

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

N. 19-590172/2007

OGGETTO:“Interventi di miglioramento della funzionalità della ex SS n°460 e della ex SS n°565 "Pedemontana" - III Lotto. Collegamento Busano-Salassa”
Comuni: Busano, San Ponso, Oglianico, Salassa.
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.231336/HD4 del **26/02/2007** 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 “Interventi di miglioramento della funzionalità della ex SS n°460 e della ex SS n°565 "Pedemontana" - III Lotto. Collegamento Busano-Salassa”, in quanto rientrante nella categoria progettuale n. 28 dell'Allegato B2 “*Strade extraurbane secondarie provinciali*”;
- in data **29/03/2007** 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 (fino al **30/04/2007**) 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 **03/05/2007**, 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:

Motivazioni dell'opera

- Il progetto si colloca nel quadro di un intervento più vasto di miglioramento della funzionalità della ex S.S. n° 460 e della ex S.S. n° 565 “Pedemontana” suddiviso in lotti. Tale quadro risulta strategico per la viabilità della Provincia nell'area del basso e medio Canavese, con l'obiettivo di decongestionare il traffico e di conseguenza diminuire la pericolosità di quest'importante asse stradale nel tratto Lombardore-Pont Canavese, a seguito anche del trasferimento operativo delle competenze per la gestione della S.S. n° 460 dall'ANAS alla Provincia di Torino.

- Nell'ambito del progetto complessivo sono previsti i seguenti interventi:
 - ✓ primo lotto costituito dal collegamento stradale tra Lombardore e Front, che si svilupperà interamente in sinistra idrografica del Torrente Malone secondo il tracciato escluso dalla fase di valutazione con determina dirigenziale n 61 prot. 267023/2003 del 16/10/2003;
 - ✓ secondo lotto, che prevede il collegamento tra il tracciato dell'intervento 1 e quelli delle S.P. n° 13 e n° 39 esistenti.
 - ✓ terzo lotto (progetto in esame), che si riferisce al collegamento Busano - Salassa sempre tra la SP13 e la ex S.S. n° 460
 - ✓ quarto lotto che prevede l'adeguamento della S.P. n° 13 nel tratto Front – Busano.
- Il progetto complessivo, presentandosi come alternativa all'attuale linea viabile Ceresole, risponde all'esigenza di decongestionarla, spostando una quota parte del traffico, che attualmente la occupa a livello di saturazione, sulla nuova arteria.
- L'intervento si affianca ad una serie di soluzioni in grado di adeguare la SS 460 riducendone la pericolosità.
- Per la realizzazione dell'intero intervento è stato sottoscritto da parte della Regione Piemonte, della Provincia di Torino e di tutti i 9 Comuni interessati, in data 11 novembre 2005, un Protocollo d'Intesa finalizzato alla stipula di successivi Accordi di Programma – ex art. 34 D.Lgs. 267/2000.
- Le nuove opere quindi nel loro complesso:
 - ✓ si inseriscono in un quadro di interventi previsti lungo la direttrice della ex S.S. n. 460 per risolvere i problemi di sicurezza e sovraccarico presenti su quest'ultima;
 - ✓ contribuiscono alla progressiva attuazione della direttrice pedemontana;
 - ✓ consentono di risolvere strutturalmente i problemi posti dal traffico di attraversamento in corrispondenza degli abitati.
- L'intervento in oggetto consentendo il collegamento tra Salassa, in prosecuzione della ex SS 565 e la SP13 in prossimità di Busano costituisce appunto un tratto importante di tale collegamento Pedemontano.

Localizzazione

L'intervento è localizzato tra gli abitati di Busano e Salassa, la strada interesserà in prevalenza terreni agricoli coltivati a seminativi e prato nei quali sono presenti macchie alberate in corrispondenza dei corsi d'acqua. In alcuni tratti la strada si collocherà in adiacenza ad agglomerati urbani ed abitazioni isolate ed industriali aventi carattere sporadico, inoltre la strada in progetto interseca alcuni corsi d'acqua minori, in prevalenza canali irrigui, caratterizzati da portate generalmente poco significative. I principali corsi d'acqua sono il Rio Levesa, il Rio Acquetta e il Rio Monferrato. Il tracciato interferisce con la linea ferroviaria canavesana.

Interazione con altri progetti

Contemporaneamente al presente intervento saranno eseguiti uno o più degli altri lotti di adeguamento della "Pedemontana". Allo stato attuale sono in corso i lavori per la realizzazione della rotatoria sulla S.P. n° 13, in corrispondenza all'accesso al nuovo polo di stampaggio a caldo in località Favria-Busano. Quest'ultimo è una zona industriale che, probabilmente, sarà in corso di ampliamento al momento dell'esecuzione dei lavori in oggetto. Attualmente risulta attivo il cantiere per l'allargamento della ex S.S. n° 460 tra Lombardore e Rivarolo; e quello per la rotatoria tra la ex S.S. n° 460 ed il primo lotto dei lavori in oggetto; è inoltre prevista la realizzazione della rotatoria che collegherà la variante in oggetto con la ex statale per Ceresole.

Alternative progettuali

Il PTC individua due distinte ipotesi progettuali, la prima è quella sviluppata nel progetto in esame, mentre la seconda passa a sud del Comune di Favria e si ricongiunge alla ex S.S. 460 a sud dell'abitato di Rivarolo.

Quest'ultima ipotesi di strada ha il vantaggio di non interferire con la ferrovia; peraltro ha lo svantaggio di non effettuare un collegamento diretto con la ex S.S. 565, bensì di connettersi con la S.P. n° 222, da cui si raggiunge la "Pedemontana" solo dopo un percorso piuttosto esteso, attraverso Ozegna.

In sede di Conferenza dei Servizi, si sono valutate le due alternative, e si è confermata la scelta del tracciato più a nord, per le motivazioni viabilistiche e di minor impatto sul territorio.

In merito al tracciato scelto, durante la riunione della C.d.S., si sono valutate delle modifiche per ottimizzarlo, che sono specificate in seguito al punto progettuale.

Descrizione

La nuova provinciale prende origine dalla S.P. n° 13 di Front, distaccandosene in Comune di Busano e procedendo verso nord, per poi svoltare e proseguire verso nord-est, attraverso il territorio dei Comuni di Salassa ed Oglianico, fino a confluire sull'attuale ex S.S. n° 460.

L'intervento consiste nella realizzazione di:

- circa 5,5 km di nuova strada extraurbana, che parte dalla SP13 poco prima del centro abitato di Busano mediante la realizzazione di una nuova rotonda e termina innestandosi sulla rotonda appena terminata sulla ex SS460 a Salassa, in prossimità dello svincolo con la ex SS 565 Pedemontana.
- tre rotonde di medie dimensioni collegamento alla viabilità esistente:
- la prima all'innesto sulla SP 13
- la seconda di svincolo sulla SP47 in prossimità della zona industriale di Busano;
- la terza di svincolo sulla SP35 a Salassa;
- circa 4,8 km di strade di servizio di cui circa 1.3 km bitumate ;
- il viadotto sulla linea ferroviaria canavesana;
- un sovrappasso stradale (in prossimità della strada Noce Bellino);
- 8 scatolari di diverse dimensioni per l'attraversamento dei numerosi corsi d'acqua presenti in zona, di cui il principale è il Rio Levesa.

Sintesi dei parametri tecnici e dimensionali

Sezione stradale

Il nuovo asse stradale di collegamento Busano - Salassa, di lunghezza pari a circa 5500 m, sarà quindi di classe C1, con una velocità compresa tra 80-100km/h..

Le caratteristiche geometriche sono le seguenti:

- lungh. complessiva del progetto: 5.567 m
- largh. della carreggiata : 7.50 m
- largh. totale della sez. trasversale: 10.50 m
- numero corsie: 2 corsie
- larghezza corsie: 3,75 m
- pendenze massime (%): 1,7 % (4,66% rampe sovr. ferr)

La livelletta stradale è tale da mantenere la nuova sede stradale a quota variabile da circa 0.50 a 1.50 m dal piano campagna, tranne nel tratto in corrispondenza della ferrovia canavesana, ove per consentire il sovrappasso della stessa si arriva a quota circa + 9.00 rispetto al p.c.; leggeri innalzamenti di livelletta si hanno anche in corrispondenza degli attraversamenti dei rii.

Rotatorie

Per assicurare la sicurezza e scorrevolezza del traffico delle intersezioni saranno realizzate rotonde; per garantire gli accessi alla proprietà private in sicurezza e senza limitare troppo la velocità sulla provinciale saranno realizzate stradine di servizio.

Le rotonde previste sono tre:

- **R1:** Rint = 25 m di innesto sulla SP13 n comune di Busano;
- **R2:** Rint= 20 m, di collegamento con la SP42 Busano – Favria;
- **R3:** Rint= 17 m, di collegamento con la SP35 in comune di Salassa;

Nelle rotonde la carreggiata dell'anello è di m 8.00 tra le linee di margine, con banchina esterna di m 1.50 m ed interna di m 1.00.

Viadotto sulla ferrovia Canavesana

L'interferenza con la Ferrovia Canavesana è risolta mediante l'introduzione di un viadotto a tre campate; alternativamente il progetto ha anche preso in considerazione l'idea di un sottopasso, che meglio si inserisce dal punto di vista ambientale, ma crea indubbi problemi realizzativi legati all'altezza del livello di falda nella zona. In sede di conferenza dei servizi si è condivisa la

soluzione del sovrappasso ferroviario per le problematiche tecniche-ambientali del sottopasso. Il viadotto sulla ferrovia canavesana presenta una lunghezza complessiva pari a 90 m suddivisa in 3 luci di 30 m ciascuna. L'impalcato, di larghezza complessiva pari a 12.00, m rispetta le caratteristiche geometriche della strada tipo C1 con due corsie larghe 3.75 m più due banchine di larghezza 1.50 m. Lateralmente, su cordolo di soli 0.75 m e prevista una barriera di protezione H2 bordo ponte collegata alla rete di protezione di 2 m di altezza.

Il tipo di fondazione verrà individuato nella successiva fase progettuale, quando saranno disponibili i risultati dei sondaggi attualmente in corso.

Attraversamenti corsi d'acqua

Le opere d'arte minori sono rappresentate da:

- n. 7 attraversamenti dei corsi d'acqua , meglio illustrati nella relazione idraulica allegata al progetto e nel seguito elencati.

Sovrappasso stradale

- n. 1 sovrappasso stradale in corrispondenza della strada vicinale Noce Bellino.

Strade di servizio

Dove ritenuto necessario l'asse principale è affiancato ai piedi della scarpata da strade di servizio sterrate, di larghezza pari a 4,00 m, che servono per consentire l'accesso a tutti i lotti limitrofi.

Esse avranno la seguente stratigrafia: disposizione di telo di geotessile previo scotico di 20 cm, materiale da rilevato compattato per 20 cm, misto granulare anidro per altri 20 cm.

Le strade secondarie in questione fungeranno altresì da pista ciclabile.

Previsione dei flussi di traffico

Dall'elaborato presentato sugli studi di traffico si evince che il TGM sul nuovo asse potrà oscillare tra 8110 VE/g (domanda attuale) ed un massimo di 9150 VE/g (domanda incrementata di un 10%) e che la percentuale dei mezzi pesanti è stimata nel 6% circa. La ripartizione giorno/notte si potrà assumere in misura del 80% / 20%.

Organizzazione del cantiere

Numero di cantieri fissi previsti: tre

Superficie totale di ciascun cantiere: ogni cantiere potrebbe essere costituito da un campo base di dimensioni 30 m per 20 m, comprendente, oltre alle baracche, aree per lavorazioni e stoccaggio e per il deposito automezzi

Localizzazioni previste: La posizione orientativa è quella che garantirebbe una distribuzione piuttosto uniforme lungo la tratta, verrà comunque concordata in fase preliminare ai lavori con i Comuni competenti per territorio e con l'impresa appaltatrice.

Siti di accantonamento dei materiali: saranno utilizzabili le aree di stoccaggio dei campi base sopra citati.

Siti di reperimento dei materiali: si intende reperire il materiale da impianti ed attività estrattive lungo l'asta dell'Orco.

Movimentazione / bilancio inerti

totale inerti necessari alla realizzazione dell'opera (piattaforma stradale, rilevati, ecc)	circa 180.000 m ³
totale inerti reperibili dai lavori di scavo del cantiere in oggetto di cui:	circa 56.000 m ³
- inerte di scavo riutilizzabile nel progetto in esame	circa 13.000 m ³
- inerte di scavo non utilizzabile in progetto	circa 43.000 m ³
Bilancio complessivo Inerti da reperire	circa 167.000 m³

Cronoprogramma dei lavori

Data presunta di inizio e di termine dei lavori:	Approssimativamente: fine 2007 – autunno 2008
Direzione di avanzamento dei lavori	da Busano verso Oglianico, anche procedendo contemporaneamente su più zone.

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota dell'ASL n. 9

L'istruttoria tecnica condotta dal gruppo di lavoro, 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:**

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO - PTC

La scelta del nuovo tracciato è legata, al più ampio progetto di miglioramento della funzionalità della SS 460 - tratto Lombardore - Rivarolo-Cuornè e della SS 565 "Pedemontana" di cui fa parte.

Il tracciato proposto ("Pedemontana" lotto III) coincide con quanto previsto alla Tavola n. B2 - *Circondario di Ivrea - Localizzazione delle principali linee di comunicazione e indirizzi di intervento* del PTC (approvato con D.C.R. n. 291-26243 del 1 agosto 2003).

L'intervento interessa, in parte, *suoli di buona e media fertilità* destinati ad uso agricolo (II e III classe di capacità d'uso dei suoli art.4.2.2 delle norme di attuazione del PTC).

L'area attraversata individuata sullo studio di approfondimento "Analisi paesistico ecologica del paesaggio agrario della Provincia di Torino" come area di elevato valore ecologico e percettivo (paesaggio a campi chiusi).

PIANIFICAZIONE COMUNALE

Dal punto di vista urbanistico, i comuni interessati, cioè Busano, Oglianico, S.Ponso e Salassa stanno provvedendo all'adeguamento dei loro strumenti urbanistici.

Comune di Busano

Nel P.R.G.C. del Comune di Busano (approvato con D.G.R. n° 35-899 del 26/09/2005) il tracciato in progetto è riportato con destinazione nuova viabilità

Comune di Salassa

Il P.R.G.C. (adottato con D.C.C. n° 22 del 29/10/2005) è stato approvato dalla Regione Piemonte con D.G.R. n. 55-3576 del 02/08/2006, è riportato come fascia di rispetto della nuova viabilità

Comune di Oglianico

Il PRGC è stato adottato con D.C.C. n.13 dell'11/04/2006 ed è in itinere per l'approvazione da parte della Regione Piemonte

Comune di San Ponso

Il Comune si sta adoperando per la redazione della variante al PRGC comprendente il tracciato in esame.

VINCOLI AMBIENTALI/TERRITORIALI

Con riferimento ai vincoli nella zona interessata dall'opera si evidenzia quanto segue:

- L'intervento prevede l'attraversamento di numerosi corsi d'acqua, di cui in particolar modo il Rio Levesa, iscritto nell'elenco del acque pubbliche, pertanto soggetto ad autorizzazione in linea idraulica ai sensi del R.D. 523/1904 da parte del competente Settore OO.PP. Regionale;
- non rientra in aree protette o aree di pregio ed ambientali individuate su strumenti pianificatori vigenti;

- l'opera non è localizzata in zone di instabilità idrogeologica e in punti critici per la dinamica dei versanti;
- i Comuni in cui ricadono le opere non sono classificati come sismici ai sensi della normativa vigente (classe 4).
- Il Piano Stralcio di integrazione al PAI (Piano per l'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino del Fiume Po) non indica, nel settore interessato dal progetto, la presenza di dissesti.
- Il tracciato interferisce con la zona di rispetto del cimitero di Busano

- dal punto di vista **PROGETTUALE**:

Il progetto presenta un adeguato livello di indagine e di studio in relazione alla natura preliminare del progetto. In linea di massima la scelta effettuata del tracciato sembra condivisibile, tuttavia l'istruttoria tecnica e le valutazioni emerse nella Conferenza dei Servizi hanno evidenziato l'esigenza di approfondire la scelta del tracciato preliminare soprattutto per gli ambiti territoriali più delicati dal punto di vista agronomico e naturalistico.

In particolare si ritiene debba essere approfondita la possibilità di innesto a sud del nuovo asse viario sulla SP13 in corrispondenza della rotonda esistente. Ciò consentirebbe un tracciato più breve ed eviterebbe la realizzazione ex novo di una rotonda di intersezione, con riduzione dei consumi di suolo e di formazione di aree intercluse.

Parimenti si è ritenuto opportuno valutare, nel tratto a nord della strada compreso tra le due rotonde, ipotesi di tracciato che consentano di limitare il più possibile l'interferenza con il bosco di latifoglie presente.

Si evidenzia inoltre che nella relazione tecnico illustrativa allegata al progetto, non vi sono indicazioni in merito all'utilizzazione delle risorse naturali, alla produzione di rifiuti e alla valutazione degli impatti derivanti dalla fase di realizzazione ed esercizio della nuova infrastruttura. In particolare si segnala la mancanza:

- di indagini geologiche, idrogeologiche e archeologiche, così come previsto anche nel regolamento di attuazione della legge quadro in materia di lavori pubblici 11 febbraio 1994 n°109, e successive modificazioni D.P.R. 21/12/1999 n°554;
- una valutazione di impatto acustico relativa alla fase di realizzazione ed esercizio della strada in progetto;
- una relazione sul bilancio degli inerti derivanti dalle azioni di scavo e movimentazione e quelli necessari alla realizzazione di rilevati e calcestruzzi. Nella relazione ambientale si dichiara che il terreno vegetale proveniente dallo scotico verrà completamente riutilizzato per formazione di scarpate e zone da inerbire. Per quanto attiene agli inerti necessari per i rilevati è previsto l'utilizzo di materiale proveniente da cave situate nella zona per un quantitativo piuttosto ingente, di 167.000 mc circa. Nello studio sono fornite indicazioni in merito alla stima delle principali risorse da impiegare per la realizzazione della strada, ma manca un'individuazione precisa di dove avverrà l'approvvigionamento di inerti, nè se si farà ricorso a materie prime secondarie per la realizzazione dei rilevati.

In riferimento alla realizzazione del manufatto in attraversamento alla Linea Ferroviaria Canavesana dovrà essere richiesta l'autorizzazione alla GTT.

Nella redazione del progetto definitivo dovranno essere valutate, 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.

- 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 e luoghi con particolare valenza storico-culturale

L'intervento non interseca nessun percorso storico-culturale.

E' però da segnalare la presenza in Comune di San Ponso, a 131 m dal tracciato, della Cappella di Sant'Ilario: risalente al secolo XVIII, sorge sulle rovine di un'ampia cappella con adiacente

romitorio del secolo XI. Pioppi e platani vetusti circondano l'antistante piazzale e rendono il luogo molto caratteristico.

Procedendo con il tracciato in Comune di Oglianico sulla destra, a 352 m dal ciglio in progetto, si trova la Cappella di San Grato, nell'omonima Borgata, ampliata con l'abside nel 1774.

Viene poi identificato il pilone votivo "della Pace" in prossimità della rotatoria 1, molto vicino all'area di intervento ma che non interferisce con essa.

Si ritiene utile citare, nonostante sorga ad una certa distanza dalla strada in progetto (575 m), la Chiesa Parrocchiale con Battistero di San Ponso: edificio con base ottagonale (databile ad un periodo successivo al VII secolo) nei cui lati si aprono alternativamente nicchie rettangolari e semicircolari. Sormontato da un tamburo ottagonale sul quale venne costruito nel 1585 il campanile.

Ambiente Idrico

L'opera interferisce con numerosi corsi d'acqua di cui il principale è il rio Levesa, i quali saranno attraversati utilizzando manufatti scatolari di varie dimensioni come risulta di seguito:

- attraversamento n. 1 – Bealera del Molino: scatolare 3.00 x 2.00;
- attraversamento n. 2 – Bealera del Molino: scatolare 3.00 x 2.00;
- attraversamento n. 3 – Bealera del Molino: scatolare 4.00 x 2.00;
- attraversamento n. 4 – Rio Monferrato: scatolare 10.00 x 3.50;
- attraversamento n. 5 – Roggia Consortile S.Ponso-Favria-Salassa: scatolare 4.00x3.50;
- attraversamento n. 6 – Gora del Molino di Oglianico: scatolare 3.00 x 2.00;
- attraversamento n. 7 – Rio Levesa: scatolare 5.00 x 3.50;

In relazione ai predetti attraversamenti dei corsi d'acqua si ritiene opportuno preservare il più possibile la fascia vegetata ripariale, prevedendo ripiantumazioni nella fase di ripristino ambientale.

Si ritiene altresì opportuno valutare la possibilità di adattare degli attraversamenti adeguati anche per il passaggio della fauna (vedi tipologie costruttive indicate nel documento "Fauna selvatica ed infrastrutture lineari" – Regione Piemonte ed ARPA Piemonte)

Si evidenzia inoltre che la realizzazione dei manufatti in questione impone la necessità di imporre particolari cautele in merito alle attività di cantiere, al fine di evitare fenomeni di intorbidamento delle acque a valle nonché inquinamenti da possibili sversamenti accidentali di oli e/o carburanti che possono verificarsi in seguito alle operazioni di cantiere in particolare dai mezzi di movimento terre.

In relazione ai lavori da eseguirsi sui corsi d'acqua ad uso irriguo, qualora gli stessi avvenissero in periodi dell'anno interessati all'irrigazione delle colture, gli stessi dovranno essere effettuati senza interrompere il normale deflusso delle acque verso valle e senza pregiudizio per la qualità delle acque.

Per quanto concerne il rapporto tra assetto morfologico e circolazione delle acque si segnala che il deflusso avviene lungo una direttrice N – S. Lungo tale asse di drenaggio confluiscono altri numerosi impluvi aventi rispetto ad esso direzione circa ortogonale.

Nel corso delle indagini per la redazione del progetto definitivo dovrà essere comunque effettuata una valutazione di dettaglio relativamente alla dinamica dei deflussi superficiali nei punti di interesse.

Suolo e Sottosuolo

Assetto geomorfologico

Il quadro geologico in cui è localizzato il progetto in esame risulta caratterizzato dalla presenza dell'esteso conoide fluvioglaciale connesso agli apporti dei corsi d'acqua provenienti dal settore laterale destro dell'Anfiteatro morenico di Ivrea, nonché dall'attività del T. Orco.

La superficie del conoide è localmente incisa da parte della rete idrografica minore e, inoltre è possibile riconoscere un certo rimodellamento legato alle attività colturali che determinato una generale attenuazione dei dislivelli.

Secondo la Banca Dati Geologica della Regione Piemonte l'area in esame non costituisce un ambito geomorfologico interessabile dalla dinamica fluviale.

La carta relativa ai danni alla viabilità e alla rete ferroviaria segnala un solo fenomeno registrato nel passato a danno di un attraversamento della SP 36 tra S. Ponso e Salassa.

Schema della circolazione sotterranea

L'acquifero fluvioglaciale è costituito da depositi ad elevata permeabilità aventi spessore medio di circa 40-50 metri. Tali depositi ospitano una falda libera la cui alimentazione è direttamente legata agli apporti meteorici ed alle acque di subalveo del reticolo idrografico minore.

La direzione del deflusso sotterraneo avviene generalmente da nord ovest a sud est e la soggiacenza della falda freatica aumenta da Salassa verso Busano.

In particolare sono state individuate tre zone che si caratterizzano per i seguenti valori di riferimento:

- ✓ 2 m dal p.c. = dall'innesto con la Ex SS 460 e la SP 35
- ✓ 3 m dal p.c. = dalla ferrovia fino a monte dell'area industriale di Busano
- ✓ >- 4 m dal p.c. = dall'area industriale di Busano fino all'innesto con la SP 13.

In relazione alla falda idrica superficiale, si ritiene che gli unici interventi significativi possano riguardare la realizzazione delle fondazioni dei pilastri del ponte ferroviario, opere che interesseranno un'area con falda superficiale.

Stante l'attuale mancanza di dati di dettaglio sulle caratteristiche geotecniche dei terreni interessati, il proponente non ha ancora individuato il tipo di fondazione. In ogni caso, stante la vulnerabilità della falda in loco, i lavori dovranno essere eseguiti con modalità tali da impedire la contaminazione delle acque sotterranee.

Nell'ambito della redazione del progetto definitivo dovrà essere approfondita la tematica idrogeologica sulla base anche delle informazioni acquisite nel corso delle indagini geognostiche.

Caratteristiche Fisico- Meccaniche dei Terreni

I depositi presenti in superficie presentano caratteristiche litologiche e geotecniche complessivamente omogenee: ghiaia con ciottoli con matrice sabbiosa ben addensata. Gli elementi più grossolani si presentano arrotondati e privi di fenomeni di alterazione intensa. In superficie è presente una coltre limo-sabbiosa con potenza localmente variabile da qualche decina di centimetri a circa un metro. Per quanto concerne il comportamento geotecnico dei due orizzonti occorre precisare quanto segue:

- ✓ i depositi superficiali (limi sabbiosi sciolti) hanno di norma uno spessore inferiore ai 2.5 m e presentano caratteristiche geotecniche mediocri per il basso grado di consolidazione naturale e per il variare della plasticità col contenuto d'acqua;
- ✓ i depositi ghiaiosi presentano buone caratteristiche geotecniche in funzione dell'elevato grado di addensamento e dalla presenza di uno scheletro lapideo resistente.

In linea di massima la coltre limo-sabbiosa non ha caratteristiche adeguate ad ospitare strutture di fondazione di tipo diretto per la possibilità di innesco di cedimenti differenziali significativi. Al contrario per i depositi sottostanti non si ravvisano limitazioni particolari per quanto concerne il loro uso come base per le fondazioni e, nel caso specifico, come sottofondo per i rilevati stradali.

Si sottolinea che dovranno essere analizzate nel dettaglio le caratteristiche del suolo e del sottosuolo realizzando le indagini geognostiche.

Impatti sul territorio rurale

La sottrazione di terreni riguarda principalmente suoli ad uso agricolo coltivati in prevalenza a seminativo. Si tratta, in particolare, di suoli in prevalenza di II classe di capacità d'uso (IPLA 1999), dotati quindi di una buona fertilità.

Si richiede nella fase successiva di progetto, di salvaguardare o ripristinare una efficiente rete irrigua e scolante e una confacente accessibilità ai fondi agricoli ed ai centri aziendali insediati.

Per valutare tutti gli elementi di dettaglio connessi alla realizzazione dell'intervento, interruzione della maglia fondiaria esistente, si raccomanda di avviare un tavolo di concertazione con le Organizzazioni professionali agricole e con i Consorzi irrigui per la

ricerca delle soluzioni meno impattanti sul tessuto rurale, per prevenire e ridurre la conflittualità con la categoria e per contenere i danni economici e ambientali delle opere.

Si raccomanda che, nel corso delle successive procedure, il proponente si faccia carico di attuare un'azione di ricomposizione fondiaria che eviti la formazione di reliquati; tali aree costituiscono porzioni di suoli scarsamente redditizie, marginali e suscettibili a fenomeni di abbandono dei rifiuti.

Ai fini del risarcimento dei danni che la strada arrecherà all'organizzazione delle aziende agricole si propone una forma di compensazione che sostenga lo sviluppo del settore agricolo.

Il D. Lgs. 228/2001 agli artt. 14 e 15 prevede l'opportunità per le P.A. di avvalersi degli imprenditori agricoli per lo svolgimento di attività che rivestono un carattere di pubblico interesse in ambiti ben definiti; sulla base di tale strumento normativo si propone la stipula delle convenzioni previste nel decreto per favorire la manutenzione del territorio ed in particolare per la gestione delle scarpate stradali.

Vegetazione, Flora e Fauna

Vegetazione

Dall'esame dell'ortofotocarta emerge che il tracciato stradale in progetto si inserisce in un contesto ambientale caratterizzato da agroecosistemi intensivi (colture cerealicole) e da filari arboreo/arbustivi riparali ai bordi della rete idrica minore. In particolare si segnala l'interferenza con i filari di arbusti dislocati lungo le rive della Balera del Molino, a cui la nuova strada si affianca e che attraversa più volte. Altri corridoi vegetati intersecati dal tracciato sono: le sponde del Rio Monferrato e la zona alberata visibile, che riprende proseguendo verso la ferrovia restando visibile in lontananza.

In prossimità della rotonda di intersezione all'estremità nord del tracciato, è presente una macchia arborea isolata: dall'esame dell'elaborato grafico "vista_aerea.dwg" pare che questo boschetto verrà interessato in buona parte dal rilevato stradale e, tenendo conto delle fasce laterali utilizzati dai mezzi di cantiere, è da attendersi una pressochè totale compromissione dell'area. Si ritiene che tale impatto sia significativo ed irreversibile e tale da suggerire soluzioni alternative di tracciato che consentano un minor impatto sull'area.

Fauna

In riferimento alla fauna presente nell'area si evidenzia che i dati riportati nella relazione ambientale circa l'impatto della fauna ungulata riportano informazioni che non sono aggiornate e non corrispondono a quanto rilevato dal Servizio Tutela della Fauna e della Flora .

A rettifica ed integrazione di quanto riportato nel progetto in esame i dati in possesso del Servizio sopra citato, che emergono dall'analisi dei verbali di sinistro e dai verbali di rinvenimento di fauna ungulata morta per trauma nei pressi di strade, sono i seguenti:

- Comune di Busano - 2004: 5 eventi; 2005: 0 eventi; 2006: 1 evento.
- Comune di San Ponso - 2006: 1 evento.
- Comune di Salassa - 2005: 1 evento

Da quanto riportato emerge che il territorio sul quale si prevede di attuare l'intervento in oggetto insiste su di un'area classificata ad alto rischio per l'impatto della fauna ungulata (ancora maggiore se si considera l'area vasta). Da quanto risulta dall'esame dell'andamento dell'impatto del cinghiale sulle attività antropiche attuato dal Servizio Tutela della Fauna e della Flora a partire dal 2000 si registra sul territorio del Canavese un costante aumento del fenomeno e, in considerazione delle caratteristiche ambientali dell'area e delle particolarità ecologiche della specie, si ritiene probabile un mantenimento di questo trend anche nei prossimi anni.

Alla luce di queste considerazioni sarebbe più che opportuno quindi prevedere in sede di progettazione di infrastrutture viarie in zone ad alto rischio idonei passaggi per la fauna e/o strutture atte ad impedire l'attraversamento da parte della fauna (soprattutto ungulata).

Rumore

Per la stima dei livelli di rumore prodotto dal traffico, si è esteso lo studio eseguito dalla Ditta Ecoplan per il Lotto I del medesimo intervento, utilizzando i dati inerenti il flusso di traffico e

misurazione fonometriche relative all'asse viario già realizzato. Tale studio si basa sul modello Raynoise rev. 3.0: si tratta di un sistema di calcolo basato su metodi di ray-tracing avanzati per analizzare il campo sonoro generato da varie sorgenti contemporanee.

Sulla base di questa prima indagine è emersa la necessità di adottare alcune soluzioni atte alla mitigazione del rumore, quali l'utilizzo di asfalto fonoassorbente o la posa in opera di barriere fonoassorbenti o di filari arborei.

Le indagini previsionali condotte dal proponente circa l'impatto acustico dell'infrastruttura in progetto, evidenziano la necessità di opportuni interventi di mitigazione a riparo dei ricettori più esposti alle emissioni sonore del futuro tracciato.

Le soluzioni proposte contemplano sia l'utilizzo di asfalto fonoassorbente sia l'installazione di barriere fonoassorbenti, tuttavia, proprio in relazione a quest'ultime, non sono fornite indicazioni circa l'abbattimento sonoro atteso e, di conseguenza, l'esatto dimensionamento degli interventi.

Relativamente alla documentazione presentata si evidenzia come la stessa, pur rifacendosi ai principali disposti normativi in materia d'inquinamento acustico ambientale, non recepisca pienamente quanto richiesto 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.

Le informazioni fornite, infatti, non contengono tutti gli elementi indicati al paragrafo 4 della anzidetta D.G.R. (tra cui, ad esempio, il programma dei rilevamenti di verifica da eseguirsi durante l'esercizio dell'attività, 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.

Considerata la tipologia degli interventi proposti e la prevista durata temporale della fase realizzativa, si ritiene che la valutazione dell'impatto acustico debba necessariamente essere valutata in sede di stesura del progetto definitivo, così come pare necessaria una verifica dei livelli di emissione sonora attesi da rilevarsi con monitoraggi in fase di esercizio.

Qualità dell'aria

Il tracciato previsto per il nuovo intervento non sembra sollevare particolari criticità legate a potenziali impatti sulla componente atmosfera; gli insediamenti abitativi, peraltro di esiguo numero rispetto all'ampiezza lineare dell'opera, risultano infatti situati a sufficiente distanza dal tracciato in progetto ed in un'ottica di bilancio complessivo con la sottrazione del traffico in ciclo urbano per l'attraversamento degli abitati di Rivarolo, Oglianico, Salassa e Favria, si ottiene un significativo miglioramento locale della qualità dell'aria in questi centri a maggior densità abitativa.

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 dovrà essere minimizzato con l'adozione di opportune cautele gestionali in fase di cantiere (es. bagnatura inerti, uso di camion telonati, ecc.).

Mitigazioni

Per quanto riguarda l'impatto visivo generato dalle rampe del sovrappasso sulla ferrovia, il progetto intende mitigarlo innanzi tutto con la scelta di un viadotto di luce molto maggiore di quanto servirebbe per il semplice superamento dell'infrastruttura, che limita l'"effetto barriera" posto alla visuale da un ingente rilevato stradale. I marciapiedi del viadotto (che verrà realizzato in elementi prefabbricati di cemento armato) saranno rivestiti con lastre opportunamente sagomate; per la barriera esterna al marciapiede stesso (non avente funzione di sicurvia stradale) si sceglierà una tipologia di una certa valenza estetica, meglio definita nei successivi livelli di progettazione. Le scarpate delle rampe saranno, oltre che rivestite di terreno vegetale ed inerbite come tutte le scarpate dei rilevati, piantumate con arbusti nella

parte alta, in basso saranno invece affiancate da un filare di acer campestre o fraxinus excelsior.

In riferimento alla mitigazione per le superfici boscate compromesse, in progetto sono previsti interventi di compensazione con messa a dimora di specie arboree ed arbustive in più punti del tracciato.

Ritenuto che:

- il progetto risulta essere in linea di massima compatibile dal punto di vista programmatico, progettuale e ambientale; sono peraltro emerse alcune problematiche su cui sono necessari ulteriori approfondimenti, in particolare:
 - ✓ alcune soluzioni progettuali devono ulteriormente essere analizzate, al fine di poter scegliere la soluzione ottimale dal punto di vista delle ricadute ambientali;
 - ✓ la documentazione presentata non risulta esaustiva in relazione alle problematiche riscontrate (es. impatto acustico, bilancio degli inerti, attraversamenti irrigui ecc..), non risolvendo tutti gli elementi di criticità precedentemente richiamati;
- gli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera sono tuttavia da ritenersi accettabili in relazione all'opera stessa soprattutto in considerazione della possibilità di effettuare alcuni interventi di mitigazione;
- complessivamente 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 prescrizioni di seguito specificate.

Prescrizioni relative ad adeguamenti progettuali ed approfondimenti ambientali, la cui ottemperanza deve essere verificata nell'ambito delle procedure di approvazione del progetto definitivo.

- definire il tracciato dell'infrastruttura attraverso una ottimizzazione del progetto attuale, in particolare si chiede di:
 - ✓ prevedere un collegamento con l'area industriale in prossimità del Comune di Salassa, e del Comune di San Ponso;
 - ✓ sviluppare, in successivi incontri con gli Enti territorialmente interessati dal tracciato, gli attraversamenti previsti in progetto (es. strade comunali, poderali, corsi d'acqua ecc...);
 - ✓ valutare la possibilità di modificare l'innesto sulla SP13 spostandolo in corrispondenza della rotonda esistente a sud dell'abitato di Busano, accorciandone il tracciato ed escludendo alcuni terreni agricoli. Tale spostamento del tracciato dovrà essere valutato in accordo con il comune di Busano, in quanto il PRGC in vigore prevede, tra la rotonda esistente e il tracciato in progetto un'area a destinazione d'uso terziario-commerciale. In sede di Conferenza dei Servizi il rappresentante del Comune di Busano si è reso disponibile a verificare se una parte dell'area ad uso commerciale può essere utilizzata per la realizzazione della nuova viabilità proposta;
 - ✓ valutare, nel tratto a nord della strada compreso tra le due rotonde, ipotesi di tracciato che consentano di limitare il più possibile l'interferenza con il bosco di latifoglie presente;
 - ✓ studiare dei percorsi ciclo-pedonali nei pressi del tracciato stradale per la fruizione turistica dell'area ai siti di interesse storico-culturale.
 - ✓ dismettere e ripristinare allo stato dei luoghi i tracciati stradali esistenti (es. strada della Boggia in Comune di Busano) che perderanno qualsiasi valore viabilistico con la realizzazione della nuova strada.

A seguito delle analisi predette si dovrà definire la soluzione ritenuta meno impattante; tale soluzione dovrà essere evidenziata nella redazione di adeguamento del progetto da presentare al gruppo di lavoro dell'organo tecnico. Si ricorda che in relazione alle scelte progettuali effettuate dovranno essere indicate le necessità di adeguamento dei singoli PRGC (le

modifiche al tracciato o l'inserimento di parti di esso potrebbero essere recepite con Varianti Parziali ai PRGC);

- presentare un bilancio degli inerti:
 - ✓ quantificare i volumi di materiale, suddivisi per tipologia, necessari alla realizzazione dell'opera, i volumi di terreno riutilizzati in loco, i volumi di inerti per il confezionamento di calcestruzzi e per la preparazione delle fondazioni nonché gli inerti necessari per la realizzazione delle difese spondali. Si consiglia di valutare l'approvvigionamento in cave già esistenti in prossimità del tracciato, nonché di valutare la possibilità dell'utilizzo di materiali riciclati.
 - ✓ identificare 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.
 - ✓ considerare le alternative progettuali che consentano il maggior riutilizzo in loco dei materiali di risulta, sia attraverso la riconfigurazione plano-altimetrica dell'area di progetto, sia migliorando l'impatto visivo con l'utilizzo degli eventuali esuberi per la realizzazione delle opere a verde ed eventuali opere di mitigazione;
 - ✓ specificare i siti di approvvigionamento e/o per lo smaltimento di esuberi e un'attenta valutazione delle ricadute sulla viabilità in fase di cantiere dovute alla movimentazione.
- si ritiene indispensabile un'attenta progettazione del sistema di intercettazione delle acque di piattaforma ed un'attenzione alla tutela delle acque in fase di realizzazione delle opere di attraversamento. Tale progettazione dovrà richiedere un attento esame in grado di fornire una precisa descrizione dell'andamento della falda, al fine di poter adottare strategie progettuali in grado di scongiurare ogni possibile interferenza;
- prima della progettazione definitiva dovranno essere analizzate nel dettaglio le caratteristiche del suolo e del sottosuolo realizzando le indagini geognostiche (sondaggi, prove penetrometriche, pozzetti esplorativi) lungo l'intero sviluppo del tracciato. Tali indagini dovranno verificare l'eventuale presenza di lenti od orizzonti con caratteristiche geotecniche scadenti lungo il tracciato ed indirizzare le soluzioni progettuali più adatte all'assetto idrogeologico dell'area esaminata e valutare con precisione l'escursione della soggiacenza dell'acquifero superficiale ed il regime delle acque sotterranee;
- in fase di progetto definitivo dovranno essere eseguite le opportune indagini dirette, per dovranno essere favoriti interventi di ricomposizione della maglia fondiaria frazionata, per evitare la formazione di appezzamenti interclusi o di scarso valore produttivo;
- poiché l'opera in progetto interferisce con la rete di canali e fossi ad uso irriguo presente nell'area di intervento, nelle fasi di predisposizione del progetto definitivo, il proponente dovrà individuare le soluzioni più idonee a risolvere le problematiche inerenti gli attraversamenti della rete irrigua, in modo da assicurare la continuità e la funzionalità della rete e da consentire l'effettuazione delle operazioni di manutenzione della stessa in maniera agevole e in sicurezza. Si dovranno tenere in debita considerazione per l'esecuzione dei lavori anche i tempi e la durata della stagione irrigua, al fine di non interferire con l'erogazione del servizio da parte dei consorzi d'irrigazione. Dovrà essere posta particolare cura, sia a livello di progettazione che di realizzazione e di esercizio dell'opera in progetto, al fine di evitare ricadute negative sulla qualità delle acque utilizzate a scopi irrigui;
- prevedere sul progetto definitivo, idonee soluzioni per l'attraversamento dei principali rii intercettati, tendenti a minimizzare l'impatto del tracciato.

In particolare:

- ✓ i rii intercettati non dovranno essere attraversati con scatolari chiusi (come previsto nella relazione idraulica), ma tramite sovrappassi o profili aperti, che evitino il più possibile la rimozione della vegetazione riparie presenti sui rii.
- ✓ il dimensionamento di tali sovrappassi o profili aperti sia maggiore di quelli attualmente previsti, onde potere consentire l'utilizzo degli stessi anche come "sottopassi ecologici".

- ✓ il ripristino della vegetazione asportata avvenga con specie autoctone.
- ✓ nei rii con particolare interesse dal punto di vista naturalistico, si richiede che vengano mantenute le sponde ed il fondo in terra, ovvero non sia cementato, se non nei tratti in cui ciò risulti tecnicamente indispensabile, e che non venga estirpata la vegetazione ripariale presente. Nel caso di interventi sulle sponde dovranno essere utilizzate tecniche di ingegneria naturalistica. Nel caso in cui per i suddetti canali si riveli indispensabile una manutenzione ordinaria che preveda l'asportazione della vegetazione acquatica presente sul fondo del canale, si richiede che questa venga asportata per "taglio" e non mediante trattamenti erbicidi, né bruciature, né lavorazione del terreno del fondo canale; questi accorgimenti si ritengono utili per garantire che tale vegetazione acquatica (considerata di pregio naturalistico) possa comunque rinnovarsi e per mantenere la continuità della rete ecologica di cui il canale fa parte;
- nel progetto definitivo dovranno essere risolte le eventuali interferenze con la viabilità secondaria ed interpoderale, in modo da assicurare l'accesso alle proprietà e la percorribilità della viabilità minore ai mezzi agricoli in fase di cantiere sia nella fase di cantiere che per la fase di esercizio;
- realizzare appropriati attraversamenti per la fauna locale, ubicati e dimensionati a partire dalla definizione delle differenti specie di fauna locale e della presenza di corridoi ecologici preferenziali. A tal fine potranno essere utilizzati gli attraversamenti dei corsi d'acqua minori e della viabilità secondaria; in ogni caso i passaggi dovranno essere opportunamente attrezzati mediante inviti ed altri specifici accorgimenti, da valutare e concordare con il Servizio Tutela della Fauna e della Flora della Provincia al fine di garantire la continuità dei corridoi ecologici interferiti dal progetto;
- relativamente all'impatto acustico è necessario che, in sede di stesura del progetto definitivo, vengano affrontate puntualmente le criticità emerse finora, in modo da dimensionare adeguatamente gli interventi di abbattimento proposti in funzione dei livelli sonori consentiti presso i ricettori individuati;
- prevedere interventi di mitigazione e compensazione ambientale che dovranno avere lo scopo di attenuare gli impatti negativi, attraverso la realizzazione di opere puntuali localizzate lungo l'arteria stradale (fasce arboree, siepi arbustive-arboree e sistemazione delle rotatorie ecc.) ed in prossimità di questa (sistemazione delle scarpate, viali alberati lungo i percorsi storici, ecc.), intese soprattutto come opere a verde, con caratteristiche intermedie fra l'arredo verde tradizionale e le opere naturaliformi, e particolare attenzione progettuale nella definizione dei particolari architettonico-costruttivi. In particolare le scarpate realizzate in funzione della costituzione del sovrappasso della ferrovia e del sovrappasso della strada comunale, in quanto modificazione della morfologia del suolo, dovranno avere uno specifico progetto di sistemazione del verde strettamente collegato al più ampio disegno del verde lungo il tracciato della variante. Nello studio dovrà essere definita la sistemazione e la tipologia di copertura a verde delle scarpate e del rilevato;
- definire in un'apposita cartografia gli interventi di mitigazione e compensazione mediante la messa a dimora di vegetazione naturale, esplicitando le specie adottate tanto nelle siepi arboree/arbustive miste che nelle fasce arboree e limitarsi, nella scelta di queste, ad essenze caratteristiche della vegetazione potenziale della zona;
- il progetto definitivo deve essere integrato con uno specifico documento in cui siano chiaramente indicati l'effettiva dislocazione e organizzazione delle aree di cantiere, le modalità operative nonché le opere di mitigazione ed i monitoraggi ambientali previsti. Inoltre per ogni area di cantiere dovrà essere indicata in cartografia l'ubicazione e l'estensione precisa dell'area, e dovrà essere redatto uno specifico studio sul recupero successivo di tutte le aree interessate dall'intervento.

Gli approfondimenti sopra elencati dovranno essere opportunamente descritti e dettagliati in una relazione allegata al progetto definitivo, da sottoporre alla verifica del gruppo di lavoro

dell'organo tecnico provinciale, **prima dell'approvazione del progetto definitivo**. Tale relazione di adeguamento del progetto dovrà essere orientata a sviluppare le problematiche emerse nell'istruttoria interdisciplinare ed evidenziate nel presente provvedimento.

- in fase di progettazione definitiva, alla luce di rilievi a scala più dettagliata, dovranno essere accertate le eventuali interferenze con ulteriori sottoservizi e/o reti tecnologiche.
- il progetto relativo alla realizzazione del viadotto di scavalco della ferrovia Canavesana dovrà essere sottoposto all'approvazione di G.T.T. S.p.A., società cui è affidata la gestione della linea ferroviaria;
- al fine di individuare e risolvere le criticità relative agli attraversamenti dei canali irrigui, il proponente dovrà prendere contatto con il Consorzio Comunale di Oglanico operante nell'area interessata dall'intervento,
- richiedere, prima dell'inizio dei lavori, da parte della Regione Piemonte Direzione Opere Pubbliche Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino, il parere favorevole a norma del R.D. 368/1904 per quanto riguarda le interferenze con le acque superficiali trasferite al demanio regionale con relativi decreti ministeriali e l'autorizzazione idraulica ai sensi del Regio Decreto 523/1904;
- 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;
- 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.

Prescrizioni per la realizzazione dell'opera

- Il progetto deve essere realizzato conformemente alle previsioni progettuali oggetto del presente provvedimento, ivi incluse le misure di mitigazione e compensazione previste, fatto salvo quanto esplicitamente previsto nel presente provvedimento. Qualsiasi modifica sostanziale a tali previsioni dovrà essere sottoposta al riesame del servizio Valutazione di Impatto Ambientale e Attività Estrattive.

In fase di costruzione

- I siti di cantiere nei quali saranno depositati temporaneamente gli inerti dovranno essere individuati in accordo con l'ARPA e dovranno avere le seguenti caratteristiche:
 - essere realizzati se possibile al di fuori di aree boscate o caratterizzate in generale da una vegetazione di pregio;
 - non dovranno essere interessati da movimenti franosi attivi o quiescenti delimitati dagli strumenti pianificatori o segnalati nelle banche dati regionali o provinciali;
 - dovranno essere dotati di adeguati sistemi di drenaggio e smaltimento delle acque esistenti al contorno nonché di quelle eventualmente utilizzate;
 - non dovranno creare perturbazione dell'esistente assetto idrogeologico della zona.Tali aree dovranno essere al termine dei cantieri rinaturalizzate e ripristinato il piano campagna preesistente.
- il terreno vegetale ottenuto dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato e dovrà essere utilizzato nelle operazioni di ripristino ambientale.
- dovranno essere previsti periodici lavaggi delle aree di cantiere non pavimentate e degli eventuali stoccaggi di materiali inerti o polverulenti;

Prescrizioni per il monitoraggio

In fase di esercizio

- 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 della componente rumore. Per quanto concerne il programma dei rilevamenti di verifica, dovrà essere effettuata una verifica strumentale delle emissioni sonore una volta raggiunta la fase di esercizio dell'infrastruttura, al fine di verificare l'efficacia degli interventi realizzati e, nel caso di eventuali criticità residue, individuare le modalità per una loro completa risoluzione.

Si richiede, di 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.

Adempimenti

All'ARPA Piemonte, Dipartimento di Torino, deve essere comunicato l'inizio ed il termine dei lavori, onde permettere il controllo dell'attuazione delle prescrizioni ambientali nella fase realizzativa dell'opera ai sensi dell'art. 8 della L.R. 40/98.

Il Direttore dei lavori deve trasmettere, secondo le tempistiche concordate in fase di progettazione del monitoraggio, all'ARPA Piemonte, Dipartimento di Torino una dichiarazione, accompagnata da una relazione esplicativa, relativamente all'attuazione di tutte le misure prescritte, compensative, di mitigazione e di monitoraggio, incluse nella documentazione presentata, e integrate da quelle contenute nella presente Determinazione

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 **03/05/2007** 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;
- 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 "Interventi di miglioramento della funzionalità della ex SS n°460 e della ex SS n°565 "Pedemontana" - III Lotto. Collegamento Busano-Salassa", localizzato nei Comuni di Busano, San Ponso, Oglianico, Salassa(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, che sinteticamente si richiamano qui di seguito:

- ✓ prescrizioni relative ad adeguamenti progettuali ed approfondimenti ambientali, la cui ottemperanza deve essere verificata nell'ambito delle procedure di approvazione del progetto definitivo;
- ✓ prescrizioni per la realizzazione dell'opera;

- ✓ prescrizioni per il monitoraggio;
- ✓ adempimenti.

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: 24.5.2007

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina