

Provincia di Torino
Determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale

N.20/41094/2008

OGGETTO: **Progetto:** Soppressione di 2 P.L. e costruzione di sottovia sulla ferrovia TO-MI e variante SP 90 in Torrazza Piemonte
Comuni: Torrazza Piemonte
Proponente: RFI – Gruppo Ferrovie dello Stato
Procedura di Verifica ex art.10 della l.r. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i.
Esclusione dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale

Il Dirigente del Servizio
Valutazione Impatto Ambientale

Premesso che:

- con nota **prot. 296640/08 del 28/04/2008**, RFI S.p.A. – Gruppo Ferrovie dello Stato – Programma soppressione P.L., nella persona di Filippo BIONDO, nato a Messina il 01/04/1951, residente a Torino, corso Novara n. 104, 10152, 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 s.m.i. "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 **22/05/2008** è stato pubblicato sul B.U.R. 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 dalla data di pubblicazione del B.U.R. e su di esso non sono pervenute osservazioni (termine ultimo per le osservazioni del pubblico **21/06/2008**);
- 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 s.m.i.;
- l'istruttoria provinciale è stata svolta con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA e con i contributi forniti dai componenti dell'organo tecnico;
- in data **19/06/2008**, si è svolta la Conferenza dei Servizi presso la sede dell'Area Sviluppo Sostenibile e Pianificazione Ambientale della Provincia di Torino, via Valeggio n. 5, Torino, convocata ai sensi della L. 241/1990 e s.m.i..

Rilevato che:

Descrizione dell'intervento

Il progetto in esame prevede la soppressione di due passaggi a livello, il primo al Km 33+987, il secondo al Km 34+555, la realizzazione di un sottopassaggio veicolare e pedonale al Km 34+104 della "linea storica Torino-Milano" e la realizzazione di una variante alla SP 90 al centro abitato nel Comune di Torrazza.

Le opere previste interesseranno sia il centro abitato, in quanto comporteranno la realizzazione di nuova viabilità locale, sia le aree agricole situate a sud della ferrovia e ad essa adiacenti, che saranno interessate dalla realizzazione della variante nel tratto compreso tra la SP 90 ed un sovra-passo della ferrovia, ad est, esistente, sovra-passo che attualmente connette la strada Bergolo Monferrina alla SP89.

La variante alla strada provinciale inoltre correrà in parte lungo un canale irriguo denominato Gora dei Molini.

Alternative

Nel progetto non vengono analizzate alternative di tracciato.

Il progetto valuta il possibile attraversamento della linea ferroviaria in corrispondenza del P.L. al km 34+555; tale soluzione di tracciato è stata scartata per problematiche tecnico-funzionali.

Interventi previsti nel progetto

Il progetto in esame prevede:

- la soppressione dei PL ai Km 33+987 e 34+555 della linea ferroviaria Torino – Milano;
- la realizzazione di un sottopasso ferroviario in corrispondenza al Km 34+104, costituito da una struttura scatolare in cemento armato; il manufatto verrà realizzato a distanza dalla ferrovia e poi spinto sotto di essa senza interruzione del traffico sulla linea Torino - Milano;
- una variante alla S.P. 90, che attualmente attraversa il centro abitato di Torrazza e che sarà deviata esternamente al centro urbano, parallelamente alla Gora dei Molini, fino al cavalcavia esistente ad est del concentrico.

Dimensionamento delle opere

Strada urbana – Categoria progettuale E “strada urbana di quartiere”

- Strada realizzata in trincea
- Lunghezza complessiva del progetto: 346 m
- Larghezza carreggiata: 6 m (3+3)
- Larghezza totale della sezione trasversale: 8.5 m
- Numero corsie: 2
- Larghezza corsie: 3 m
- Pendenze massime: 6 %
- Altezza massima interna sottovia netta prevista: 5 m
- Pendenza trasversale: +/- 2.5 %
- Velocità di progetto: 40 – 60 km/h

Strada Provinciale – Categoria progettuale C1 “strada extraurbana secondaria”

- Strada realizzata in rilevato
- Lunghezza complessiva del progetto: 680 m
- Larghezza carreggiata: 7.5 m (3.75+3.75)
- Larghezza totale della sezione trasversale: 10.50 m
- Numero corsie: 2
- Larghezza corsie: 3.75 m
- Pendenze massime: 6 %
- Altezza massima interna sottovia netta prevista: 5 m
- Pendenza trasversale: +/- 2.5 %
- Velocità di progetto: 60 – 100 km/h

Rotatoria

- Raggio interno: 20.5 m
- Raggio esterno: 28 m
- Numero corsie: 2
- Larghezza corsie: 3.75 m
- Banchine transitabili:
 - 1.5 m esterno
 - 1 m interno
- Altro – tipo d’illuminazione: torre faro, h = 30 m

Sottovia della linea Torino-Milano

- Struttura scatolare in cemento armato
- Altezza interna: 5.2 m
- Larghezza interna: 10.2 m
- Lunghezza: 33.8 m
- Spessore
 - Soletta = 1.1 m
 - Pareti laterali = 1 m
 - Solettone = 1.2 m

Attraversamento della Gora dei Molini

- Struttura scatolare

Cantierizzazione

Per la realizzazione dell’opera è previsto:

- n.1 cantiere fisso
- superficie totale 2.000 m²
- localizzazione: a ridosso del tracciato viario, nei pressi del sottovia
- i materiali recuperabili verranno temporaneamente accantonati nell’ambito del cantiere; i materiali in esubero saranno trasportati alle discariche autorizzate.

Gestione inerti

Totale inerti necessari alla realizzazione dell’opera (piattaforma stradale, rilevati...)	1.000 m ³ circa
Totale inerti reperibili dai lavori di scavo del cantiere	10.000 m ³ circa
Bilancio complessivo (inerti di risulta, non riutilizzabili presso il cantiere)	9.000 m ³ circa

Considerato che:

Nel corso dell’istruttoria è pervenuta la seguente nota:

- del 22/07/2008 della Direzione Trasporti, Logistica, Mobilità e Infrastrutture della Regione Piemonte.

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

1. dal punto di **vista della pianificazione territoriale e della normativa di settore:**

Piano Territoriale di Coordinamento

Il progetto non è previsto nel PTCP (tavola B1 "Localizzazione delle principali linee di comunicazione e indirizzi di intervento").

L'intervento interessa in tutta la sua estensione terreni di 1° e 2° classe di capacità d'uso del suolo (studio IPLA).

Piano Regolatore Generale Comunale del comune di Torrazza Piemonte

In relazione alla pianificazione locale (P.R.G.C. vigente, approvato con Delibera di G.R. n. 72530 del 26/03/2001), si afferma che le opere si collocano in aree destinate a "viabilità", ad eccezione di una piccola parte della rotatoria.

Vincoli e fasce di rispetto

La documentazione presentata non contiene indicazioni esaustive in merito alla presenza di vincoli ambientali ai sensi del D.Lgs. n.42/2004.

2. dal punto di **vista progettuale e tecnico:**

- Sulla base degli elaborati progettuali le opere previste, limitatamente alla soppressione dei 2 passaggi a livello e alla realizzazione del sottovia, risultano sufficientemente motivate e necessarie.
- Per contro il tratto della variante alla SP90, a partire dall'innesto della rotatoria andando verso est, in sede di Conferenza dei Servizi non è stato ritenuto sufficientemente motivato. In particolare si è osservato che:

- la necessità di tale variante sud all'abitato di Torrazza P.te, considerato anche il pregio dell'area agricola costituita da campi irrigui che verrebbero resi inutilizzabili, avrebbe dovuto essere supportato e motivato da uno studio dei flussi veicolari;
- non essendo stata effettuata un'indagine sui flussi di traffico, flussi che parrebbero esigui, non si comprende la necessità dell'opera, sebbene in sede di Conferenza dei Servizi sia stata portata come motivazione "l'evitare l'attraversamento dei centri abitati cercando la continuità delle strade provinciali";
- a nord del comune di Torrazza Piemonte è in fase di realizzazione una nuova strada comunale di collegamento tra il Km 3+150 della S.P.89 di Torrazza P.te ed il Km 3+686 della S.P. 90 di Rondissone per l'accesso alla discarica di rifiuti non pericolosi in località fornace Nigra.

Tale bretella di collegamento fra le due strade provinciali è definita da un'intesa fra i soggetti interessati e cioè: il comune di Torrazza P.te, la società La Torrazza, i proprietari delle aree e la Provincia di Torino, per quanto di competenza.

Nell'ambito della Conferenza dei Servizi si è ritenuto necessario che un eventuale tracciato di collegamento tra le provinciali a sud dell'abitato di Torrazza Piemonte dovrebbe essere valutato tenendo conto della presenza di tale collegamento ormai esistente.

Si evidenzia che tale soluzione, al momento della definizione del PRGC di Torrazza P.te, non risultava ancora nei programmi provinciali e nei successivi atti amministrativi definiti dalla stesso comune di Torrazza P.te.

Ciò premesso, si ritiene pertanto necessario che venga rivalutata l'opportunità del tratto della variante alla S.P.90 partendo da un'analisi dei dati di flusso veicolare e riconsiderando il nuovo contesto viario sopra citato.

- In merito al tracciato in progetto si evidenziano inoltre i seguenti aspetti progettuali:

- si ipotizzano modifiche alla viabilità esistente a supporto delle scelte progettuali, ma non sono indicati gli accorgimenti che consentirebbero al nuovo tratto di viabilità di non costituire una barriera e permettere l'accesso ai singoli appezzamenti agricoli e alle cascine esistenti;
- in riferimento agli inerti provenienti dalle attività di scavo, in esubero, quantificati in 9000 mc, non viene individuata la destinazione finale ma definiti riutilizzi possibili (cantieri RF1) mentre per il suolo vegetale si prevede un generico conferimento a privati (discariche o aree coltivate): si rende quindi impossibile per entrambi l'uscita dal regime dei rifiuti ed il loro effettivo riutilizzo fuori dal luogo di produzione;
- relativamente alle interferenze con la viabilità esistente, a seguito della soppressione dei passaggi a livello, non viene indicata la viabilità sostitutiva necessaria;
- non sono evidenziate le interferenze con la rete idrica superficiale (canalizzazioni esistenti) che vengono attraversate;
- non sono forniti dettagli in merito alle fasi di cantiere, in particolare in riferimento al traffico indotto.

3. dal punto di **vista ambientale:**

Acque superficiali e sotterranee

Gli interventi in progetto interferiscono con la rete idrica minore: la viabilità locale da realizzare nel centro abitato interferisce con la Gora dei Molini, lo stesso accade per il tratto di variante alla SP 90, strada che risulta attualmente costeggiare la suddetta Gora.

Le interferenze vengono indicate nella relazione illustrativa, ma non si forniscono dettagli in merito né alle caratteristiche di tali canalizzazioni né tanto meno alle modalità operative con cui vengono attraversate, ad eccezione dell'indicazione della previsione di uno scatolare per l'attraversamento della Gora dei

Molini, il cui dimensionamento avrebbe dovuto essere conseguente ad approfondimenti di tipo idraulico e idrologico non effettuati o i cui dati non sono stati forniti.

La falda libera, nella zona interessata dalle opere, viene dichiarata ad una profondità variabile da 2-3 m a 7-8 m ma non viene definita localmente né come profondità né come andamento: tali dettagli sono necessari in quanto, per la realizzazione delle opere ed in particolare del sottovia, pedonale e stradale, si avranno interferenze dirette con la falda poiché saranno raggiunte profondità superiori ai 7 m dal piano campagna.

In merito alla idrogeologia locale si ritiene siano necessari studi di approfondimento, finalizzati ad una precisa valutazione del possibile "effetto barriera" al libero deflusso delle acque sotterranee, barriera che le opere in progetto potrebbero costituire in modo permanente e non limitatamente al periodo di cantierizzazione.

Rumore e vibrazioni

I livelli del rumore, prodotto dall'infrastruttura, con le condizioni di traffico previste, risultano contenuti entro i limiti di legge: si ritiene che tali previsioni siano da considerarsi sottostimate alla luce di rilevazioni condotte da ARPA sul traffico delle strade provinciali.

Non risultano presenti siti sensibili (scuole, ospedali, casa di cura e case di riposo) nella relazione presentata.

Si rileva che la relazione acustica fornita non presenta i contenuti di minima richiesti dalla DGR n. 9-11616 del 02/02/2004.

Suolo e sottosuolo

Il Servizio Difesa del Suolo ed Attività Estrattive della Provincia di Torino ha provveduto ad esaminare la documentazione progettuale e a confrontarla con i dati di tipo geologico riportati nella Banca Dati della Provincia di Torino e sul sito internet dell'Arpa Piemonte.

Dal punto di vista litologico sono stati individuati, al di sotto di un suolo limoso-sabbioso spesso 1,5 – 2 m, depositi ghiaiosi in matrice limosa debolmente sabbiosa; la falda acquifera è stata rinvenuta a partire da 2 – 3 m dal piano campagna.

Le informazioni di tipo geologico contenute nella Banca dati della Provincia di Torino e sul sito internet dell'Arpa Piemonte riferiscono, nel settore in esame, l'assenza di dissesti. Tuttavia, alla luce degli elementi desunti dalla documentazione progettuale, si formulano le seguenti osservazioni.

- come riportato al Paragrafo 2 della Relazione tecnica illustrativa, l'area interessata dal progetto "risulta pianeggiante, posta ai limiti della zona edificata ed abitata, interessata da un reticolo di canali con finalità irrigue, che saranno intersecati in più punti dalle nuove opere". Occorrerà quindi integrare gli elaborati progettuali con i dati relativi agli attraversamenti previsti sul reticolo idrografico secondario;
- nella Tavola 04_A, in corrispondenza ad un canale irriguo che scorre a ridosso della linea ferroviaria Torino-Milano, compare la dicitura: "Canale da intubare sul quale il Comune realizzerà successivamente una pista ciclabile". A tale proposito si richiama il punto 3.10 della Circolare P.G.R. 8 maggio 1996 n. 7/LAP, che cita: "La copertura dei corsi d'acqua, principali o del reticolato minore, mediante tubi o scatolari anche di ampia sezione non è ammessa in nessun caso".

Uso del suolo

Rispetto alla situazione attuale si ha sottrazione di suolo agricolo: tale impatto è permanente ed irreversibile per quanto riguarda le aree interessate dalla realizzazione dei manufatti previsti mentre è temporanea e reversibile per quanto riguarda le aree adibite a cantiere.

La realizzazione delle opere creerà come impatto secondario la frammentazione dei fondi e la creazione di aree intercluse: questo comporterà una perdita all'uso agricolo di una superficie molto maggiore rispetto a quella direttamente interessata dalla realizzazione della variante alla strada provinciale in progetto soprattutto se non verrà condotta un'attività di ricomposizione fondiaria, attività che non viene ipotizzata negli elaborati progettuali presentati.

Vegetazione, flora, fauna ed ecosistemi

Per quanto riguarda la componente ecosistemi, la variante alla SP90 crea una frammentazione le cui ripercussioni non vengono analizzate e la cui mitigazione non viene indicata.

Nel progetto sono ipotizzate modifiche ed impatti sulle componenti vegetazione e fauna che possono essere ritenute di lieve entità e che non dovrebbero interessare specie di pregio, ma non sono individuati gli eventuali interventi per l'attraversamento da parte della fauna.

Qualità dell'aria

I principali impatti riferibili alla componente atmosfera sono riconducibili alla fase di cantiere ed in particolare alla produzione di polveri, impatti mitigabili se saranno adottate idonee modalità di gestione.

Per quanto riguarda il traffico indotto non viene indicato il numero di veicoli pertanto non sono quantificabili le emissioni da traffico indotto.

Paesaggio

Per quanto riguarda il paesaggio l'opera si inserisce in un'area agricola che confina con un contesto antropizzato ed impattato da infrastrutture di tipo lineare.

La realizzazione di nuova viabilità in rilevato comporta un impatto paesaggistico relativamente al quale non sono previste mitigazioni quali ad esempio la realizzazione di macchie arboree arbustive.

Mitigazioni

Nel progetto non sono state previste mitigazioni degli impatti presunti ad eccezione dell'inerbimento delle scarpate e della copertura dei muri in cemento con pietra locale.

Non è stata effettuata una campagna di monitoraggio ante-operam e non è prevista tale attività durante la fase di cantiere e a lavori terminati.

Ritenuto che:

1. Per quanto riguarda la realizzazione della viabilità locale e del sottovia (**soppressione dei PL** ai Km 33+987 e 34+555 della linea ferroviaria Torino-Milano **e realizzazione di un sottopasso ferroviario** in corrispondenza al Km 34+104), si evidenzia che l'intervento:

- da un punto di vista programmatico riveste caratteri di necessità e urgenza al fine di garantire un'adeguata soluzione alternativa ai due passaggi a livello;
- da un punto di vista progettuale non costituisce vincolo per le successive scelte di tracciato;
- da un punto di vista ambientale:
 - modifica del clima acustico dovuto alle emissioni sonore derivanti dalla fase di cantiere ed esercizio;
 - interferisce con l'idrologia locale;
 - interferisce con la falda.

A seguito dell'istruttoria tecnica gli impatti ambientali evidenziati non sono stati ritenuti rilevanti tali da richiedere una Valutazione d'Impatto Ambientale. Pertanto tale tratto (rotatoria, sottopassaggio e strada urbana di tipo E) può, ai sensi dell'art.10, comma 3 della l.r. n.40 del 14/12/1998 e s.m., **essere escluso dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale subordinatamente al rispetto delle prescrizioni di seguito specificate.**

2. Per quanto riguarda la **variante alla S.P. 90**, che attualmente attraversa il centro abitato di Torrazza e per la quale è prevista una deviazione esternamente al centro urbano, parallelamente alla Gora dei Molini, fino al cavalcavia esistente ad est del concentrico, nell'ambito del presente procedimento si è evidenziato che:

- da un punto di vista programmatico l'intervento non risulta inserito nel PTC;
- da un punto di vista progettuale risultano da approfondire i seguenti aspetti:
 - motivazione dell'opera da un punto di vista viabile, anche valutando relativamente al contesto territoriale, le opere in corso di realizzazione che già costituiscono un by pass a nord all'abitato di Torrazza. Andrebbe valutata l'ipotesi di collegare tale viabilità con la SP 89, ottenendo così un collegamento tra le due provinciali che risulterebbe essere sicuramente più corto di quello proposto, e che andrebbe comunque ad interferire escusivamente terreni di 2^a classe di capacità d'uso dei terreni, e quindi, complessivamente meno impattante di quello proposto. Si evidenzia inoltre che, ai sensi dell'art 11.6 del PTC vigente, gli obiettivi della pianificazione del territorio risultano essere, "tra gli altri", quelli riferiti:
 - al risparmio di consumo di suolo.
 - al costo di costruzione.
 - piano di gestione degli inerti ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. n. 4/2008;
 - dettaglio delle tipologie di progetto (attraversamento dei corsi d'acqua e, in generale, opere di mitigazione e compensazione);
- da un punto di vista ambientale:
 - perdita all'uso agricolo di fondi irrigui su suoli di 1° e 2° capacità di uso perché interclusi tra la nuova strada provinciale e la ferrovia, impatto irreversibile, non mitigabile o compensabile, e pertanto il tracciato necessita di un'ottimizzazione che ne minimizzi il consumo di suolo;
 - modifiche del clima acustico dovuto alle emissioni sonore derivanti dalla fase di esercizio del nuovo asse stradale;
 - interferenze con l'idrologia locale;
 - modifica delle emissioni in atmosfera conseguenti al traffico indotto;
 - impatto paesaggistico dovuto all'interferenza con le aree agricole.

In considerazione della mancanza di: soluzioni alternative di tracciato, motivazioni di carattere trasportistico, carenza della documentazione presentata e delle problematiche ambientali sopra-evidenziate, si ritiene opportuno che il nuovo tracciato della **variante alla S.P. 90 sia stralciato dal presente progetto.**

3. La soluzione complessiva presentata, per contro, con la realizzazione dell'intero tracciato previsto nel progetto preliminare in esame (rotatoria, sottopassaggio, strada urbana di tipo E e variante alla S.P.90), **dovrà essere assoggettata alla fase di Valutazione di Impatto Ambientale ex art. 12 l.r. 40/1998 e s.m.i.:** che in tal caso dovranno essere attentamente valutate soluzioni alternative al progetto attualmente presentato che tengano conto del tratto di strada comune le a servizio della discarica a nord dell'abitato.

PRESCRIZIONI PER LA SOPPRESSIONE DI DUE PASSAGGI A LIVELLO E COSTRUZIONE DI SOTTOVIA SULLA FERROVIA TORINO – MILANO

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

Vincoli

- Approfondire i seguenti aspetti:
 - certificazione da parte dei comuni interessati relativa all'esistenza (o esclusione) di vincoli di tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs. n.42/2004 (es. corsi d'acque, usi civici, aree boscate ecc.) nell'area interessata dagli interventi previsti;
 - nel caso della presenza di tali vincoli, la redazione della relazione paesaggistica di cui al D.P.C.M. del 12/12/2005, relativo agli interventi ricadenti in ambiti vincolati ai sensi del D.Lgs. n.42/2004.
- Dagli elaborati di progetto risulta che nell'area interessata dal progetto è presente la Gora dei Molini che deriva le acque della Dora Baltea e che percorre il territorio comunale di Torrazza P.te in parte con sezione a cielo aperto, in parte intubato. Si rileva la necessità di verificare se nel tratto di interferenza tra tale corso d'acqua e la strada in progetto la Gora risulta un'acqua pubblica ai sensi del R.D. n. 523/1904.
In tal caso si dovrà acquisire l'autorizzazione per l'attraversamento idrico dal competente Settore OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico della Regione Piemonte.

Infrastruttura stradale

- Valutare, in base ai volumi di traffico previsti, un minore ingombro della rotonda.
- Stabilire la viabilità accessoria a servizio delle cascine che attualmente usufruiscono della viabilità di attraversamento della ferrovia che verrà dimessa.
- Dettagliare le modalità previste per consentire l'accesso e l'uscita dal centro abitato in particolare per quanto riguarda il passaggio a livello al km 34+555.

Interferenze con la falda

- Considerato il contesto locale occorre valutare il possibile innalzamento a monte della falda ed eventuali interferenze con l'edificato e con strutture interrato peraltro non identificate in progetto.
In particolare dovranno essere inseriti nel progetto definitivo i seguenti documenti:
 - caratterizzazione geoidrologica (completa di adeguata cartografia su cui sia riportata l'ubicazione precisa delle opere da realizzare) dell'acquifero superficiale, al fine di valutare le interazioni della strada in progetto con esso;
 - stralci degli elaborati di carattere geologico e/o idrogeologico del Piano Regolatore Generale Comunale, qualora siano presenti;
 - ubicazione su Cartografia Tecnica Regionale (o altra cartografia idonea) dei piezometri realizzati;
 - caratterizzazione dell'acquifero coinvolto dalla realizzazione delle opere, integrazione delle tre misure piezometriche effettuate nel settembre del 2002 con una campagna piezometrica di durata idonea a descrivere il comportamento della falda.

Interferenze con l'idrografia locale

- Integrare gli elaborati progettuali con i dati relativi agli attraversamenti previsti sul reticolo idrografico secondario.
- Valutare l'intervento sulla Gora dei Molini, che si prevede di intubare in parte, rispetto al punto punto 3.10 della Circolare P.G.R. 8 maggio 1996 n. 7/LAP, che cita: "La copertura dei corsi d'acqua, principali o del reticolato minore, mediante tubi o scatolari anche di ampia sezione non è ammessa in nessun caso".
- Indicare nelle tavole relative ai profili longitudinali ed alle sezioni trasversali del sottopasso la quota massima della falda acquifera, specificando: a) quali accorgimenti saranno adottati durante le fasi di cantiere per far fronte all'eventuale battente idrico presente nella trincea; b) come saranno sostenute le pareti degli scavi durante i lavori.

Impatto acustico

- Predisporre la relazione acustica ai sensi della DGR n. 9-11616 del 02/02/2004, in particolare tale relazione dovrà contenere:
 - descrizione dell'area di studio e identificazione dei ricettori, con indicazione delle loro caratteristiche utili sotto il profilo acustico, quali ad esempio la destinazione d'uso, l'altezza, la distanza intercorrente dall'opera;
 - caratterizzazione puntuale del clima acustico in prossimità dei ricettori compresi nella fascia di pertinenza della nuova infrastruttura attraverso misurazioni fonometriche nel periodo diurno e notturno;
 - previsione dei livelli diurni e notturni per i suddetti ricettori durante la fase di esercizio dell'infrastruttura anche mediante l'adozione di modelli di calcolo. A tal proposito, la stima dei flussi veicolari presentata appare fortemente sottostimata rispetto alla media riscontrata da

questa Agenzia nell'ambito del progetto di "Monitoraggio e risanamento acustico delle Strade Provinciali" effettuato per conto della Provincia di Torino nello stesso periodo delle valutazioni del proponente. Tale previsione comporta, di conseguenza, anche una sottostima dei livelli sonori previsti;

- descrizione dettagliata delle eventuali soluzioni di mitigazione previste al fine di contenere i livelli di inquinamento acustico entro i limiti di riferimento adottati supportata da una valutazione previsionale dei benefici indotti in termini di livello sonoro.

Gestione inerti

- Definire l'esatta destinazione delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art.186 del D.Lgs. n. 4/2008.

Mitigazioni

- Indicare gli interventi di mitigazione-compensazione al fine di compensare la sottrazione permanente del suolo di 1° e 2° classe di capacità d'uso dei suoli.

2. 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.

In fase di costruzione

- Gli impatti, relativamente alla fase di cantiere, potranno essere relativi all'intorbidamento delle acque del canale, all'inquinamento delle acque superficiali e sotterranee per sversamenti accidentali, alla interferenza con le linee di deflusso delle acque sotterranee, pertanto si dovranno essere adottati i seguenti accorgimenti:

- le opere in progetto interferiscono con la Gora dei Molini; si ritiene necessario che durante la fase di cantiere siano adottate adeguate modalità di conduzione dei lavori e di organizzazione del cantiere, in modo tale da non compromettere il corso d'acqua;
- al fine di limitare i rischi di inquinamento delle falde, il proponente dovrà adottare i seguenti accorgimenti:

- evitare la contaminazione della falda, evitando possibili vie preferenziali di percolazione lungo le opere di fondazione, e dovrà essere posta particolare attenzione alla tipologia delle perforazioni previste, valutando l'utilizzo di tecniche di perforazione a minore impatto per la falda e criteri di organizzazione dell'area di cantiere atti ad evitare infiltrazioni di acque meteoriche e sversamenti accidentali di sostanze pericolose;
- monitorare il livello della falda statica e dinamica per verificare che non subisca sia abbassamenti anomali che un decadimento della qualità dell'acqua per gli scavi in trincea; qualora venissero rilevate anomalie in tal senso dovranno essere presi gli opportuni provvedimenti i cui oneri dovranno essere a carico del proponente;
- eseguire rifornimenti di carburante e lubrificanti ai mezzi meccanici su pavimentazione impermeabile;
- controllare giornalmente i circuiti oleodinamici dei mezzi operativi;

- In fase di cantiere dove, la presenza di macchine operatrici e mezzi di trasporto inerti, possono determinare un aumento della polverosità nel territorio limitrofo alle aree di cantiere; si chiede di adottare tutti gli accorgimenti atti a ridurre la produzione e la propagazione di polveri; a tal fine sarà necessario garantire:

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

- Al termine dei lavori dovranno essere smaltiti tutti i rifiuti di cantiere.

- Nel caso di interventi in prossimità di ricettori sensibili, occorre effettuare una previsione dei livelli acustici indotti e verificare il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica vigente, adeguando di conseguenza il cronoprogramma dei lavori e la durata delle operazioni di cantiere.

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

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

- I siti di cantiere nei quali saranno depositati temporaneamente gli inerti al fine di un loro riutilizzo dovranno essere individuati in accordo con l'ARPA. Tali aree dovranno essere al termine dei cantieri rinaturalizzate e ripristinate il piano campagna preesistente. Eventuali esuberi di terre e rocce da scavo dovranno essere gestiti ai sensi della norma vigente ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs. n.4/2008.

Formattati: Elenchi puntati e numerati

Formattati: Elenchi puntati e numerati

3. 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 acque superficiali, sotterranee e rumore. 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.

4. 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;
- i contenuti della relazione tecnica inviata dall'ARPA, dipartimento di Torino;
- il verbale della riunione della Conferenza dei Servizi svoltasi in data **19/06/2008** 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;
- 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**, per quanto di propria competenza, ai sensi dell'art. 10, c. 3 della l.r. 40/98, la viabilità per **la soppressione di 2 P.L. e la costruzione di sottovia sulla ferrovia TO-MI** del progetto "Soppressione di 2 P.L. e costruzione di sottovia sulla ferrovia TO-MI e variante SP 90 in Torrazza Piemonte", localizzato nel comune di Torrazza Piemonte, proposto da RFI – Gruppo Ferrovie dello Stato – Programma soppressione P.L., con sede in via Sacchi n.3, Torino, dalla fase di valutazione (art. 12 della l.r. 40/98 e smi), **subordinatamente allo stralcio del tratto di viabilità della variante alla S.P. 90** nonché alle condizioni espresse in premessa, relativamente ai seguenti aspetti:
 - a. prescrizioni relative ad adeguamenti progettuali ed approfondimenti ambientali, la cui ottemperanza deve essere verificata nell'ambito delle procedure di approvazione del progetto definitivo
 - b. prescrizioni per la realizzazione dell'opera
 - c. prescrizioni per il monitoraggio
 - d. adempimentiche dovranno essere opportunamente verificati nell'ambito del successivo iter di approvazione del progetto;
- La soluzione complessiva presentata, per contro, con la realizzazione dell'intero tracciato previsto nel progetto preliminare in esame (rotatoria, sottopassaggio, strada urbana di tipo E e variante alla S.P.90), **dovrà essere assoggettata alla fase di Valutazione di Impatto Ambientale ex art. 12 l.r. 40/1998 e s.m.i.** : in tal caso dovranno essere attentamente valutate soluzioni alternative al progetto attualmente presentato che tengano conto del tratto di strada comunale a servizio della discarica a nord dell'abitato.

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

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso davanti al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, nel termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto o dalla piena conoscenza.

Il presente provvedimento, non comportando spese, non assume rilevanza contabile.

Data: 21/07/2008

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina

MP