

Provincia di Torino
Determinazione del Dirigente del
Servizio Valutazione impatto ambientale e pianificazione e gestione attività estrattive

N. 70-265326/2001

Oggetto: Progetto: Collegamento tra la S.P. 222 e la S.P. 565 nei comuni di Colletterto Giacosa e Loranze. Progetto preliminare
Comuni interessati: Colletterto Giacosa - Loranze
Proponente: Provincia di Torino- Servizio Progettazione Viabilità I
Procedura di Verifica ex art. 10 L.R. n.40 del 4.12.1998 e s.m.i.
Esclusione della fase di valutazione di impatto ambientale.

**Il Dirigente del Servizio Valutazione impatto ambientale e
pianificazione e gestione attività estrattive**

Premesso che:

- il Servizio Progettazione Viabilità I della Provincia ha presentato il progetto preliminare relativo all'intervento di collegamento tra la S.P. 222 e la S.P. 565 nei comuni di Colletterto Giacosa e Loranze, per gli adempimenti relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi della L.R. 14.12.1998 n. 40 - Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione;
- il citato progetto è sottoposto alla fase di verifica della procedura di VIA a norma dell'art. 10 della citata L.R. 40/98;
- in data 03/10/2001 è stato pubblicato sul BUR 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 della procedura di VIA;
- il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per 30 giorni e su di esso non sono pervenute osservazioni.
- in data 25/10/2001, presso la sede dell'Area Ambiente, via Valeggio n. 5 - Torino, si sono riuniti l'Organo tecnico e la Conferenza dei Servizi .

Considerato che:

- le opere riguardano la costruzione di un nuovo tratto di strada extraurbana, ubicata nella piana alluvionale del Torrente Dora Baltea e dei suoi affluenti ovvero la piana interna all'Anfitearto Morenico d'Ivrea;
- la progettazione in oggetto costituisce una delle opere infrastrutturali che la Provincia di Torino intende finanziare con le risorse del Patto Territoriale del Canavese, in quanto esso costituisce il primo stralcio di un futuro asse provinciale nord-sud (P.T.C.), strategico per una connessione di poli di sviluppo industriali ed abitativi con le reti di comunicazione nazionali ed internazionali;
- attualmente gli assi portanti della viabilità, che collegano l'area di Ivrea ed i comuni limitrofi con la bassa Valle d'Aosta, sono costituiti dalla SS 26 in sponda orografica sinistra della Dora Baltea, che attraversa il centro storico di Ivrea, ed in destra dalla viabilità provinciale che marginalmente interessa il comune di Ivrea ed i comuni posti ad ovest della città. Assi di collegamento difficili da potenziare od adeguare, a causa dei costi di realizzazione troppo elevati. La necessità di individuare nuovi assi viari tra la Valle d'Aosta ed il Canavese è stata evidenziata dagli studi della Provincia di Torino finalizzati alla valutazione del rischio idrogeologico del nodo fluviale di Ivrea. Infatti, è stato individuato dalla Provincia di Torino un nuovo asse viario, in sponda orografica destra del torrente Dora Baltea, in posizione plano-altimetrica ottimale sia sotto il

profilo viario che idraulico-ambientale e che garantisce l'accesso ai centri urbani ed una connessione con la SS 565 Pedemontana, con il casello autostradale e con gli abitati a nord sul confine valdostano (l'intervento in progetto costituisce un tratto del nuovo asse individuato).

- Il progetto inoltre risolve il problema di dare un'accessibilità adeguata all'area industriale del Parco Scientifico Tecnologico del Canavese -Bi.P.Ca., in quanto l'aumento dei flussi veicolari, generato dalle attività insediate nella nuova area industriale in località Ribes (Colleretto Giacosa), necessita che il traffico venga convogliato sulla SS 565 Pedemontana scaricando la SP 222 Ivrea-Castellamonte, al fine di consentire un organico e funzionale sviluppo delle aree industriali senza gravare sui centri urbani.

- Il progetto preliminare del raccordo viario di collegamento tra la SP 222 di Ivera -Castellamonte e la SS 565 Pedemontana riguarda una sede stradale di tipo IV CNR, due rotatorie, uno svincolo a trombetta che supera la SS 565 con intersezioni a raso oltre corsie e piste specializzate che permettono ingressi ed uscite dal raccordo.

- i dati dimensionali del progetto, conformi alla IV categoria CNR sono:

lunghezza complessiva del progetto: 1003.44 mt.

larghezza della piattaforma stradale: 10.50 mt.

numero corsie: 2

larghezza delle corsie: 3.75 mt.

larghezza delle banchine: 1.50 mt.

pendenza massima longitudinale: 6%

pendenza massima trasversale 7%

altezza massima prevista: 11.77 mt.

- Il tracciato in progetto prevede due rotatorie, una all'innesto con la S.P. 222 ed una all'ingresso dell'area industriale del Bi.P.Ca., entrambe a tre rami con raggio interno di 20.00 mt. e raggio esterno di 30.00 mt.

La carreggiata dell'anello è di 7.50 mt. (due corsie da 3.75 mt.) tra le linee di margine, con banchina esterna di 1.50 mt. ed interna di 1.00 mt. La pendenza trasversale è del 2%, orientata verso l'esterno in modo da migliorare la percezione della circolazione rotatoria da parte dell'utente, evitare cambi bruschi di pendenza in corrispondenza delle entrate e delle uscite e facilitare la raccolta delle acque meteoriche. L'isola centrale è delimitata da una fascia valicabile, pavimentata in masselli, con pendenza del 5% verso l'esterno.

- il progetto prevede inoltre nel tratto di intersezione con la SS 565 la realizzazione di:

Sovrapasso sulla S.S. 565 Pedemontana

L'altezza libera in corrispondenza del sovrappasso al di sopra della quota di scorrimento sulla S.S. 565 è di 5.00 mt. circa. Le sezioni stradali correnti sono mantenute anche lungo l'impalcato, sul quale vengono aggiunti marciapiedi laterali da 1.50 mt. con sovrastanti barriere di sicurezza.

Lunghezza : 22.87 mt.

Larghezza totale: 13.50 mt.

Svincolo a trombetta sulla S.S. 565

I rami di ingresso ed uscita dello svincolo a trombetta sulla S.S. 565, hanno le seguenti caratteristiche geometriche:

Lunghezza complessiva dei rami: 834.94 mt.

larghezza della piattaforma stradale: 6.50 mt.

larghezza della corsia: 4.50 mt.

larghezza della banchina interna: 1.50 mt.

larghezza della banchina esterna: 1.00 mt.

Attraversamento idraulico della Roggia del Molino

Realizzato con elementi gettati in opera e avente le seguenti dimensioni:

altezza: 6.00 mt. circa

lunghezza: 22.80 mt.

larghezza: 44.25 mt.

- Il tracciato della strada in progetto interseca in due punti l'alveo della Roggia del Mulino. La Roggia del Mulino fa parte del tracciato denominato "emissario del lago di Alice-dalla emissione alla foce", che si immette nel Rio Valassa (in corrispondenza del confine tra i comuni di Collettero e Loranzè), che a sua volta confluisce nel canale artificiale Roggia del Mulino, quest'ultimo si immette nel Rio Ribes e questo ancora successivamente nel Torrente Chiusella.

Nella relazione idraulica allegata al progetto sono analizzate due soluzioni (soluzione A e B) di attraversamento del corso d'acqua.

Soluzione A: Realizzazione di due attraversamenti a servizio del raccordo viario in progetto in corrispondenza dell'attuale tracciato della Roggia del Mulino.

Soluzione B: Deviazione del tracciato della Roggia del Mulino a monte del rilevato della nuova viabilità.

Rilevato che:

- nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:
 - nota del 19/10/2001 prot. 227330 del Servizio Qualità dell'aria, Inquinamento Atmosferico, Acustico ed Elettromagnetico, della Provincia di Torino;
 - nota del 25/10/2001 prot. 231503 del Servizio Difesa del Suolo della Provincia di Torino;
 - nota del 26/10/2001 prot. 232828 del Servizio Tutela della Fauna e della Flora della Provincia di Torino;
 - nota del 24/10/2001 prot. 231337 dell'ASL n. 9, Dipartimento di Prevenzione Servizio di Igiene e Sanità Pubblica, Regione Piemonte;
 - nota del 19/11/2001 prot. 251007 della Regione Piemonte, Direzione Opere Pubbliche, Settore decentrato OO.PP e Difesa Assetto idrogeologico di Torino.

L'istruttoria tecnica condotta dal gruppo di lavoro e la partecipazione dei soggetti coinvolti alla Conferenza dei Servizi ha consentito l'evidenziazione, relativamente al tracciato proposto (progetto preliminare) di quanto di seguito elencato:

- dal punto di vista della **pianificazione territoriale generale** si rileva che:
 - il progetto non rientra in aree protette;
 - il tracciato proposto coincide con quello indicato nello schema della "viabilità in progetto" del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, adottato del C.P. n. 621-71253/1999 del 28.04.1999. Nello specifico il PTC considera l'intervento inserito nel progetto "..di collegamento Sud-Nord da SS 565 (Pedemontana a Sud di Collettero Giacosa)- alla SS26 (Quassolo) con variante della SS 26 in sponda destra della Dora Baltea e messa in sicurezza dell'autostrada A4...";
 - Il nuovo tracciato interessa zone agricole: classe II di capacità d'uso dei suoli (IPLA,1999), coltivate essenzialmente a cereali ed essenze legnose (pioppi);
 - il nuovo tracciato ricade in area sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del D. Lgs. 490/99 (ex. Legge 1497/39 - Tutela delle bellezze naturali) per la fascia di rispetto dei 150 mt. della Roggia del Mulino;
 - l'area in esame ricade nella fascia C (area di inondazione per piena catastrofica) legata ad esondazioni del Torrente Chiusella nell'ambito del Progetto di Piano Stralcio di integrazione al P.A.I., adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di bacino del Fiume Po con Del.n. 19/2001. Si tratta di una proposta di fascia a tergo di un limite di progetto tra Fascia B e Fascia C esteso dal territorio comunale di Parella alla Discarica RSU in Comune di Collettero Giacosa; la

fascia tiene conto di eventuali inneschi delle Roggia del Mulino legati ad acque ed esondazione provenienti dal torrente Chiusella.

- L'intervento interessa un'area soggetta ad eventi alluvionali "*Aree inondate per apporto del corso d'acqua principale, della rete idraulica minore e/o della rete irrigua, individuate dallo studio fotogrammetrico*", Regione Piemonte-Direzione Regionale Servizi Tecnici di Prevenzione (data evento 2-6/11/1994), in seguito all'attivazione del paleo-alveo del Torrente Chiusella.

- dal punto di vista della **pianificazione territoriale comunale** si rileva che:

Il progetto del raccordo viario tra la SP222 Ivrea-Castellamonte e la SS 565 Pedemontana, interessa principalmente il territorio del Comune di Colletterto Giacosa e per una parte dell'innesto sulla SS 222, il Comune di Loranze.

Il Comune di Colletterto Giacosa è dotato di PRG Intercomunale approvato dalla D.G.R. n. 70/40848 del 5 maggio 1985 formato dal disciolto Consorzio Volontario costituito dai Comuni contermini di Banchette, Collaretto Giacosa, Fiorano Canavese, Lessolo, Pavone Canavese, Salerano Canavese e Samone. Il PRGI vigente evidenzia la necessità di un raccordo tra la SP 222 e la SS 565 con la previsione di una nuova viabilità su rilevato ad est dell'area industriale in località à Ribes, con anche una funzione di arginatura alle esondazioni del vicino Rio Ribes. La soluzione viaria in progetto non è conforme alle previsioni di piano poichè posiziona il raccordo tra la SP 222 e la SS 565 ad ovest dell'area industriale in un'area con migliori condizioni idrauliche. Il Comune di Colletterto Giacosa ha in corso la predisposizione di una variante al PRG vigente relativa alla nuova infrastruttura viaria. Il nuovo tracciato interessa aree a destinazione agricola per le quali è prevista l'acquisizione da parte della Provincia di Torino.

Nel Comune di Loranze, le aree interessate dal progetto (l'innesto sulla SP n. 222), sono destinate dal Piano Regolatore Intercomunale di Parella, Loranze, Quagliuzzo, Strambinello, Variante 1/90, approvata con D.G.R. n. 53-31994 del 31/01/1994, a viabilità veicolare prevista di nuovo o adeguamento funzionale.

- dal punto di vista **progettuale e tecnico** si rileva che:

- La depressione di terreno in cui sarà realizzata la strada comporta grandi volumi di rilevato, infatti la fascia di terreno interessata dal tracciato si sviluppa:

- nel tratto nord (SP 222, svincolo per l'area industriale) sul terrazzo alluvionale più rilevato (quota media 243 mt. s.l.m.);
- nel tratto centrale, in gran parte sulla piana che borda l'alveo (quota media 238,5 mt s.l.m.) con esclusione del modesto tratto impostato su una protuberanza del terrazzo alluvionale (quota media 241 mt. s.l.m.);
- nel tratto sud (svincolo della Pedemontana), sulla piana più depressa (quota media 238 mt. s.l.m.).

Dovranno essere ricercate delle soluzioni progettuali di sistemazione a verde nei tratti in rilevato, che prevedano la realizzazione di messa a dimora di specie arboree autoctone.

- il fabbisogno di inerti da utilizzare in fase di cantiere, che risulta essere rilevante (112.603,9 mc di riporto), potrà essere in parte reperito in un'area sita nel Comune di Colletterto Giacosa nei pressi del Campo Sportivo. Il materiale di suolo vegetale in surplus (21.882,38 mc.) potrà essere riutilizzato per i rilevati in progetto.

- il progetto insiste in un'area inondabile (fascia C del Chiusella e area inondabile della acque della Roggia del Mulino), per cui si suggerisce di adottare, nella costruzione del rilevato stradale, delle soluzioni tipologiche di "trasparenza" tali da consentire il passaggio di eventuali acque di esondazione.

- la scelta progettuale tra le due soluzioni di attraversamento dell'alveo della Roggia del Mulino, realizzazione di due attraversamenti o deviazione del tracciato della Roggia del Mulino, dovrà essere effettuata in considerazione di diversi aspetti.

In particolare dal punto di vista Idraulico la Regione Piemonte Direzione Opere Pubbliche Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino dovrà autorizzare l'opera di attraversamento della Roggia del Molino, dal punto di vista Ambientale e Paesaggistico la Regione Piemonte Settore beni Ambientali e Paesistici dovrà autorizzare l'intervento per la fascia di rispetto dei 150 mt. della Roggia del Mulino ai sensi del D. Lgs. 490/99 (ex. Legge 1497/39 - Tutela delle bellezze naturali).

Nel corso della Conferenza dei Servizi é emerso che dal punto di vista geomorfologico-idraulico è preferibile una soluzione mista che preveda sia la realizzazione dei due attraversamenti a servizio del raccordo viario in progetto in corrispondenza dell'attuale tracciato della Roggia del Mulino (soluzione A) sia la creazione di un canale idraulico parallelo al rilevato stradale in progetto (soluzione B). Si ritiene infatti che la soluzione A, in merito all'assetto idrogeologico, salvaguardi maggiormente la naturalità e la dinamica del corso d'acqua riducendo al minimo le interferenze antropiche (in linea con le indicazioni della Direttiva n.2/99 dell'Autorità di bacino del Fiume Po); inoltre dal punto di vista ambientale, l'andamento meandriforme dell'alveo e le caratteristiche idrauliche della Roggia del Mulino sono il risultato di un'evoluzione naturale del corso d'acqua. In particolare il mantenimento dei meandri naturali della Roggia risulta preferibile in quanto la naturalità dei siti, pregevoli dal punto di vista floristico e faunistico, in caso di rettificazione andrebbe irrimediabilmente perduta. La sola deviazione della Roggia (soluzione B) impedirebbe il drenaggio naturale dell'area depressa interclusa tra il rilevato stradale ed il terrazzo su cui sorge l'area del parco tecnologico, mentre sembrerebbe utile, in aggiunta agli attraversamenti previsti per la soluzione A, la realizzazione di un canale idraulico parallelo al manufatto stradale, con funzione di protezione e difesa del rilevato medesimo dal rischio idraulico di deflusso delle acque di piena in caso di eventi alluvionali.

- dal punto di vista **ambientale** si rileva che:

- **Paesaggio e patrimonio storico, artistico e culturale:**

- l'area interessata dal progetto si estende dalle propaggini della collina morenica di Ivrea sino alla piana alluvionale delimitata ad est dal Rio Ribes e a sud dal Torrente Chiusella. La piana è inoltre percorsa da una rete di corsi d'acqua, il Rio Valassa, il Rio Bure e la Roggia del Mulino.

Le aree agricole interessate sono principalmente destinate a seminativi e prati avvicendati ad eccezione della fascia di vegetazione ripariale presente lungo la Roggia del Mulino e il Rio Ribes. Si dovrà ricercare una mitigazione su tutto il tracciato, con particolare riguardo alla struttura irrigua e all'effetto barriera e di frammentazione che il manufatto del sovrappasso sulla S.S. 565 Pedemontana produrrà a livello di paesaggio, prevedendo un recupero ed una riqualificazione dal punto di vista paesaggistico-ambientale;

- dovranno essere individuate le interferenze del progetto con la realtà fondiaria esistente;

- **Qualità dell'aria, Inquinamento Atmosferico:**

E' ipotizzabile un impatto sulla qualità dell'aria in prossimità del tracciato stradale dovuto essenzialmente alla ricaduta di polveri ed emissioni gassose rilasciate sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio. Per quanto attiene ai primi gli effetti possono essere minimizzati con un'oculata modalità gestionale. In relazione ai secondi, tale impatto, direttamente proporzionale ai volumi di traffico indotti dall'opera in progetto è da considerarsi migliorativo rispetto alla situazione attuale, in quanto la realizzazione del collegamento tra la S.P. 222 e la S.P. 565 comporterà un netto miglioramento della qualità dell'aria dei centri urbani attualmente attraversati dal traffico indotto dall'area industriale del Parco Scientifico Bi.P.Ca.

- **Rumore e Vibrazioni :**

La zona attraversata dall'infrastruttura è poco antropizzata e scarsa di ricettori sensibili. In particolare riscontriamo:

- cascinale isolato in corso di ristrutturazione;
- area industriale del Parco Scientifico Tecnologico del Canavese.

Per i quali, ai sensi dell'art. 8, comma 2, lettera b della Legge 447/95 e dell'art.10 comma 1 della L.R. n.52/2000, dovrà essere redatta la documentazione previsionale di impatto acustico, costituita da idonea documentazione tecnica.

- **Flora/Fauna/ecosistemi:**

L'area oggetto di intervento é caratterizzata da agroecosistemi costituiti da prati e seminativi ed alcuni nuclei di elementi arborei ed arbustivi. In prossimità della Roggia del Mulino sono presenti elementi vegetativi spontanei, tipici delle fasce fluviali. Si dovrà prevedere il mantenimento delle specie arboree esistenti o, se non possibile, la predisposizione di uno studio di recupero a verde che preveda un inserimento paesaggistico della strada in progetto tramite la messa a dimora di alberi d'alto fusto lungo i rilevati, il recupero naturalistico delle aree intercluse, nei tratti del sovrappasso e degli svincoli. Per quanto attiene le piantumazioni da realizzare in corrispondenza delle rotatorie si fa presente che nessuna delle specie arboree menzionate è autoctona, essendo *l'Acer griseum* e il *Cotoneaster horizonatalis* originari della Cina occidentale, il *Careopsis grandiflora* americano, e il *Prunus cerasifera* di origine meridionale.

L'area pur essendo sfruttata a fini agricoli, è paesaggisticamente, naturalisticamente e faunisticamente interessante con presenza di lepri, fagiani e di specie di avifauna nidificate. Secondo segnalazioni pervenute al Servizio Tutela della Fauna e della Flora della Provincia è inoltre stata accertata la presenza del cinghiale in zona, mentre in sede di sopralluogo è stata verificata la presenza di tane di nutria che tra l'altro contribuiscono, con la loro azione di scavo, a diminuire la stabilità degli argini.

Pertanto si dovranno prevedere lungo il tratto di strada in progetto il posizionamento, di un'adeguata cartellonistica di avviso della presenza di fauna, e nei tratti del tracciato in rilenato di adeguati sottopassi a tutela della fauna e salvaguardia della sicurezza veicolare. Dato che la zona in esame è considerata esondabile, si suggerisce l'adozione di fornicci sui rilevati che possano assolvere alla duplice funzione idraulica e faunistica.

- **Acque superficiali e sotterranee:**

Per quanto attiene alle acque superficiali nell'area sono presenti: la Roggia del Mulino e il Rio Ribes.

Il progetto preliminare prospetta la deviazione la Roggia del Mulino (soluzione B), che comporta la rettifica del suo tracciato rendendolo parallelo a quello dell'infrastruttura fino al punto di recapito; si ritiene preferibile dal punto di vista idraulico e ambientale la soluzione di due attraversamenti a servizio del raccordo viario in progetto in corrispondenza dell'attuale tracciato della Roggia del Mulino (soluzione A) in modo da non alterare, per quanto possibile il regime naturalistico e idraulico dell'area.

Ritenuto complessivamente che il progetto in esame non abbia impatti rilevanti sull'ambiente, e che pertanto possa, ai sensi dell'art. 10 comma 3 L.R. n.40 del 4.12.1998 e s.m.i, essere escluso dalla fase di valutazione di impatto ambientale, subordinatamente al rispetto delle seguenti condizioni:

- acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D. Lgs. 490/99 (ex. Legge 1497/39 - Tutela delle bellezze naturali) da parte della Regione Piemonte Settore beni Ambientali e Paesistici;

- acquisizione dell'autorizzazione Idraulica per l'attraversamento della Roggia del Mulino da parte della Regione Piemonte Direzione Opere Pubbliche Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino;
- la progettazione definitiva per la soluzione dei problemi idraulici di attraversamento della Roggia del Mulino dovrà essere valutata nell'ambito delle specifiche autorizzazioni sopra richiamate; in questa sede si evidenzia che, sulla base di quanto emerso nell'ambito della Conferenza dei Servizi sarebbe preferibile una soluzione mista che preveda sia la realizzazione dei due attraversamenti a servizio del raccordo viario in progetto in corrispondenza dell'attuale tracciato della Roggia del Mulino (soluzione A) sia la creazione di un canale idraulico parallelo al rilevato stradale in progetto (soluzione B), con funzione di protezione e difesa del rilevato medesimo dal rischio idraulico di deflusso delle acque di piena in caso di eventi alluvionali.
- predisposizione di un progetto complessivo di recupero a verde, rinaturalizzazione e di riqualificazione paesaggistico-ambientale ai lati dei tratti stradali in progetto, che preveda il mantenimento delle specie arboree esistenti o se non possibile, la messa a dimora di alberi d'alto fusto lungo i rilevati, il recupero naturalistico delle aree intercluse, nei tratti del sovrappasso e degli svincoli. Per quanto attiene le piantumazioni da realizzare in corrispondenza delle rotatorie si fa presente che nessuna delle specie arboree menzionate in progetto è autoctona, essendo *Acer griseum* e il *Cotoneaster horizontalis* originari della Cina occidentale, il *Careopsis grandiflora* americano, e il *Prunus cerasifera* di origine meridionale; tale progetto dovrà porre particolare attenzione alla mitigazione dell'effetto barriera e di frammentazione che il manufatto del *sovrappasso sulla S.S. 565 Pedemontana* produrrà a livello di paesaggio, di ecosistemi e di struttura irrigua, nonché al recupero e alla riqualificazione naturalistica dell'area interclusa tra il nuovo sovrappasso e il meandro formato dalla Gora del Mulino.
- accantonamento e protezione di tutto il terreno vegetale rimosso in vista di un successivo riuso per la copertura dei terrapieni e del sovrappasso o per altri interventi di recupero ambientale. Dovrà in ogni caso essere evitato il conferimento in discarica di tali materiali;
- mantenimento della funzionalità delle strade agricole esistenti o la realizzazione di strade alternative funzionali all'uso agricolo;
- conservazione della funzionalità della struttura irrigua, affinché venga mantenuto il ruolo delle attività agricole oltre che della qualità ecologica e paesaggistica dell'area.
- inserimento di sistemi di dissuasione e tutela per scongiurare il verificarsi di incidenti dovuti all'attraversamento dell'infrastruttura in oggetto da parte di ungulati ed in particolare:
 - inserimento di adeguata cartellonistica stradale al fine di segnalare la presenza di possibili attraversamenti da parte di popolazioni di ungulati;
 - nei tratti del tracciato in rileno di adeguati sottopassi faunistici in grado di consentire il passaggio dei cinghiali.
- dato che la zona in esame è considerata esondabile, si suggerisce di adottare, nella costruzione del rilevato stradale, delle soluzioni tipologiche di "trasparenza" tali da consentire il passaggio di eventuali acque di esondazione. La realizzazione di fornice sui rilevati potrebbe assolvere alla duplice funzione idraulica e faunistica.
- adozione di idonee misure atte a contenere la dispersione di polveri in fase di cantiere;
- redazione della documentazione previsionale di impatto acustico, costituita da idonea documentazione ai sensi dell'art. 8, comma 2, lettera b della Legge 447/95 e dell'art.10 comma 1 della L.R. n.52/2000;

- studio delle interferenze dell'infrastruttura in progetto con la realtà fondiaria esistente e i sottoservizi presenti nell'area (acquedotto, metanodotto).

Visti i verbali della Conferenza dei Servizi ;

Visto il D.Lgs. 29 ottobre 1999 n.490

Vista la L.R. N. 56 del 1977 e s.m.i.

Vista la D.G.P. n. 1318-249021 del 20/11/2000

Vista la Legge 241/90 e 340/2000

Vista la Legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i.–*Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione;*

Visti gli artt. 41 e 44 dello Statuto della Provincia di Torino;

Atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'articolo 107 del T.U. delle leggi sugli enti locali approvato con D. Lgs. 18.8.2000 e dell'articolo 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, comma 3 della L.R. 40 del 14.12.1998, il progetto preliminare relativo all'intervento di collegamento tra la S.P. 222 e la S.P. 565 nei comuni di Collettero Giacosa e Lorenz , presentato dal Servizio Progettazione Viabilit  I - Provincia di Torino, dalla fase di valutazione di impatto ambientale (art.12 della L.R. 40 del 14.12.1998) subordinatamente alle seguenti condizioni dettagliate in premessa che dovranno essere opportunamente verificate per gli aspetti tecnico-progettuali e gestionali nell'ambito del successivo iter di approvazione del progetto:

- acquisizione dell'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D. Lgs. 490/99 (ex. Legge 1497/39 - Tutela delle bellezze naturali) da parte della Regione Piemonte Settore beni Ambientali e Paesistici;
- acquisizione dell'autorizzazione Idraulica per l'attraversamento della Roggia del Mulino da parte della Regione Piemonte Direzione Opere Pubbliche Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino;
- la progettazione definitiva per la soluzione dei problemi idraulici di attraversamento della Roggia del Mulino dovr  essere valutata nell'ambito delle specifiche autorizzazioni sopra richiamate; in questa sede si evidenzia che, sulla base di quanto emerso nell'ambito della Conferenza dei Servizi sarebbe preferibile una soluzione mista che preveda sia la realizzazione dei due attraversamenti a servizio del raccordo viario in progetto in corrispondenza dell'attuale tracciato della Roggia del Mulino (soluzione A) sia la creazione di un canale idraulico parallelo al rilevato stradale in progetto (soluzione B), con funzione di protezione e difesa del rilevato medesimo dal rischio idraulico di deflusso delle acque di piena in caso di eventi alluvionali.
- predisposizione di un progetto complessivo di recupero a verde, rinaturalizzazione e di riqualificazione paesaggistico-ambientale ai lati dei tratti stradali in progetto, che preveda il mantenimento delle specie arboree esistenti o se non possibile, la messa a dimora di alberi d'alto fusto lungo i rilevati, il recupero naturalistico delle aree intercluse, nei tratti del sovrappasso e degli svincoli. Per quanto attiene le piantumazioni da realizzare in corrispondenza delle rotonde si fa presente che nessuna delle specie arboree menzionate in progetto   autoctona, essendo *Acer griseum* e il *Cotoneaster horizontalis* originari della Cina

occidentale, il *Careopsis grandiflora* americano, e il *Prunus cerasifera* di origine meridionale; tale progetto dovrà porre particolare attenzione alla mitigazione dell'effetto barriera e di frammentazione che il manufatto del *sovrappasso sulla S.S. 565 Pedemontana* produrrà a livello di paesaggio, di ecosistemi e di struttura irrigua, nonché al recupero e alla riqualificazione naturalistica dell'area interclusa tra il nuovo sovrappasso e il meandro formato dalla Gora del Mulino.

- accantonamento e protezione di tutto il terreno vegetale rimosso in vista di un successivo riuso per la copertura dei terrapieni e del sovrappasso o per altri interventi di recupero ambientale. Dovrà in ogni caso essere evitato il conferimento in discarica di tali materiali;
- mantenimento della funzionalità delle strade agricole esistenti o la realizzazione di strade alternative funzionali all'uso agricolo;
- conservazione della funzionalità della struttura irrigua, affinché venga mantenuto il ruolo delle attività agricole oltre che della qualità ecologica e paesaggistica dell'area.
- inserimento di sistemi di dissuasione e tutela per scongiurare il verificarsi di incidenti dovuti all'attraversamento dell'infrastruttura in oggetto da parte di ungulati ed in particolare:
 - inserimento di adeguata cartellonistica stradale al fine di segnalare la presenza di possibili attraversamenti da parte di popolazioni di ungulati;
 - nei tratti del tracciato in rilenato di adeguati sottopassi faunistici in grado di consentire il passaggio dei cinghiali.
- dato che la zona in esame è considerata esondabile, si suggerisce di adottare, nella costruzione del rilevato stradale, delle soluzioni tipologiche di "trasparenza" tali da consentire il passaggio di eventuali acque di esondazione. La realizzazione di fornicci sui rilevati potrebbe assolvere alla duplice funzione idraulica e faunistica.
- adozione di idonee misure atte a contenere la dispersione di polveri in fase di cantiere;
- redazione della documentazione previsionale di impatto acustico, costituita da idonea documentazione ai sensi dell'art. 8, comma 2, lettera b della Legge 447/95 e dell'art.10 comma 1 della L.R. n.52/2000;
- studio delle interferenze dell'infrastruttura in progetto con la realtà fondiaria esistente e i sottoservizi presenti nell'area (acquedotto, metanodotto).

2. Di dare atto che si è provveduto a dare informazione circa l'assunzione del presente atto all'Assessore competente.

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: 03/12/2001

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina