

**Determinazione del Dirigente del
Servizio Valutazione Impatto Ambientale**

N. 26-17790/2010

OGGETTO: Progetto: *Collegamento tra la SP 69 di Quincinetto e la SP 565 Pedemontana*
Comune: *Banchette e Samone*
Proponente: *Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II della Provincia di Torino*
Procedura: *fase di Verifica ex. art. 10 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:

- in data 23/12/2009 l'ing. Sabrina Bergese in qualità di Responsabile Unico del Procedimento dell'intervento in oggetto, ha presentato domanda di avvio alla fase di verifica della procedura di VIA, ai sensi dell'art. 4, comma 4 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 "*Collegamento tra la SP 69 di Quincinetto e la SP 565 Pedemontana*", in quanto rientrante nella categoria progettuale n. 28 dell'Allegato B2 "*strade extraurbane principali o secondarie provinciali*";
- in data 21/01/2010 è stato pubblicato presso l'Albo Pretorio della Provincia di Torino l'avviso al pubblico recante la notizia dell'avvenuto deposito degli elaborati relativi al progetto di cui sopra (allegati alla domanda di avvio della fase di verifica) e dell'individuazione del responsabile del procedimento;
- il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per 45 giorni e su di esso non sono state presentate delle osservazioni
- per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'organo tecnico istituito con DGP n.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 17/03/2010 si è svolta la Conferenza dei Servizi, convocata ai sensi della L. 241/1990 e s.m.i. presso la sede dell'Area Sviluppo Sostenibile e Pianificazione Ambientale della Provincia di Torino, c.so Inghilterra n. 7 a Torino.

Rilevato che:

- L'intervento è localizzato a ridosso dell'autostrada Torino – Aosta, tra la S.P. 222 e la S.P. 565 ed è posizionato quasi totalmente nel territorio comunale di Banchette. Solo lo svincolo con la S.P. 565 è in territorio comunale di Samone
- Il presente intervento rappresenta il completamento del progetto "*SP 69 di Quincinetto, collegamento a seguito di costruzione argini*", realizzato nel 2004 dalla Provincia di Torino a seguito dell'esecuzione delle opere di arginatura a difesa degli abitati di Salerano Canavese, Banchette, Ivrea e Samone a seguito dell'alluvione 2000.
- L'intervento nasce dalla necessità di collegare il suddetto tratto della S.P. 69 con la S.P. 565 Pedemontana, in modo da evitare il transito all'interno del Comune di Banchette.
- Il collegamento S.P.69 - S.P.565 rappresenta un collegamento viabile di primaria importanza per l'area eporediese in quanto convoglierà il traffico proveniente dall'alto Canavese e dalla bassa Valle d'Aosta (in alternativa alla S.S. 26) e diretto verso Torino (collegamento allo svincolo autostradale), ma anche quello diretto verso Ivrea ed il Canavese nord-occidentale, liberando dal

traffico il centro abitato di Banchette. Con la realizzazione di questo tratto di strada sarà possibile (provenendo dalla Pedemontana direzione Sud o dall'autostrada A5 Torino-Aosta direzione casello di Ivrea), imboccare direttamente la S.P. 69 per raggiungere Samone, Banchette e gli abitati più a nord senza attraversare tutti i centri abitati;

- l'intervento è già stato preventivamente analizzato in uno Studio di Fattibilità negli anni 2004-2005, raccogliendo i pareri favorevoli dei Comuni interessati, tenendo conto che si tratta di un completamento di un intervento più ampio già discusso e approvato (e in gran parte realizzato). Trattandosi del completamento di un tracciato già realizzato nel 2004 nell'ambito del cosiddetto "Nodo idraulico" di Ivrea, il progetto non contiene una valutazione delle possibili alternative localizzative.
- A nord il nuovo tracciato si innesta sulla S.P. 69 in corrispondenza del "ricciolo" del vecchio svincolo autostradale. Un sottopasso adiacente a quello esistente sull'autostrada consente l'attraversamento e il mantenimento della continuità della S.P. 222 che, contrariamente da quanto riportato in progetto, non sarà dismesso e destinato a pista ciclopedonale, ma manterrà la sua originaria funzione di collegamento tra i due abitati. Successivamente il tracciato affianca per circa 800 m l'autostrada e, immediatamente a sud del cimitero, si sviluppa uno svincolo "a trombetta" per il raccordo e l'innesto sulla S.P. 565. Un sottopasso adiacente a quello esistente sull'autostrada consente l'attraversamento ed il mantenimento della continuità della S.P.565. Considerando le varie rampe di svincolo e i rami della rotonda, lo sviluppo della nuova strada è di circa 2400 m.
- La sezione tipo in progetto avrà le seguenti caratteristiche, nel rispetto del D.M. 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" (in analogia al tratto di S.P. 69 già realizzato a seguito costruzione argini):
 - sezione di tipo C2 – "strade extraurbane secondarie" (2 corsie da 3.50 m e banchine da 1.25 m per un totale bitumato di 9.50 m);
 - rotonda di tipo "convenzionale" (diametro esterno 45 m).
- In merito alla cantierizzazione: il campo base potrà essere situato in prossimità del raccordo con la S.P. 69. I materiali provenienti dallo scotico e dagli scavi che potranno essere riutilizzati potranno essere situati all'interno dello svincolo nei pressi della S.P. 565. Il materiale necessario per le lavorazioni giornaliere potrà essere accantonato in prossimità delle aree di lavorazione, che saranno opportunamente recintate;
- Nel progetto preliminare sono stati indicati i seguenti probabili siti di reperimento dei materiali: Feletto, S. Giorgio Canavese (Regione Lotti), Mazzè (località S.Pietro e cascina Formica), Montalto Dora (località Acquilandia e Regione Ghiare), Montanaro (località I Ronchi).
- movimentazione/bilancio di inerti

Totale inerti necessari alla realizzazione dell'opera (piattaforma stradale, rilevati, ...)	40.000 mc
Totale inerti reperibili dai lavori di scavo del cantiere in oggetto	20.000 mc
Bilancio complessivo (inerti di risulta, non utilizzabili presso il cantiere in oggetto)	- 20.000 mc

- sono previste opere di mitigazione acustica (barriere fonoassorbenti in legno) nei pressi del cimitero di Samone;
- si prevede l'inserimento di un filare di siepi tra il nuovo tracciato e l'autostrada con funzione antiabbagliamento, in analogia al tratto già realizzato;

Considerato che:

nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota prot. n 0224437 del 11/03/2010 dell'Enel;
- nota prot. n.DI.NOCC-CAS-SAN del 17/02/2010 della Snam Rete Gas;
- nota prot. n. P20100000583 del 9/03/2010 di Terna;

- nota prot. n. 10290DB 10.10 del 17/03/2010 della Regione Piemonte Settore Pianificazione e gestione delle Aree Naturali Protette;
- nota prot. n. 34663/SC 06.02 Arpa Piemonte del Dipartimento Provinciale di Torino.

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

1. DAL PUNTO DI VISTA DELLA PIANIFICAZIONE

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

La strada in progetto risulta inserita in un vasto progetto di riordino della viabilità dell'area canavesana i cui indirizzi principali sono contenuti nel vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC).

Nella sua prima versione il PTC (redatto nel 1999) non aveva contemplato tale tratto stradale che, di fatto, si è poi reso necessario a seguito dell'evento alluvionale dell'ottobre 2000.

Nella variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale PTC2, in itinere, con delibera della Giunta Provinciale n.644-49411/2009 del 29 dicembre 2009 è stato approvato il progetto preliminare; tale tratto stradale è stato inserito anche se con uno svincolo sulla S.P. 565 che parrebbe essere del tipo "rotonda a raso".

Pur essendo il progetto compatibile con P.T.C (opera di pubblico interesse) e verificata inoltre in sede di istruttoria la mancanza di adeguate alternative progettuali, si rileva come circa la metà di suolo consumato per la realizzazione dell'opera sia dovuto agli innesti con le viabilità esistenti.

In tal senso si osserva quanto segue:

- relativamente all'innesto con le SP 565 Pedemontana, pur essendo consentito dalla legislazione vigente anche un innesto a raso (in questo caso a rotatoria) può ritenersi motivata la previsione di un innesto ad assi sfalsati come quella presentata, vista la valenza "strutturale" nel sistema della viabilità provinciale complessiva della pedemontana stessa. Una eventuale soluzione a rotatoria infatti consentirebbe un risparmio di consumo di suolo, ma porterebbe d'altro canto ad una diminuzione assai significativa della "velocità di progetto" della Pedemontana e, conseguentemente della sua "capacità".
- relativamente invece all'innesto sulla S.P 69, dove è prevista una rotatoria a 4 bracci di svincolo, con contestuale demolizione del "ricciolo" esistente, essendo emersa, in sede di Conferenza, la necessità comunale di eliminare il braccio di collegamento verso la SP 222 ad ovest (verso Samone), anche per motivi di sicurezza, si richiede di prevedere la rotatoria a tre bracci il più possibile a nord e vicino all'autostrada, al fine di diminuire il consumo di suolo.

Piano Regolatore Generale del Comune di Banchette

Il Comune di Banchette è dotato di Piano Regolatore Generale Intercomunale approvato con D.G.R. n. 70-40848 del 5/02/1985. A seguito dello scioglimento del Consorzio il P.R.G.I. ha assunto per Banchette efficacia di Piano Regolatore Generale Comunale. Attualmente è in vigore la Variante strutturale n. 5 approvata con deliberazione della Giunta Regionale n. 26- 6826 del 10/09/2007.

Le aree interessate dalla nuova viabilità sono già inserite nel PRGC vigente. Il tracciato ricade, per tutto il tratto che corre parallelo all'autostrada (circa 800 m), in fascia di rispetto autostradale, dell'ampiezza di 60 m;

Piano Regolatore Generale del Comune di Samone

Comune di Samone deve ancora recepire il tracciato sul proprio strumento urbanistico.

Vincoli ambientali/territoriali

- territori inclusi all'interno delle fasce fluviali (PSFF e PAI): il tracciato ricade in fascia C;
- presenza di beni vincolati ex D.Lgs. 42/2004 : vincolo dell'autostrada;
- interferenza del tracciato con la fascia di rispetto del cimitero di Samone;
- interferenza del tracciato con la fascia di rispetto autostradale;
- vicinanza con i siti di importanza comunitaria (DM 3.04.2000) e Biotopi (LR 03.04.1995 n. 47): biotopo comunitario BC10063 a circa 600 m – “Boschi e paludi Bella Vista”.
In merito all'interferenza con il SIC la Regione - Settore Pianificazione e Gestione delle Aree Protette, Autorità competente per la possibile incidenza del nuovo tracciato con le suddette aree SIC, ha inviato la nota prot. n. 10290DB10.10 del 17/03/2010, in cui si escludono delle problematiche ambientali rispetto a tali ambiti di interesse comunitario essendo il tracciato esterno alle stesse.
- Il progetto presentato viene a ricadere in classe IIa di uso del suolo (art 4.2.2 P.T.C vigente, Sistema dei suoli a buona produttività).

2. DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

L'analisi degli impatti potenziali, siano essi diretti o indiretti, evidenzia possibili interferenze dell'attuale stato di qualità ambientale presente nel territorio oggetto dell'intervento per le componenti: **paesaggio, suolo, ecosistemi, rumore e la qualità dell'aria.**

Paesaggio - suoli agricoli

Sul territorio non sono riconoscibili elementi paesaggistici di particolare interesse e non sono presenti luoghi di particolare valenza storico-culturale. La zona interessata dal nuovo tracciato è caratterizzata prevalentemente da zone coltivate a mais.

La sottrazione di terreni riguarda principalmente suoli ad uso agricolo coltivati in prevalenza a seminativo. Si tratta, in particolare, di suoli di II classe di capacità d'uso (IPLA 1999), dotati quindi di una buona fertilità e per i quali occorre limitare, per quanto possibile, il loro consumo.

Rispetto a tale problematica occorre evidenziare che buona parte del tracciato stradale viene a collocarsi a ridosso della sede autostradale, interessando quindi terreni di minor pregio e limitando la frammentazione degli appezzamenti.

Per contro la realizzazione degli svincoli, con particolare riferimento a quello a Sud, incidono in modo significativo sul consumo di suolo e creano zone intercluse di difficile accesso.

In quest'ottica si rileva che il progetto presentato non approfondisce in modo esaustivo la problematica relativa alle possibili alternative percorribili inerenti gli svincoli con particolare riferimento a quello sulla SP 565 che presenta un ingombro geometrico significativo.

Ciò appare ancor più evidente se si considera che il PTC2 prevede un'intersezione a raso con rotonda e quindi una soluzione che appare meno gravosa dal punto di vista del consumo di suolo.

Si ritiene pertanto necessario approfondire nel prosieguo dell'iter di approvazione tale problematica valutando le possibili ipotesi alternative ed eventualmente considerare l'attuale soluzione solo come ipotesi residuale a valle di tale disamina.

Difesa del suolo

Il progetto ricade nell'ambito della fascia C della Dora Baltea come tracciata nel PAI dell'Autorità di bacino del Fiume Po, pertanto, in base all'art. 31 delle Norme di Attuazione del PAI, compete agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica locali (P.R.G.C.) regolamentare le attività consentite, i limiti e i divieti per territori ubicati in fascia C. In questo senso, mentre appare chiara la normativa vigente per quanto concerne il Comune di Banchette, che non sembrerebbe essere ostativa nei confronti del progetto in esame, non è così per il Comune di Samone, stando almeno a quanto riportato nella relazione geologica allegata al progetto.

Si chiede pertanto al proponente di esplorare presso l'Ufficio Tecnico comunale di Samone, quale sia l'effettiva classe di sintesi della pericolosità geomorfologica e di idoneità all'utilizzazione urbanistica,

come da Circolare del P.G.R. n. 7/LAP del 1996 e sua Nota Tecnica Esplicativa, nella porzione di territorio interessata dalla nuova strada provinciale in progetto.

Per la successiva fase progettuale, si raccomanda di analizzare nel dettaglio tutti gli aspetti geologici, geomorfologici e idrogeologici mediante le opportune indagini geognostiche, come peraltro evidenziato nella relazione geologica allegata al progetto.

Qualità degli ecosistemi, flora e fauna

Non sono riconoscibili sul territorio elementi paesaggistici di particolare interesse (punti panoramici, peculiarità geologiche e non sono presenti luoghi di particolare valenza storico-culturale).

La zona interessata dal nuovo tracciato è caratterizzata prevalentemente da zone coltivate a mais.

Nell'area non sono presenti specie arboree ed arbustive rare o di specifico interesse.

Nel progetto è previsto l'inserimento di un filare di siepi tra il nuovo tracciato e l'autostrada con funzione antiabbagliamento, in analogia al tratto già realizzato.

Nel progetto non è stata segnalata una particolare presenza di fauna nella zona e/o di corridoi ecologici che renderebbero necessaria la predisposizione di strutture atte al passaggio o, viceversa, a dissuadere il medesimo.

Si ritiene in ogni caso opportuno che, qualora il rilevato autostradale possieda già dei cunicoli trasversali di attraversamento vengano realizzate analoghe aperture in corrispondenza di quelle esistenti, per facilitare il passaggio di microfauna e ridurre l'effetto "barriera" di tali opere lineari.

Per quanto attiene le opere di mitigazione si evidenzia la necessità di una progettazione di dettaglio dell'area prossima al cimitero di Samone, nella quale il tracciato si collocherà a ridosso dello spigolo del medesimo ed in adiacenza all'area di parcheggio.

Analogamente si ritiene che anche le aree che rimarranno intercluse all'interno degli svincoli, qualora la scelta costruttiva fosse confermata, necessitino di una progettazione a verde specifica e di conseguente manutenzione periodica.

Qualità dell'aria

La realizzazione dell'opera in questione comporta una redistribuzione dei carichi inquinanti ad oggi esistenti e, in generale, una fluidificazione dei flussi di traffico evitando l'attraversamento di aree abitate.

Un discorso a parte deve essere fatto per la 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.

Rumore

Tenuto conto del fatto che il nuovo tracciato corre in prossimità dell'autostrada, non si prevedono variazioni all'attuale inquinamento acustico; l'unica eccezione è rappresentata dal cimitero di Samone, nelle cui immediate vicinanze dovrebbe passare la strada. A tal fine saranno posizionate, sul tratto fronteggiante il cimitero, opportune barriere fonoassorbenti.

Per una corretta valutazione degli impatti sul clima acustico occorre una trattazione più completa del quadro ambientale ante operam e, allo stato delle informazioni fornite dal proponente negli allegati progettuali, non vi sono elementi sufficienti per procedere a valutazioni di merito. Si chiede di effettuare una valutazione di impatto acustico previsionale prima della formalizzazione del progetto definitivo.

Ritenuto che:

- il progetto risulta essere compatibile dal punto di vista programmatico, progettuale e ambientale; sono peraltro emerse alcune problematiche su cui sono necessari ulteriori approfondimenti, in particolare:
 - ✓ le soluzioni progettuali di dettaglio degli svincoli devono ulteriormente essere analizzate, al fine di poter scegliere la soluzione ottimale con il minor consumo di suolo;
 - ✓ la documentazione presentata necessita di alcuni specifici approfondimenti in relazione alle problematiche riscontrate (es. impatto acustico, bilancio degli inerti, attraversamenti della fauna, mitigazioni ecc.);
- complessivamente il progetto in esame non presenta 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.

- Prevedere a livello di progetto definitivo un affinamento delle soluzioni dei due svincoli: con la SP 69 di Quincinetto e la SP 565 Pedemontana, in particolare verificare sulla base degli spazi occupati dalle due soluzioni se siano percorribili altre soluzioni viabilistiche che determinino un minor consumo di suolo agricolo.
- Verificare presso l'Ufficio Tecnico comunale di Samone, nell'ambito della variante per la conformità dell'opera, quale sia l'effettiva classe di sintesi della pericolosità geomorfologica e di idoneità all'utilizzazione urbanistica, come da Circolare del P.G.R. n. 7/LAP del 1996 e sua Nota Tecnica Esplicativa, nella porzione di territorio interessata dalla nuova strada provinciale in progetto.
- In merito all'interferenza con la fascia di rispetto dell'autostrada dovranno essere adottati tutti gli accorgimenti atti ad evitare abbagliamenti, anche nel progettare l'illuminazione degli svincoli, dovrà essere garantito uno spazio minimo di salvaguardia fra la viabilità in progetto e viabilità autostradale (per consentirne l'eventuale allargamento); la gestione delle acque di scolo della piattaforma stradale non dovrà interferire in alcun modo con quella autostradale ne esserci commistione fra le due.
- Il progetto definitivo dovrà garantire l'accessibilità ai fondi, la viabilità interpodereale e la continuità del reticolo irriguo interferito.
- Effettuare una verifica attenta e puntuale dell'eventuale presenza di qualsiasi soluzione di continuità della barriera rappresentata dall'autostrada. Dopo tale verifica è opportuno prevedere nel progetto definitivo la continuazione di tutti gli attraversamenti trasversali, al fine di non ostacolare ulteriormente i movimenti della fauna selvatica. Devono essere mantenute le dimensioni degli attuali passaggi, senza creare altri restringimenti.
- Effettuare una valutazione di impatto acustico previsionale prima della formalizzazione del progetto definitivo, ai sensi della DGR del 2 febbraio 2004, n. 9-11616.
- Verificare presso l'Ufficio Tecnico comunale di Samone quale sia l'effettiva classe di sintesi della pericolosità geomorfologica e di idoneità all'utilizzazione urbanistica, come da Circolare del P.G.R. n. 7/LAP del 1996 e sua Nota Tecnica Esplicativa, nella porzione di territorio interessata dalla nuova strada provinciale in progetto.
- Nella progettazione definitiva ed esecutiva andranno preventivamente analizzati nel dettaglio con le indagini geognostiche gli aspetti geologici e idrogeologici al fine di verificare la presenza di lenti od orizzonti con caratteristiche geotecniche scadenti lungo il tracciato. Si sottolinea in fase di progettazione definitiva la necessità di un rilievo geomorfologico di dettaglio.
- dovrà essere prevista la relazione paesistica ai sensi del punto 4.2 del DPCM 12/12/2005, ai fini della necessaria autorizzazione di competenza regionale, (art 3 della L.R 32 /2008) . Si raccomanda di verificare se sia necessario prevedere anche la verifica preventiva di interesse archeologico , ai sensi dell'art 96 del D.Lgs. 167/2006
- 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. Si consiglia di valutare l'approvvigionamento in cave già esistenti in prossimità del tracciato, nonchè 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.
 - ✓ Specificare i siti di approvvigionamento e/o per lo smaltimento di esuberanti e un'attenta valutazione delle ricadute sulla viabilità in fase di cantiere dovute alla movimentazione.

- ✓ 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.
- ✓ Da un punto di vista della sostenibilità ambientale dell'intervento si dovrà prevedere prioritariamente l'utilizzo dei materiali riciclati per il manto stradale, sottofondi ecc..., tale indicazione progettuale dovrà essere riportata come prescrizione nel capitolato per l'appalto dell'opera, facendo riferimento alle normative tecniche attualmente in vigore (circolare del ministero dell'ambiente n. 5205 del 2005 e la marcatura CE per le infrastrutture stradali UNI EN 13242).
- Eliminare eventuali tratti di strade resisi inutilizzabili, ripristinando lo stato dei luoghi.
- 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 (elettrodotti, metanodotti e gasdotti).
- Per quanto attiene le opere di mitigazione si evidenzia la necessità di una progettazione di dettaglio dell'area prossima al cimitero di Samone nella quale il tracciato si collocherà a ridosso dello spigolo del medesimo ed in adiacenza all'area di parcheggio. Si chiede di produrre uno studio di dettaglio dell'area cimiteriale, nel quale siano indicati gli interventi di mitigazione, sia acustica che paesaggistica.
Si raccomanda per la sistemazione delle aree verdi (rotonde, siepi, etc.) l'utilizzo e la posa di sole specie autoctone; in particolare per la sistemazione delle rotonde si consigliano specie rustiche e poco esigenti per limitare al massimo la manutenzione e l'uso di sostanze chimiche. Per esempio per le piccole rotonde è possibile utilizzare le rose coprisuolo o il cotognastro orizzontale che hanno le caratteristiche di coprire il suolo impedendo alle altre erbe di crescere, resistono alle malattie e fioriscono tutta l'estate, oppure fare composizioni con bulbose minute o solidago; per ottenere un impianto più alto si possono utilizzare forsie, sambuco, albero delle farfalle, olivello spinoso, fino ad arrivare ad aceri, castagni o querce.

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

- adottare tutti gli accorgimenti tecnici ed operativi 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.
- 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;
- 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 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 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 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.

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 delle opere di sistemazione a verde. 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;
- i contenuti della relazione tecnica inviata dall'ARPA - Dipartimento di Torino;
- il verbale della riunione della Conferenza dei Servizi svoltasi in data 17/03/2010 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. 40/98 e smi "*Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione*;
- il D.Lgs. n. 152/2006 "*Norme in materia ambientale*" e smi;
- il D.Lgs. 42/2004 e smi;
- il 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 T.U. delle leggi sull'ordinamento degli enti locali approvato con D.Lgs. n. 267 del 18/8/2000 e dell'art. 35 dello Statuto Provinciale.

DETERMINA

Per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono interamente richiamate nel presente dispositivo:

1. di escludere, per quanto di propria competenza, ai sensi dell'art. 10, c. 3 della l.r. 40/98 e smi, il progetto "Collegamento tra la SP 69 di Quincinetto e la SP 565 Pedemontana" presentato dal Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II della Provincia di Torino dalla fase di valutazione (art. 12 della l.r. 40/98 e smi) subordinatamente alle condizioni espresse in premessa, relativamente ai seguenti aspetti:
 - 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
 - adempimentiche dovranno essere opportunamente verificati nell'ambito del successivo iter di approvazione del progetto.
2. Copia della presente determinazione verrà inviata al proponente ed ai soggetti interessati di cui all'articolo 9 della l.r. 40/1998 e smi e depositata presso l'Ufficio di deposito progetti della Provincia.
3. 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.
4. Il presente provvedimento, non comportando spese, non assume rilevanza contabile

Data:03/05/2010

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina