsti per le aree di cantiere relativi agli interventi previsti: il progetto definitivo dovrà pertanto essere comprensivo di una tavola nella quale vengano individuate non solo le aree di cantiere, ma anche quelle interessate dai siti di deponia temporanea di terra/inerti. Si evidenzia che in merito all'area di cantiere, in sede di conferenza dei servizi i partecipanti hanno sollecitato il proponente ad utilizzare per l'area di cantiere delle opere un'area in prossimità dell'area dell'impianto di frantumazione, area già compromessa.
- dovrà essere presentato un cronoprogramma che fornisca una chiara collocazione temporale dell'insieme di tutti gli interventi suddetti e della loro durata;

movimenti terra / inerti / demolizioni

- nelle successive fasi progettuali dovrà essere redatta una tabella riepilogativa che fornisca indicazioni puntuali e precise sulle volumetrie relative a scavi/riporti ed alla provenienza/recapito finale del materiale necessario alla realizzazione di entrambi gli interventi, ed in particolare:
 1. volume e provenienza degli inerti necessari alla realizzazione del manto stradale;
 2. recapito finale del materiale proveniente dallo smantellamento della carreggiata esistente;
 3. volumi necessari al recupero ambientale delle aree suddette (materiale di riempimento e terreno vegetale) e provenienza;
 4. volume e recapito finale del materiale derivante dalle demolizioni: in particolare dovrà essere effettuata una puntuale quantificazione dei volumi demoliti previsti in progetto con differenziazione qualitativa per tipologia di materiale (strutture metalliche, c.a., in legno, in muratura, ecc...) e dovrà essere valutata l'opportunità di conferire tali materiali ad un impianto di trattamento (analizzando in primo luogo la localizzazione dei potenziali siti interessati) in alternativa al conferimento in discarica;
 5. volume e provenienza degli inerti necessari alla realizzazione del ponte;Da tale tabella dovrà emergere il bilancio effettivo degli inerti, di scavi/ riporti e del materiale da conferire in discarica in modo che siano chiari i quantitativi riutilizzati nei cantieri, quelli acquistati, i conferimenti in impianti di trattamento ed in discarica;
- dovranno infine essere identificati gli impianti di trattamento e le discariche autorizzate ai sensi della normativa vigente presso cui verranno recapitati i materiali derivanti dalle operazioni di cantiere per i quali non sia possibile un riutilizzo in loco o in cantieri limitrofi alle aree interessate dai progetti in esame;

- **DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE:**

paesaggio

- Si osserva che la scelta di realizzare l'ampliamento funzionale dell'infrastruttura mediante realizzazione di un secondo ponte in affiancamento al primo, dettata dalla necessità di evitare di intervenire direttamente sulla struttura dell'esistente ponte storico vincolato dalla Soprintendenza ai Beni Architettonici, può essere condivisa purché non costituisca fattore di criticità significativa (aumento del carico antropico) nei confronti dell'ambiente naturale e fluviale circostante. Inoltre, considerate le motivazioni alla base della soluzione progettuale, le scelte costruttive relative al

nuovo ponte (struttura e materiali), dovranno condurre alla realizzazione di una struttura che non rappresenti elemento di disturbo-dissonanza visiva nei confronti del ponte storico.

- Dovrà essere presentata la relazione paesaggistica di cui al D.P.C.M. 12 dicembre 2005, che costituisce elemento essenziale per le valutazioni di cui all'art. 146 del D.lgs. 142/2004.

La relazione paesaggistica, fra i suoi componenti, deve prevedere anche gli interventi di mitigazione e compensazione ambientale:

Le opere di mitigazione e compensazione si fondano sul principio che ogni intervento deve essere finalizzato ad un miglioramento della qualità paesaggistica complessiva dei luoghi, o, quanto meno, deve garantire che non vi sia una diminuzione delle sue qualità, pur nelle trasformazioni. La relazione paesaggistica, sulla base della lettura degli effetti dell'intervento sulle attuali caratteristiche dei luoghi, fra cui la loro eventuale reversibilità, individua le misure di miglioramento previste, le misure di mitigazione e di compensazione e indica, quando possibile, le diverse soluzioni alternative esaminate e a conclusione la proposta di progetto motivatamente scelto tra queste.

Pertanto, per il proseguimento dell'esame istruttorio da parte dell'Ente Parco, si richiede:

- che sia predisposta una adeguata relazione, come sopra specificata, che approfondisca e metta in particolare rilievo i fattori di riduzione di habitat naturale e le misure compensative previste che, in linea generale, potranno essere quantificate intorno al 2% dell'importo delle opere;
- si ritiene opportuna altresì la progettazione di un intervento di mitigazione ambientale, attraverso la realizzazione di un filare alberato, con funzione di riduzione dell'effetto negativo paesaggistico dato dalla presenza dell'impianto di trattamento inerti attualmente esistente a ridosso della nuova sede stradale.

ambiente idrico

Le opere in progetto interferiscono con il fiume Dora Baltea sia per la realizzazione del ponte sia per la realizzazione delle opere di difesa idraulica previste (sistemazione fondo alveo, difese spondali, briglia).

Per tale motivo si ritiene particolarmente rilevante la fase di cantiere per cui si rende necessario che il proponente preveda, con il progetto definitivo, la stesura di un'apposita relazione le modalità di conduzione dei lavori e l'organizzazione del cantiere, con indicazione dei mezzi meccanici utilizzati, della localizzazione delle aree di deposito dei materiali, la destinazione degli eventuali beni demaniali reperiti (litoidi, legname), il periodo degli interventi in alveo. Di seguito si riportano alcune prescrizioni specifiche per gli interventi previsti in ambito fluviale.

Lavori in ambito fluviale

Gli interventi previsti sul corso d'acqua e in ambito fluviale devono tener conto delle caratteristiche naturali ed ambientali dell'alveo. L'esecuzione degli interventi nell'alveo deve essere effettuata in modo tale da non compromettere le funzioni biologiche del corso d'acqua.

La movimentazione degli inerti nelle aree di pertinenza fluviale deve avvenire unicamente nelle aree individuate da progetto chiaramente individuate in apposite tavole progettuali complete di piante e sezioni significative dei lavori previsti ed evidenziate nell'area di cantiere con appositi pali segnaletici.

Le modalità di conduzione dei lavori e l'organizzazione del cantiere, con indicazione dei mezzi meccanici utilizzati, dovranno essere contenute in un apposito documento redatto prima dell'inizio dei lavori che il Direttore dei lavori trasmetta alla Direzione del Parco del Po, all'ARPA e al Comune di Verolengo.

Considerato che per un cantiere che svolge attività direttamente in alveo, i livelli idrografici che possono generare una situazione di pericolo possono essere diversi di quelli che generano situazioni di pericolo per la popolazione rivierasca, è necessario definire un livello di allertamento idoneo. In funzione di ciò, considerato che i dati dei livelli idrografici per il Fiume Dora Baltea possono essere verificabili da un Ente Pubblico che ha accesso alla RUPAR della Regione Piemonte, sarà necessario definire un protocollo di allertamento con il Comune direttamente interessato dall'opera o con la Protezione Civile.

All'interno di questo protocollo si dovranno definire i livelli di criticità idrografica per il cantiere in oggetto e le modalità di allertamento in tempo utile ad evitare qualsiasi situazione di rischio per il cantiere.

Gli scavi finalizzati alla sistemazione del fondo alveo dovranno consentire il mantenimento di un assetto naturale del corso d'acqua e devono essere finalizzati alla ricostruzione di fasce riparali caratterizzate, per quanto possibile, dalla presenza di nicchie ecologiche specializzate; in questo senso

devono essere previste protezioni di sponda a monte e a valle del ponte con la possibilità di realizzare una fascia arborea ed arbustiva (utilizzo di massi non intasati in cemento, utilizzo di talee vive).

L'inserimento della prevista briglia a valle del ponte non deve assolutamente determinare una condizione di "barriera" al passaggio dell'ittiofauna, in tutte le condizioni idrologiche del corpo idrico.

Per la tutela dell'ittiofauna è importante non prevedere interventi durante il periodo riproduttivo.

Il progetto deve prevedere un piano per ridurre le interferenze dirette con l'alveo e minimizzare l'aumento di torbidità indotto dalle lavorazioni. Devono essere debitamente descritte sia la tipologia che l'estensione delle regimazioni provvisorie dell'alveo in grado di permettere la movimentazione dei materiali e dei macchinari nonché le piste di transito ed i guadi necessari per l'accesso al sito di lavoro su superfici non bagnate.

Al fine di non interferire con il libero deflusso delle acque che scorrono nei corsi d'acqua interferenti con i lavori stradali, l'Impresa dovrà garantire la funzionalità di tutti i corsi d'acqua interessati dai lavori.

Dovrà inoltre garantire la funzionalità degli argini esistenti, anche in situazioni transitorie, sia per quanto riguarda le caratteristiche di impermeabilità che per quanto attiene alla quota di sommità arginale che dovrà rimanere sempre la medesima.

L'Impresa dovrà altresì osservare le seguenti prescrizioni:

- si dovrà evitare qualsiasi danno di qualunque natura che possa compromettere il buon regime dei corsi d'acqua;
- nel corso dei lavori si dovranno attuare tutte le precauzioni necessarie affinché l'interferenza con la dinamica fluviale, dei canali e dei corsi d'acqua, non determini aggravii di rischio idraulico e pericoli per l'incolumità delle persone e danni ai beni pubblici e privati; l'alveo non dovrà essere occupato da materiali, né eterogenei, né di cantiere;
- durante il periodo riproduttivo dell'ittiofauna locale dovranno essere evitate interferenze dirette con l'alveo di magra;
- al termine dei lavori dovranno essere smaltiti tutti i rifiuti di cantiere e occorrerà curare che le riprofilature del terreno vengano effettuate in modo tale da non interrompere la continuità ecologico-funzionale del corso d'acqua e dell'ecosistema ripariale.

Formattati: Elenchi puntati e numerati

Nel caso in cui sia previsto il taglio della vegetazione dovrà essere evitato l'abbandono del materiale legnoso in alveo, quello non diversamente riutilizzabile (arbusti, ramaglia) dovrà essere ridotto in scaglie sul posto, a mezzo di idonee attrezzature (cippatura), e comunque collocato al di fuori dell'alveo.

Eventuali opere di sostegno delle terre dovranno essere realizzate con tipologie costituite da palificate in legname, con inserimento di talee o fascine o altre tecniche di ingegneria naturalistica (grate vive; gradonate orizzontali vive; terre rinforzate rinverdite)

Lungo le sponde sarà necessario prevedere una manutenzione degli argini, continuativa nel tempo, per permettere la selezione degli alberi con origine autoctona di maggior pregio, in modo da poter recuperare le sponde e creare una fascia tampone tra le aree destinate a coltivo e le sponde del fiume.

- qualora dovesse rendersi necessario lo scarico, anche temporaneo, di acque in corpi d'acqua superficiali, dovrà essere richiesta apposita autorizzazione presso gli uffici provinciali competenti ai sensi dell'ex art. 45 del D.Lgs. 152/1999 e smi;

suolo, sottosuolo

- dovrà essere garantita l'accessibilità alla abitazione sulla sponda destra della Dora, sia in fase di cantiere che ad intervento ultimato;
- in caso di sversamenti accidentali di sostanze inquinanti – ovvero qualora si dovessero verificare situazioni di contaminazione – dovranno essere messe in atto le procedure previste dalla normativa vigente (ex D.Lgs. 22/1997 e smi e D.M. 471/99 e smi) procedendo innanzitutto ad una tempestiva messa in sicurezza d'emergenza del sito, mettendo in atto ogni intervento necessario ed urgente per rimuovere le fonti inquinanti e contenerne la diffusione;

qualità dell'aria

- La realizzazione dell'opera in questione non comporta una redistribuzione dei carichi inquinanti ad oggi esistenti in quanto si ritiene che l'intervento previsto nel progetto non può, da solo, incidere in modo determinante sui flussi di traffico attuali. Un discorso a parte deve essere fatto per la fase di cantiere dove, la presenza di macchine operatrici e l'eventuale limitazione del traffico (attuazione di sensi alternati) possa determinare variazioni sulla dinamica della circolazione. Le indicazioni specifiche di mitigazione degli impatti per questa componente sono riportati al punto "prescrizioni generali per la fase di cantiere".

rumore e vibrazioni

- Per una corretta valutazione degli impatti sul clima acustico occorre una trattazione più completa del quadro ambientale ante operam e, allo stato delle informazioni fornite dal proponente negli allegati progettuali, non vi sono elementi sufficienti per procedere a valutazioni di merito. Si ritiene comunque che, alla luce di quanto già indicato al punto precedente che, anche per il rumore, non si prevedono variazioni sostanziali durante l'esercizio del nuovo ponte.
- La valutazione degli impatti sul clima acustico non risulta estesa alla fase cantiere. Considerata la tipologia degli interventi proposti e la prevista durata temporale della fase realizzativa si ritiene di proporre delle mitigazioni da attuarsi in tale fase (vedasi "prescrizioni generali per la fase di cantiere").

Nel progetto definitivo dovrà essere presentata la documentazione relativamente alla valutazione di impatto acustico con le informazioni. La suddetta valutazione dovrà recepire pienamente quanto disposto 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.

prescrizioni generali per l'attività di cantiere

Per le attività di cantiere si ricorda che per la prevenzione dell'inquinamento ambientale l'impresa è tenuta a sottoporre al comune, e all'ARPA Piemonte una planimetria e una relazione dettagliata relativa alla distribuzione interna dell'area di cantiere (ubicazione, dimensionamento e modalità di gestione) degli impianti fissi e di tutti i sistemi necessari per lo smaltimento controllato degli inquinanti provenienti dalle lavorazioni previste garantendone, nel tempo, la verifica della capacità e dell'efficacia.

L'impresa è, peraltro, tenuta a recepire tutte le osservazioni che deriveranno dalle attività di monitoraggio ambientale, apportando quanto prima i necessari correttivi per la riduzione preventiva degli impatti.

Inoltre, l'impresa dovrà, in fase di costruzione, adottare tutti gli accorgimenti atti a ridurre la produzione e la propagazione di polveri; a tal fine sarà necessario garantire:

- una costante bagnatura delle strade utilizzate, pavimentate e non;
- copertura con teloni dei materiali trasportati con autocarri;

Inoltre al fine di limitare i rischi di inquinamento delle falde, l'impresa dovrà adottare i seguenti accorgimenti:

- eseguire rifornimenti di carburante e lubrificanti ai mezzi meccanici su pavimentazione impermeabile;
- controllare giornalmente i circuiti oleodinamici dei mezzi operativi;
- adottare idonei sistemi al fine di evitare rilasci di miscele cementizie e relativi additivi per i getti di calcestruzzo in alveo;
- adottare, per campi e cantieri, appositi sistemi di trattamento per prevenire possibili apporti di inerti ai corsi d'acqua superficiali e o alle falde acquifere.

Nel caso di interventi in prossimità di ricettori sensibili (insediamento civile isolato posto nell'intorno dell'area di intervento), occorre effettuare una previsione dei livelli acustici indotti e verificare il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica vigente, adeguando di conseguenza il cronoprogramma dei lavori e la durata delle operazioni di cantiere.

Dovrà essere garantita l'accessibilità ai fondi, la viabilità interpodereale ed la continuità del reticolo irriguo eventualmente interferito.

monitoraggi - mitigazioni - compensazioni

- Nella definizione del progetto definitivo occorrerà realizzare gli interventi di mitigazione e di compensazione a seguito di approfondimenti specifici per tipologia d'impatto e secondo il contesto territoriale considerato.
- dovrà inoltre essere valutata in accordo con l'Ente Parco l'opportunità di realizzare interventi di riqualificazione delle rive e/o difese spondali sulla sponda sinistra del corso d'acqua rispetto a

quella interessata dall'intervento, per mitigare eventuali impatti dovuti alla realizzazione dell'opera in progetto;

- tutte le attività di sistemazione e recupero ambientale dovranno procedere per quanto possibile parallelamente all'avanzamento del cantiere, secondo un cronoprogramma che tenga conto della stagionalità delle opere a verde e della necessità di riposizionare nel più breve tempo possibile il materiale di scotico precedentemente accantonato;
- per quanto riguarda le previste opere di sistemazione a verde al fine di recuperare le aree interessate dal progetto:
 - dovrà essere effettuata una accurata lavorazione e preparazione agraria del terreno;
 - qualsiasi intervento dovrà comunque essere eseguito in modo tale da non compromettere la stabilità delle scarpate, la loro regolare profilatura e le opere di drenaggio e di regimazione delle acque meteoriche;
 - al fine di assicurarne la riuscita, gli interventi di ripristino e mitigazione ambientale e paesaggistica dovranno essere eseguiti nel rispetto della stagionalità delle opere a verde;
- per le aree in cui è previsto l'inerbimento delle superfici (es.rilevati stradali):
 - dovrà essere eseguita una lavorazione leggera e la risemina dell'area di deponia del suolo di scotico;
 - dovranno essere previste tutte le cure colturali (ed i relativi oneri) necessarie affinché sia assicurata la buona riuscita della formazione del cotico erboso (irrigazioni di soccorso, concimazioni di copertura);
 - dovranno essere utilizzati per la semina fiorume o miscugli autoctoni;
 - dovranno essere fornite opportune garanzie che le opere di ripristino vengano completate secondo il progetto presentato;

• **DAL PUNTO DI VISTA DEGLI ADEMPIMENTI:**

- il proponente dovrà dare tempestiva comunicazione dell'avvio e termine dei lavori all'Arpa Piemonte per permettere il controllo dell'attuazione delle prescrizioni ambientali nella fase realizzativa dell'opera ai sensi dell'art. 8 della l.r. 40/1998 e smi;
- il proponente dovrà inoltre concordare con il Dipartimento Arpa di Torino le modalità e le tempistiche di attuazione delle attività di monitoraggio e di consegna dei risultati delle attività suddette;
- il Direttore dei lavori dovrà trasmettere, secondo le tempistiche concordate in fase di progettazione del monitoraggio, al Dipartimento Arpa una dichiarazione, accompagnata da una relazione esplicativa, relativamente all'attuazione di tutte le misure prescrittive, compensative, di mitigazione e di monitoraggio incluse nella documentazione presentata e integrate da quelle contenute nella presente Determinazione Dirigenziale conclusiva del procedimento amministrativo relativo all'opera in oggetto.

Visti:

- le risultanze dell'istruttoria condotta dall'organo tecnico istituito con DGP 63-65326 del 14/4/1999 e smi;
- Visti i contenuti della relazione tecnica inviata dall'ARPA, dipartimento di Torino
- il verbale della riunione della Conferenza dei Servizi svoltasi in data 12/03/2007 e valutato quanto complessivamente emerso nel corso dell'istruttoria svolta, i pareri pervenuti da parte dei soggetti interessati e tenuto conto degli elementi di verifica di cui all'allegato E della l.r. 40/1998 e smi;
- la l.r. 40/1998 e smi;
- il D.Lgs.152/2006;
- D.Lgs. 42/2004 e smi;
- la DPGR 20 febbraio 2006, n. 1/R;
- l.r. n. 52/2000 e smi;
- R.D. n. 523/1904 e smi;
- gli articoli 41 e 44 dello Statuto;

Atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'articolo 107 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18/08/2000 n. 267 e dell'articolo 35 dello Statuto provinciale;

DETERMINA

per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono interamente richiamate nel presente dispositivo, di **escludere** il progetto "Ex SS n°31 Bis del Monferrato. Costruzione di ponte sulla Dora Baltea a Borgo Revel", localizzato nel Comune di Verolengo (TO), proposto dalla Provincia di Torino – Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II, **dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale** di cui all'art. 12 della l.r. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i. subordinatamente alle condizioni dettagliate nella premessa del presente provvedimento relative agli aspetti:

- amministrativi / autorizzativi
- progettuali e tecnici;
- ambientali
- adempimenti

che dovranno essere opportunamente verificati nell'ambito del successivo iter di approvazione del progetto (progetto definitivo).

Copia della presente determinazione verrà inviata al proponente ed ai soggetti interessati di cui all'articolo 9 della l.r. 40/1998 e s.m.i. 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: 06/04/2007

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina