

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

N. 50-554464/2006

OGGETTO: ex SS 228. Variante di Ivrea dalla SS 26 (terzo ponte) al confine di Bollengo
Comuni: Ivrea e Burolo
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
Assoggettamento alla fase di Valutazione di Impatto Ambientale

Il Dirigente del Servizio
Valutazione Impatto Ambientale e Attività Estrattiva

Premesso che:

- con nota prot.n. 336774 del 09/10/2006 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 in oggetto, in quanto rientrante nella categoria progettuale n. 28 dell'Allegato B2 "Strade extraurbane secondarie provinciali";
- in data 26/10/2006 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 è pervenuta in data 01/12/2006 una osservazione - depositata agli atti - da parte di alcuni cittadini residenti nel settore est di Ivrea (Quartiere San Giovanni, via Casale, via Bollengo, Canton Gillio, Canton Meina);
- per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'organo tecnico istituito con DGP 63-65326 del 14/04/1999 e 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 30/11/2006, 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:

- l'attuale tracciato della ex SS 228 è notevolmente compromesso dalla presenza di zone residenziali nel tratto iniziale verso Ivrea e nel tratto successivo verso Burolo e Bollengo da zone commerciali ed industriali in continua espansione;
- il notevole flusso di traffico riscontrato sulla stessa, con code non indifferenti nelle ore di punta, ha quindi portato alla decisione di individuare un nuovo asse leggermente a sud che fungesse da alternativa alla strada statale per il traffico a lunga percorrenza;
- l'intervento in oggetto consiste nella realizzazione del primo lotto della variante alla ex SS 228, per la maggior parte in comune di Ivrea: si tratta in sostanza di un nuovo asse stradale che partendo dalla SS 26 (terzo ponte) arriva fino al confine con il comune di Burolo, dove si ricongiunge con l'attuale ex SS 228 con una rotatoria ubicata appena oltre la zona delle carceri;
- il secondo lotto, attraversando i comuni di Burolo e Bollengo completerà l'intervento di variante, consentendo di superare tutta la zona industriale e commerciale a ridosso dell'attuale ex strada statale del Viverone;
- in particolare è prevista la realizzazione di:
 - circa 3400 m di nuova strada extraurbana;
 - sei rotatorie di medie dimensioni collegamento alla viabilità esistente;
 - 2800 m di strade di servizio;
 - 3 opere d'arte: il ponte sul Naviglio e due sottopassi stradali (di cui uno a carico di privato);
 - 3 minirotatorie di cui due nella zona del quartiere S. Giovanni ed una nella zona industriale di Burolo;
- sintesi delle caratteristiche tecniche:
 - tracciato di variante alla ex SS 228 - cat. C1
 - lunghezza complessiva del progetto: 2700 m circa
 - larghezza della carreggiata: 10,5 m

- larghezza totale della sezione trasversale (comprese banchine, cigli): 12 m
- numero corsie: 1+1
- larghezza corsie, banchine, cigli: 3,75 m (corsie), 1,5 m (banchine), 0,75 m (cigli)
- pendenza massima: 4,5 %
- altezza massima prevista del rilevato: +6 m circa rispetto p.c.
- tracciato di collegamento R2 – R6 (variante SP 78) – cat. C2
 - lunghezza complessiva del progetto: 650 m circa
 - larghezza della carreggiata: 9,5 m
 - larghezza totale della sezione trasversale (comprese banchine, cigli): 11 m
 - numero corsie: 1+1
 - larghezza corsie, banchine, cigli: 3,5 m (corsie), 1,25 m (banchine), 0,75 m (cigli)
 - pendenza massima: 3,5 %
 - altezza massima prevista del rilevato: +3,5 m circa rispetto p.c.
- rotoatorie R1 – R3 – R5
 - raggio interno: 18 m
 - raggio esterno: 28 m
 - numero corsie: 2
 - larghezza corsie, banchine, cigli: 4 m (corsie), 0,5 m (banchina interna), 1,5 m (banchina esterna)
 - illuminazione con pali di h = 10 m fuori terra
- rotoatorie R2 – R4
 - raggio interno: 22 m
 - raggio esterno: 32 m
 - numero corsie: 2
 - larghezza corsie, banchine, cigli: 4 m (corsie), 0,5 m (banchina interna), 1,5 m (banchina esterna)
 - illuminazione con pali di h = 10 m fuori terra
- rotoatoria R6
 - raggio interno: 12 m
 - raggio esterno: 22 m
 - numero corsie: 2
 - larghezza corsie, banchine, cigli: 4 m (corsie), 0,5 m (banchina interna), 1,5 m (banchina esterna)
 - illuminazione con pali di h = 10 m fuori terra
- minirotatorie (n. 2 in quartiere S.Giovanni, n. 1 in zona industriale di Burolo)
 - raggio interno: 8 m
 - raggio esterno: 14,5 m
 - numero corsie: 1
 - larghezza corsie, banchine, cigli: 5 m (corsie), 0,5 m (banchina interna), 1 m (banchina esterna)
 - illuminazione con pali di h = 10 m fuori terra
- opere di attraversamento di corsi d'acqua: ponte sul naviglio di Ivrea
 - luce netta: 18 m
 - larghezza: 22 m
 - lunghezza impalcato: 19 m
- altre opere previste: sottopasso
 - dimensioni: 8,5 m x 5 m alla sez. 95
- dalle simulazioni effettuate dal proponente al fine di stimare i flussi di traffico è stato dedotto che il traffico totale presente in direzione Ivrea – Bollengo è stimabile in un Traffico Medio Giornaliero (TMG) = 20.000 veic/g circa e che lo stesso si ripartirà circa 1/2 sulla strada attuale (traffico destinato ai centri commerciali e/o industriali presenti) e 1/2 sulla viabilità in progetto: sul nuovo asse stradale, incrementando del 10% il TGM attuale, è stato ipotizzato un TGM = 12000 v/g con un Traffico Pesante (TP) = 2,5%;
- è previsto un cantiere fisso nell'area tra il naviglio di Ivrea ed il nuovo asse;
- il materiale necessario per le lavorazioni giornaliere potrà essere accantonato in prossimità del cantiere fisso;
- per la realizzazione dell'opera nel suo complesso è previsto un impegno della zona di circa 1 anno;
- movimentazione / bilancio inerti:

| | |
|---|---|
| totale inerti necessari alla realizzazione dell'opera (piattaforma stradale, rilevati, ecc) | 133.050 m ³ (per rilevato) 16.100 m ³ (misto granulare per piattaforma stradale) |
|---|---|

| | |
|--|--------------------------|
| totale inerti reperibili dai lavori di scavo del cantiere in oggetto | non utilizzabile |
| bilancio complessivo | - 149.150 m ³ |

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota prot.n. DI.NOCC-5150-DAP del 23/11/2006 della Snam - Rete Gas
- nota prot.n. 478008 del 28/11/2006 del Servizio Qualità dell'Aria, Inquinamento Atmosferico, Acustico ed Elettromagnetico della Provincia di Torino;
- nota prot.n. 4084/57073 del 29/11/2006 dell'ASL 9;
- nota prot.n. 481326 del 29/11/2006 del Servizio Difesa del Suolo della Provincia di Torino;
- nota prot.n. 490952 del 30/11/2006 del Servizio Pianificazione Territoriale della Provincia di Torino;
- nota prot.n. 484198 del 30/11/2006 dell'Ato3;
- nota prot.n. 514539 del 07/12/2006 di Terna;
- nota prot.n. 518112 dell'11/12/2006 del Servizio Tutela della Fauna e della Flora della Provincia di Torino;
- relazione finale di contributo tecnico-scientifico dell'Arpa Piemonte.

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

- dal punto di vista della **pianificazione territoriale**:
 - Piano Regolatore Generale Comunale (PRGC):
 - Comune di Ivrea: l'intervento in oggetto è previsto sia nel PRGC vigente, approvato con DGR n.80-5347 del 15.04.1991 e n.94-8261 del 02.08.1991, sia nel nuovo PRG 2000, in fase di approvazione da parte della Regione Piemonte, ma in entrambi i piani con un tracciato in parte diverso da quello finale di progetto;
 - Comune di Burolo: il tracciato in progetto interessa una piccola parte di territorio di Burolo (parte della rotatoria R5 e minirotatoria di collegamento tra la rotatoria R4 e la zona industriale). Il PRGC vigente è stato approvato con DGR 7-20883 del 13.12.1999, sono state adottate successivamente 6 varianti di cui l'ultima nel febbraio 2005, che comunque non prevede la variante in oggetto;
 - al fine di ottenere la compatibilità urbanistica del tracciato in progetto saranno pertanto necessarie delle varianti parziali ai PRGC vigenti per i tratti localizzati in entrambi i Comuni;
 - Piano territoriale di Coordinamento (PTC): l'intervento è censito alla tavola B1 ed agli allegati della stessa del PTC 1, *Localizzazione delle principali linee di comunicazione e indirizzi di intervento*, come: "tracciato in fase di studio" n°200-200a-201 ed alla tavola *Localizzazione delle principali linee di comunicazione e indirizzi di intervento* di PTC 2 ed agli allegati della stessa come "tratta in progetto" n°22-23, denominato "collegamento tratta Ivrea Burolo".
 - le aree interessate dal progetto sono attualmente utilizzate prevalentemente quali aree agricole;
 - l'area d'interesse del progetto è sottoposta ai seguenti vincoli ambientali/territoriali:
 - parte rilevante del tracciato è ricompresa in un'area di pregio ambientale (art 14.4.1 di PTC1) denominata "Parco di Rivedora";
 - la parte di tracciato prevista fra il fiume Dora e il canale Naviglio di Ivrea rientra all'interno della "fascia C" del PAI;
 - in prossimità del tracciato in progetto sono stati individuati due beni di interesse architettonico o storico culturale, ovvero un pilone votivo e la Cascina Fornace, per i quali dovrà essere approfondita l'esistenza di un eventuale vincolo ex D.Lgs.42/2004;
 - non sono stati individuati siti archeologici nell'area di interesse;
 - 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 tratto di collegamento al confine tra il comune di Ivrea ed il comune di Burolo ricade in un'area di ubicazione di vecchie discariche e di siti da bonificare: sono pertanto necessari gli opportuni approfondimenti in merito (meglio specificati in seguito);
 - le aree interessate dal progetto interferiscono inoltre con:
 - canale Naviglio di Ivrea;
 - elettrodotti;
 - metanodotti;
 - fognatura;

- condotte acquedotto;
- dal punto di vista **progettuale e tecnico**:
 - in relazione al tracciato presentato:
 - non è stato fornito un inquadramento progettuale di area vasta che consenta di comprendere come il tratto in progetto si relazioni con la viabilità prevista nei comuni limitrofi: tale quadro assume particolare importanza al fine di poter valutare correttamente eventuali alternative di tracciato migliorative dal punto di vista degli impatti ambientali e territoriali. La valutazione di come si inserisce l'asse viario in progetto rispetto all'intera viabilità a contorno risulta inoltre di estrema importanza in quanto solo con una visione globale dell'intero sistema viabilistico in area vasta è possibile valutare la compatibilità ambientale di ogni singolo tratto. A tale proposito si rileva che:
 - il tratto di strada in progetto dovrebbe congiungersi a Nord (rotatoria R5) con la variante all'abitato di Cascinette d'Ivrea la quale tuttavia, da quanto risulta nel PTC, parrebbe doversi innestare non nella attuale sede, bensì in corrispondenza dell'incrocio attuale tra la SS 228 e la SP 74 per Cascinette d'Ivrea (punto 201a nel PTC);
 - verso est la variante alla SS 228 dovrebbe proseguire nei comuni di Burolo e Bollengo (in progetto indicato come lotto2), ma per tale asse viario non è ancora stato definito un tracciato "fattibile";
 - verso sud è invece prevista - in particolare dalla rotatoria R4 - l'innesto di una nuova strada che consentirebbe di collegare la SS228 con il casello autostradale di Albiano d'Ivrea, prevista all'interno dell'Accordo di Programma sottoscritto da Provincia di Torino e Comuni interessati nell'ambito del progetto "Parco a tema MEDIAPOLIS";
 - non viene adeguatamente motivata, in particolare in relazione al principio del risparmio del consumo di suolo - particolarmente importante in questo caso in quanto ricadente in ambiti di suolo "a eccellente e a buona produttività" tutelati da PTC (art 4.2.1 e 4.2.2) - e del costo di costruzione delle strade, la costruzione di alcune rotonde che non sono strettamente funzionali alla realizzazione del tracciato e precisamente:
 - quella in Comune di Ivrea sulla strada vicinale della Fornace in prossimità della rotonda R3 (tale soluzione porterebbe alla non totale interclusione dei lotti agricoli di 1° e 2° classe e quindi alla possibilità del loro sfruttamento);
 - quella in comune di Burolo a ridosso dell'area industriale, in prossimità della rotonda R4; si ritiene pertanto necessaria un'attenta valutazione della reale necessità di realizzare le suddette due minirotatorie;
 - allo stesso modo non viene adeguatamente motivata la costruzione della bretella di raccordo con l'attuale SS 228 nella posizione attuale e non ad esempio - come emerso nell'ambito della Conferenza dei Servizi - più ad ovest, sempre in prossimità delle carceri, in corrispondenza della variante di Cascinette SP 74 (prevista da PTC1 201°-201b, e da PTC 2 n° 191-192): tale soluzione risulterebbe notevolmente più corta di quella attualmente prevista, di minore impatto percettivo in quanto non sarebbe più necessario il rilevato (attualmente previsto per motivi prettamente morfologici) ed inoltre sarebbe possibile sfruttare la nuova rotonda prevista per lo svincolo SS 228 - SP 74 (che allo stato attuale avviene con incrocio semaforico);
 - in relazione all'interferenza segnalata in progetto nel tratto di collegamento R4 - R5 al confine tra il comune di Ivrea ed il comune di Burolo con un'area di probabile ubicazione di discariche nel sottosuolo, il Servizio Gestione Rifiuti della Provincia di Torino ha fatto rilevare nell'ambito dell'istruttoria che:
 - non risultano siti contaminati che interferiscano con il tracciato ad eccezione di una ex discarica di rifiuti speciali che era inserita nel Programma di Finanziamento Regionale 2000-2002 gestita dal 1980 al 1983 dall'azienda RE.IN.CO. (complessivamente stimati 5700 m³ di rifiuti) per una presunta contaminazione del suolo e delle acque sotterranee evidenziata dall'ASL di Ivrea; successivamente tale intervento è stato escluso dal finanziamento regionale in quanto nel frattempo il Comune di Ivrea non ha proceduto a dare avvio alle attività di bonifica;
 - la suddetta situazione è diffusa in molti Comuni della Provincia di Torino, in cui sono presenti siti di discarica precedenti alle Norme Tecniche del 1984 relative al DPR 915/1982 e pertanto non impermeabilizzati o parzialmente impermeabilizzati: non è detto che queste discariche producano delle contaminazioni delle matrici ambientali particolarmente consistenti - in particolare delle acque sotterranee - e la normativa attuale in materia di bonifica è abbastanza transigente con questo tipo di situazioni di inquinamento che possono essere risolte abbastanza facilmente con un approccio di analisi di rischio;
 - in relazione al progetto in oggetto la problematica maggiore in merito (oltre alla possibile presenza di rifiuti nel materiale di scavo, che dovranno eventualmente essere smaltiti secondo la normativa vigente) riguarda le possibili complicazioni dal punto di vista geotecnico, in quanto

- queste discariche non hanno caratteristiche ottimali a sostenere il carico delle opere previste e quindi si rende necessaria un'attenta valutazione in merito alla necessità di effettuare almeno una bonifica geotecnica nelle aree di interferenza;
- la suddetta interferenza dovrà pertanto essere approfondita con particolare attenzione attraverso:
 - una ricognizione storica che consenta di comprendere i materiali stoccati nell'area in relazione alle autorizzazioni in merito rilasciate;
 - l'individuazione cartografica della corretta localizzazione delle varie porzioni d'intervento di discarica nel tempo;
 - un inquadramento analitico della situazione attuale condotta in primo luogo con l'effettuazione di sondaggi specifici nel tratto interessato dal tracciato;
 - anche nell'ex area di cava citata in progetto non è escluso che si possano trovare altre situazioni anomale dal punto di vista ambientale non registrate, e si rendono quindi necessari approfondimenti in merito;
 - particolare importanza assume una corretta regimazione delle acque meteoriche e la valutazione della necessità di predisporre adeguati presidi idraulico-ambientali sia in fase di cantiere che a regime, temi questi che non risultano non adeguatamente approfonditi nella documentazione prodotta: 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 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;
 - per quanto concerne il PAI dell'Autorità di Bacino del Fiume Po, una porzione del tracciato stradale ricade in fascia C del Fiume Dora Baltea a tergo di un limite di progetto in sinistra orografica: dovranno pertanto essere rispettati gli effetti dell'art. 31, comma 5, delle Norme di Attuazione del PAI;
 - si ricorda che, qualora la strada provinciale sia considerata strategica e individuata nei piani di emergenza o in altre disposizioni per la gestione dell'emergenza (DGR 23.12.2003, n. 64-11402 - all. B), il previsto attraversamento del Naviglio di Ivrea ed eventuali altre opere d'arte dovranno essere progettati secondo i criteri antisismici previsti dall'Ordinanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri 20 marzo 2003 n. 3274 per la zona 4, zona all'interno della quale ricadono i territori comunali di Bollengo e Ivrea;
 - il progetto non prevede un sistema di piste ciclabile "a rete": quello proposto non permette l'attraversamento del naviglio di Ivrea, mentre sarebbe auspicabile che il sistema di piste ciclabili collegasse il Parco di Rivedora con l'area dei 5 Laghi (area di pregio ambientale e biotopo comunitario) posta a ridosso della SS 228;
 - non sono state fornite informazioni specifiche in relazione alla fase di cantiere, né ai movimenti terra/inerti previsti in progetto - se non una sommaria quantificazione del bilancio inerti, pertanto nel progetto definitivo:
 - dovranno essere individuati e localizzati planimetricamente i siti previsti per le aree di cantiere in una tavola nella quale vengano individuate non solo le aree di cantiere, ma anche l'indicazione delle diverse attività previste negli stessi (compresa l'eventuale utilizzo di impianti di trattamento del materiale di scavo) e le aree interessate dai siti di deponia temporanea di terra/inerti;
 - dovrà essere indicata la viabilità connessa a tutte le attività di cantiere, con previsione del flusso e quantificazione del numero di mezzi previsti;
 - dovrà essere presentato un cronoprogramma che fornisca una chiara collocazione temporale dell'insieme di tutti gli interventi previsti e della loro durata, al fine anche di ridurre i problemi nella fase di cantiere in relazione in particolare all'interferenza con il notevole flusso di traffico presente attualmente sulla SS26 e sulla ex SS228 e quindi in relazione alla realizzazione degli svincoli interferenti tale viabilità (R1 ed R5);
 - in tal senso particolare attenzione dovrà anche essere posta nella gestione della viabilità di cantiere, che dovrà essere tale da non influire negativamente sui flussi di traffico esistenti, in particolare nelle ore di picco;
 - nelle successive fasi progettuali dovrà essere presentata 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 dei rilevati;
 2. volumi previsti per gli scavi, differenziando fra eventuali riutilizzi in loco e destinazione finale di quelli non riutilizzabili;

3. volumi necessari al recupero ambientale delle aree interessate (materiale di riempimento e terreno vegetale) e provenienza;

da tale tabella dovrà emergere il bilancio effettivo degli inerti, di scavi/ riporti e dell'eventuale 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;

◦ il progetto ha evidenziato l'interferenza delle opere viarie previste in progetto con le opere di fognatura e le condotte dell'acquedotto: dovranno pertanto essere stabiliti impegni vincolanti e le relative garanzie, anche di tipo economico, in merito all'eventuale necessità di spostamento delle condotte acquedottistiche e fognarie interferenti con le opere di cui all'oggetto;

◦ dalla documentazione prodotta non risulta riportata alcuna informazione in merito a eventuali interferenze delle opere viarie in progetto con le risorse idriche utilizzate o utilizzabili a scopi idropotabili presenti nell'area in oggetto: dovranno pertanto essere fornite precisazioni in tal senso;

◦ l'opera in oggetto interferirà con un elettrodotto esistente di proprietà di Terna SpA denominato Ivrea - Montestrutto T 532, nella campata tra i sostegni n.32 e n.33: la minor distanza che si verrà a determinare tra il citato sostegno n.32 ed il ciglio stradale in progetto sarà molto inferiore a quella richiesta dalle vigenti norme di legge (circa 3 m invece di 15 m) e pertanto il tracciato proposto non è compatibile con tale elettrodotto:

· l'eventuale adeguamento dovrà essere eseguito a cura di Terna SpA, ma interamente a spese del proponente;

· si ricorda che la compatibilità degli elettrodotti con le opere di viabilità è regolata dalle norme tecniche di cui al DM 21/03/88 e smi;

· si sottolinea inoltre che gli elettrodotti di Terna SpA sono permanentemente in tensione e l'avvicinamento ad essi, sia pure tramite l'impiego di attrezzature, materiali e/o mezzi mobili, a distanze inferiori a quelle previste dalle vigenti disposizioni di legge (art.11 del DPR 164 del 07/01/1956), anche tenuto conto delle possibili oscillazioni dei conduttori, costituisce pericolo mortale per l'incolumità delle persone e può causare gravi disservizi alla rete elettrica;

◦ dovranno essere effettuate le opportune verifiche in relazione alle possibili interferenze con:

· impianti tecnologici;

· fasce di rispetto;

· aree interessate da usi civici;

▪ dal punto di vista **ambientale**:

atmosfera

◦ il progetto consentirà di alleggerire il flusso di traffico lungo l'attuale asse viario costituito dalla SS 228 con indubbi benefici per quanto concerne la qualità dell'aria nell'area prossima alla direttrice stradale: per contro la creazione di una nuova strada in prossimità di ricettori abitativi attualmente interessati da flussi di traffico modesti o addirittura nulli comporterà un peggioramento della qualità dell'aria sulla quale entità non è possibile, allo stato attuale, fornire dati oggettivi (in particolare si ritiene che l'area più interessata alla problematica in esame possa essere quella posta nelle vicinanze del tratto compreso tra la rotatoria R2 e quella R3);

◦ 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 un'oculata modalità gestionale in fase di cantiere;

ambiente idrico

◦ l'opera interferisce con il canale Naviglio di Ivrea: si tratta di un canale demaniale non iscritto nell'elenco delle acque pubbliche, gestito dall'Associazione Irrigazione Est Sesia con sede a Novara. E' un canale regimato che viene derivato dalla Dora Baltea con una presa di derivazione a valle del ponte della ferrovia in Ivrea che il progetto prevede di attraversare con un ponte di luce netta pari a 18 m che non interferisce con la portata massima dello stesso;

◦ nella zona si segnala la presenza di una falda superficiale la cui soggiacenza minima nella documentazione progettuale è indicata sia a 7 - 8 m da piano campagna che 3 m da p.c.: nel progetto definitivo dovrà essere chiarita la soggiacenza minima della falda;

suolo

◦ il tracciato in progetto ricade quasi interamente in terreni di prima e seconda classe, caratterizzati da elevata produttività, grande valore agronomico e pregio agricolo; l'infrastruttura determina pertanto un notevole impatto sulla componente, per cui si rende necessario che:

· venga ottimizzato il posizionamento del tracciato tra R1 ed R6 e tra R1 ed R4 al fine di ridurre il danno nei confronti dei terreni agricoli;

- venga soppressa la pista ciclabile che si diparte da R6, qualora non ne sia previsto il prolungamento;
- sia previsto un sottopasso nei pressi di R2 o comunque venga garantito l'accesso ai fondi interclusi sia in fase di cantiere che ad intervento ultimato;

sottosuolo

- la maggiore criticità di natura geologico-tecnica, individuata lungo il tracciato, è rappresentata dal tratto in rilevato previsto in prossimità del lago di cava localizzato a sud della ex SS 228; in tale area è stato impossibile conoscere, o almeno ipotizzare, in sede di preliminare l'effettiva successione stratigrafica in quanto l'area che è stata in passato oggetto di attività di estrazione e di successivo deposito di materiali vari: prima della redazione del progetto definitivo dovranno pertanto essere chiariti i rapporti tra materiale stoccato e l'assetto stratigrafico "naturale" e idrogeologico (falda e sua oscillazione), attraverso un'accurata caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati mediante indagini geognostiche puntuali;

vegetazione, flora, fauna

- il sito interessato dall'opera ed il territorio ad esso circostante è caratterizzato dalla presenza di terreni agricoli, prati irrigui, siepi ed alberi d'alto fusto;
- si evidenzia la presenza di una zona boscata nel tratto compreso le rotonde R1 ed R2 adiacente il Naviglio d'Ivrea che, oltre alla valenza naturalistica, può risultare di interesse ai fini paesaggistici e di possibile fruizione nell'ambito delle ipotesi di realizzazione di un parco fluviale: si ritiene in particolare opportuno che una delle alternative che verranno presentate nell'ambito del progetto definitivo preveda di lasciare un'idonea ampiezza (es almeno 20 metri) della fascia interclusa tra la nuova strada ed il canale in modo da poter creare una fascia vegetata ad alberi ed arbusti lungo il canale con la duplice funzione di zona "filtro" per polveri e schermo acustico nonché zona a verde per il transito ciclopedonale collegata con la restante rete di percorsi;
- 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 specie cinghiale sulle attività antropiche (incidenti stradali e danni alle colture agricole) secondo i rilevamenti in merito relativi all'anno 2005 ed in particolare sul territorio del comune di Ivrea si sono verificati quattro incidenti causati da cinghiali, mentre in comune di Cascinette gli impatti sono stati due;
- da quanto risulta dall'esame dell'andamento dell'impatto del cinghiale sulle attività antropiche attuato dal Servizio Tutela della Fauna e della Flora della Provincia di Torino a partire dal 2000 si registra sul territorio dell'Eporediese 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: si ritiene pertanto necessario prevedere in sede di progettazione definitiva la predisposizione di idonei passaggi per la fauna e/o strutture atte ad impedire l'attraversamento da parte della fauna (soprattutto ungueolata);

salute pubblica

- non è stato effettuato alcuno studio previsionale d'impatto acustico nonostante il notevole traffico veicolare previsto sull'asse viario in progetto e l'interferenza con il tessuto urbano delle località interessate;
- non sono stati valutati gli effetti sulla qualità dell'aria a livello di microambiente dovuti alla diversa dislocazione dei flussi veicolari rispetto alla situazione in essere;
- nonostante sia stata segnalata l'interferenza con "probabili" discariche esaurite che necessitano di bonifica, non è stata prodotta alcuna specifica tecnica che consenta di valutare con precisione i problemi che potrebbero emergere in fase di realizzazione dell'opera;

rumore e vibrazioni

- la documentazione progettuale prodotta non contiene elementi sufficienti per l'espressione di un parere sull'impatto acustico dell'opera in oggetto: al fine di poter escludere preventivamente eventuali incompatibilità ambientali, dovrà pertanto essere presentata una valutazione d'impatto acustico così come espressamente richiesto dall'art. 10 della l.r. 52/2000; tale valutazione dovrà recepire pienamente quanto disposto dalla DGR 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. 52/2000, 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;

paesaggio

- la matrice paesaggistica dominante è individuabile nei campi aperti e cascinali sparsi;

mitigazioni - monitoraggi - compensazioni

- le uniche mitigazioni previste in progetto sono l'utilizzo di un tappeto di usura drenante fonoassorbente lungo tutto il tracciato, ed eventualmente barriere antirumore nei punti in cui il tracciato è molto prossimo ad edifici residenziali;
- non vengono previste opere di mitigazione degli impatti del tracciato proposto, soprattutto in relazione al fatto che in tutta la tratta ricompresa nel Parco di Rivedora (area di pregio ambientale) è previsto un rilevato con altezze di quasi 4 metri sul piano di campagna, con impatti visivi alquanto rilevanti: si ritiene pertanto necessario che nelle successive fasi progettuali venga predisposta un'apposita tavola con illustrazione (posizionamento, scelta specie, numero previsto, ...) di interventi di inserimento e di mitigazione ambientale;
- non sono previsti monitoraggi o opere di compensazione;

Ritenuto che:

- il progetto risulta essere in linea di massima compatibile dal punto di vista programmatico, ma sono emerse problematiche di natura territoriale e progettuale tali rendere necessari ulteriori approfondimenti, in particolare:
 - deve essere effettuata una valutazione della viabilità in progetto sull'area vasta, così come richiesto anche dalla l.r.40/1998 e smi, in modo da considerare le ricadute complessive ed evitare di realizzare porzioni di viabilità che si configurino come punti di non ritorno che condizionano i progetti al contorno;
 - nell'ambito dell'istruttoria è emerso che il progetto è frutto dell'approfondimento di diverse alternative precedentemente considerate, ma è necessaria una valutazione organica ed ambientale di queste al fine di poter scegliere la soluzione ottimale dal punto di vista delle ricadute ambientali;
 - nell'ambito dell'istruttoria sono emerse inoltre problematiche di carattere ambientale (sopra riportate) che necessitano di ulteriori approfondimenti e che potrebbero condizionare le scelte progettuali e le alternative di tracciato: in ogni caso qualora dovesse essere confermata l'alternativa in progetto sono necessarie ulteriori mitigazioni ambientali e miglioramenti specifici;
- la documentazione presentata per la fase di verifica non risulta esaustiva in relazione alle problematiche riscontrate, non risolvendo tutti gli elementi di criticità (ambientali e progettuali) precedentemente richiamati;
- per le motivazioni sopra espresse, l'intervento in progetto debba essere assoggettato alla fase di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 12 della l.r. n.40 del 14/12/1998 e smi;
- il progetto definitivo, redatto in conformità a quanto dettato dall'allegato D della l.r. 40/1998 e smi, dovrà essere specificatamente orientato a sviluppare le problematiche evidenziate nel presente provvedimento e precedentemente descritte.

Visti:

- le risultanze dell'istruttoria condotta dall'organo tecnico istituito con DGP 63-65326 del 14/4/1999 e smi;
- il verbale della riunione della Conferenza dei Servizi svoltasi in data 30/11/2006 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;
- D.Lgs.152/2006;
- D.Lgs. 42/2004 e smi;
- DPGR 20 febbraio 2006, n. 1/R;
- l.r. 56/1977 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 assoggettare, il progetto "ex SS 228. Variante di Ivrea dalla SS 26 (terzo ponte) al confine di Bollengo", localizzato nei comuni di Ivrea e Burolo proposto dal Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II della Provincia di Torino con sede legale in Torino, via Maria Vittoria 12, alla fase di Valutazione

di Impatto Ambientale di cui all'art. 12 della l.r. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i, al fine di sviluppare le problematiche e gli elementi di criticità (ambientali e progettuali) evidenziati nel presente provvedimento.

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: 21/12/2006

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina