



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL SEGRETARIO

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2014 - 0003931 del 14/11/2014

Pratica N.

Ref. Mittente:

OGGETTO: I.D. VIP 2514 trasmissione parere n. 1648 CTVA del 31 ottobre 2014. Verifica di assoggettabilità alla VIA autostrada A26 Torino - Savona nuovo svincolo di Carmagnola sud, proponente Autostrada Torino-Savona S.p.A.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. GAB/DEC/150/2007, e per le successive azioni di competenza della Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, si trasmette copia conforme del parere relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA e VAS nella seduta Plenaria del 31 ottobre 2014.

Si saluta.

Il Segretario della Commissione
(avv. Sandro Campitongo)

All. c/s

Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-06
CTVA-US-06_2014-0296.DOC


Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali
E.prot DVA - 2014 - 0037909 del 17/11/2014

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede





La presente copia fotostatica composta
 di N° 16..... fogli è conforme al
 suo originale.
 Roma, li 14-11-2014.....

Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare
 Commissione di Verifica
 VIA e VAS

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

* * *

Parere n. 1648 del 31/ottobre/2014

<p>Progetto</p>	<p>Verifica di Assoggettabilità a VIA</p> <p>Autostrada A6 Torino Savona: nuovo svincolo di Carmagnola Sud</p>
<p>Proponente</p>	<p>Società Autostrada Torino Savona S.p.A.</p>

[Handwritten signatures and initials]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTA la richiesta di Verifica di Assoggettabilità alla procedura di valutazione dell'impatto ambientale, presentata ai sensi dell'art. 20 del D. Lgs 152/2006 e ss. mm. ii da Società Autostrada Torino Savona (di seguito "il proponente" o "la Società") con protocollo n. 02372 del 6 agosto 2013, acquisita con protocollo DVA-2013-0019079 del 12/08/2013 e concernente il progetto definitivo "A6 Nuovo svincolo di Carmagnola Sud, ricadente nei comuni di Carmagnola (TO)".

VISTA la nota di procedibilità della istanza, comunicata con protocollo DVA 0020323 del 05/09/2013 ed acquisita da CTVA con protocollo 2013/0003096 del 6/09/2013.

VISTE la successiva nota con protocollo DVA-2013-0022213 del 30/09/2013 che recepisce la comunicazione del proponente della "versione riveduta e corretta dell'elaborato progettuale Relazione Generale Revisione 3 per la valutazione di merito";

VISTA la comunicazione DVA 0025960 del 5 agosto 2014, acquisita con protocollo CTVA 3049 del 5/09/2014, di trasmissione, da parte del proponente, della "documentazione integrativa volontaria" e di conseguente riavvio del procedimento.

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii.;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente "Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248" ed in particolare l'art.9 che prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile" ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/07 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale - VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. n. 111/2011 "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale VIA-VAS;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo al deposito della documentazione presso gli Uffici del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, della Regione Piemonte, della Provincia di Torino, del Comune di Carmagnola, al fine della consultazione da parte del pubblico e della presentazione di eventuali osservazioni, ai sensi dell'art. 20, comma 3 del D. Lgs 152/2006 e ss. mm. ii relativa alla verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione dell'impatto ambientale, è avvenuta su Gazzetta Ufficiale Italiana n. 95 del 13 agosto 2013;

PRESO ATTO dell'avvenuta pubblicazione nell'Albo Pretorio del Comune interessato dell'avviso relativo alla presentazione dell'istanza di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, di cui all'articolo 20, comma 3 del D. Lgs 152/2006 e ss. mm. ii e pubblicato dal Comune di Carmagnola sul proprio sito web.

CONSIDERATA la comunicazione della DVA 2013 0020323 del 30 settembre 2013 in cui si informa che sono state completate positivamente le verifiche preliminari di competenza della DVA in merito alla procedibilità dell'istanza di verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto.

VISTO che con la medesima nota DVA 0020323 del 30 settembre 2013 si richiedeva alla società di provvedere a dare nuovo avviso sulla Gazzetta Ufficiale nonché all'albo pretorio dell'avvenuto deposito dell'elaborato progettuale e che successivamente, con nota DVA 2013-0022950 del 08/10/2013 ha comunicato l'avvenuta pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale n. 117 del 5 ottobre 2013 dell'avviso relativo al deposito della versione riveduta dell'elaborato progettuale e che suddetto avviso è stato pubblicato anche sul sito web del Comune di Carmagnola.

VISTO che il proponente ha avanzato richiesta di sospensione del procedimento di verifica di assoggettabilità il 10 febbraio 2014 e che questa è stata accolta con nota di protocollo DVA 2014 0018471 del 12/06/2014 e che successivamente il proponente ha trasmesso la documentazione integrativa volontaria in riscontro alle osservazioni della Regione Piemonte con copia della avvenuta pubblicazione nella GU n. 86 del 22/07/2014 per la consultazione da parte del pubblico per la presentazione di eventuali osservazioni.

VISTO E CONSIDERATO che la Società Autostrada Torino - Savona S.p.A. con sede legale in Moncalieri (TO) - Corso Trieste n. 170, è concessionaria del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in forza della Convenzione stipulata con l'ANAS S.p.A. il 18 novembre 2009, resa efficace con atto di recepimento intervenuto con la stessa in data 22 dicembre 2010 e trasferita *ex lege* e senza soluzione di continuità al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 1 ottobre 2012,

CONSIDERATO che il progetto sottoposto ad istruttoria è considerato "opera stradale" che consiste nella realizzazione di un nuovo svincolo, finalizzato a decongestionare il traffico interessante l'abitato di Carmagnola dirottandolo sull'autostrada, il quale è situato al km 17+000 dell'autostrada A6 Torino-Savona, caratterizzato da uno schema funzionale di "svincolo del tipo a trombetta", con quattro rampe monodirezionali di connessione diretta alla carreggiata nord e indiretta alla carreggiata sud e con una rampa bidirezionale sovrappassante l'autostrada A6 per il collegamento di ingresso/uscita in direzione sud.

VISTO E CONSIDERATO che il progetto si inserisce in un procedimento amministrativo complessivo all'interno di un Accordo di programma così descritto:

- in data 13 Dicembre 1999 è stato stipulato un Accordo di Programma tra il Ministero dei Lavori Pubblici, la Regione Piemonte, la provincia di Torino, il Comune di Carmagnola, l'Ente Nazionale per le Strade ANAS la società Autostrada Torino-Savona S.p.A., per la realizzazione del nuovo casello autostradale di Carmagnola Sud sull'Autostrada Torino-Savona e della nuova bretella collegante in viabilità ordinaria detto nuovo casello con la SS n. 20 del Colle di Tenda;
- in data 16 Marzo 2000 è stata stipulata la Convenzione attuativa del suddetto Accordo di Programma;
- il proponente, per quanto sottoscritto nella Convenzione, si è impegnata a redigere, in accordo con la vigente normativa, la progettazione del nuovo casello autostradale e dei relativi svincoli, a conseguire le autorizzazioni di legge e ad appaltare, assumendone in proprio, gli oneri di realizzazione, delle relative opere previste.

VISTO E CONSIDERATO che lo svincolo si situa nel Comune di Carmagnola, in Provincia di Torino, ed è localizzato al km 17 circa della A6 Torino Savona, nella tratta compresa tra quelli esistenti di Carmagnola Nord e Marene e che il progetto oggetto di istanza si inquadra in un più vasto piano di interventi teso a decongestionare il traffico interessante l'abitato di Carmagnola, dirottandone la quota in attraversamento sull'autostrada esistente; il nuovo svincolo permetterà, infatti, il collegamento tra l'autostrada, la Strada Statale n. 20 e l'ex Strada Statale n. 661, consentendo quindi di servire tutta la zona a sud di Carmagnola.

VISTA E CONSIDERATA la documentazione tecnica predisposta dal proponente, protocollo interno del proponente 02372 del 6 agosto 2013, che comprende:

- Progetto Definitivo
- Studio Preliminare ambientale
- Documentazione amministrativa relativa alla istanza

VISTA la successiva documentazione pubblicata come “integrazione volontaria”, di cui al protocollo DVA 25960/2014, comprendente le “tavole con gli approfondimenti di natura tecnica”.

CONSIDERATA la descrizione dell'intervento, così sintetizzata:

- lo svincolo è localizzato alla progressiva km 17+000 circa, nel Comune di Carmagnola in un tratto praticamente in rettilineo del tracciato della A6 (Torino – Savona, denominata Verdemare)
- l'opera di scavalco dell'autostrada si situa tra i cavalcavia n° 25 e n°26 posizionandosi dopo 125 m. circa il primo in un ambito agricolo e scarsamente antropizzato.
- il progetto prevede la stazione di esazione del pedaggio (casello);
- il collegamento alle opere viarie circostanti (“nuova bretella collegante in viabilità ordinaria detto casello con la S.S. 20”) presenterà la configurazione con schema classico “a trombetta”, in analogia agli altri svincoli esistenti presenti sulla rete, con cavalcavia a due campate, con pila intermedia, sfruttando lo spartitraffico esistente tra le due carreggiate

VISTE E CONSIDERATE le osservazioni del pubblico espresse ai sensi del comma 3 dell'art. 20 del D. Lgs. n. 152/2006 e ss.mm.ii. che sono pervenute dai soggetti di seguito elencati:

- Comune di Ceresole D'Alba, protocollo. 3968/4.6 del 25 settembre 2013, avente protocollo DVA-2013-22230 del 30/09/2013 e registrata da CTVA-2014-31 del 07/01/2014.
- Osservazione della Regione Piemonte in data 04/10/2013 avente protocollo DVA-00-2013-0022581 del 4 ottobre 2013

CONSIDERATO che le osservazioni del Comune di Ceresole d'Alba non riportano considerazioni specifiche sul progetto in quanto riguardano la richiesta di adeguamento della larghezza della carreggiata della Strada Provinciale numero 10, che collega Alba passando per il Comune stesso precisando che essa risulta insufficiente in vista dell'aumento di traffico determinato dal nuovo casello.

CONSIDERATO che la richiesta del Comune di Ceresole d'Alba non concerne specificatamente l'intervento di competenza specifica del proponente, e che richiede una valutazione di competenza della Regione Piemonte per valutare gli impatti aggiuntivi sulle carreggiate della Strada Provinciale numero 10.

VISTO che l'art. 18 della L.R. 40/1998 norma la partecipazione della Regione alle procedure di VIA di competenza statale

VISTO che la Regione Piemonte, con nota protocollo n. 11654/DB10.00 del 20.08.2013, considerata la natura e le caratteristiche dell'opera, il Nucleo Centrale dell'Organo Tecnico regionale ha individuato, ai sensi dell'art. 7 della L.R. 40/1998, la Direzione Trasporti, Infrastrutture Mobilità e Logistica, quale struttura regionale competente a coordinare l'istruttoria tecnica, nonché quali altre strutture regionali interessate le Direzioni: Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia; Ambiente; Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste; Agricoltura; Attività Produttive; e che successivamente la Direzione Trasporti, Infrastrutture Mobilità e Logistica con comunicato pubblicato sul B.U. della Regione Piemonte n. 36 del 05.09.2013 ha provveduto a dare la comunicazione di avvenuto deposito degli elaborati e di avvio dell'istruttoria regionale finalizzata all'espressione delle osservazioni nell'ambito del procedimento statale di Verifica di assoggettabilità di cui all'art. 20 del d.lgs. 152/2006; con il medesimo comunicato ha inoltre notificato che il Responsabile dell'Istruttoria regionale il Dirigente del Settore Viabilità e Sicurezza stradale; ed il Responsabile del procedimento ha convocato per il giorno 17.09.2013 la Conferenza dei Servizi finalizzata ad una disamina del progetto ai fini dell'espressione delle osservazioni unitarie

CONSIDERATO che la Regione Piemonte con Determinazione n. 141 del 30/09/2013 del Settore Viabilità e Sicurezza Stradale, avente protocollo DVA-2013-22581 04/10/2013 e registrata da CTVA-2013-3549 del 10/10/2013 pubblicata sul BU45 del 07/11/2013 esprime giudizio favorevole e sintetizza, in specifiche tematiche, le osservazioni formulate nell'ambito dell'istruttoria tecnica svolta e coordinata dalla Regione Piemonte con il contributo tecnico dell'ARPA "da intendersi come proposta di prescrizioni per i successivi provvedimenti di competenza Ministeriale".

CONSIDERATA le valutazioni trasmesse dalla Regione Piemonte, Direzione Trasporti e Infrastrutture con protocollo 4632 del 23/09/2014 acquisita da DVA con protocollo 0030344 del 23/09/2014 e successivamente da CTVA con protocollo 003394 del 6/10/2014 nella quale la Regione ha trasmesso le proprie valutazioni in merito alla documentazione volontaria del proponente.

VALUTATO che le osservazioni pervenute esprimono in sintesi parere favorevole e che le richieste specifiche della regione Piemonte sono state oggetto di integrazioni volontarie da parte del proponente e successivamente valutate dalla Regione stessa.

CONSIDERATO il QUADRO PROGRAMMATICO del progetto

VISTO E CONSIDERATO che in merito al Piano del territorio

- il Consiglio Regionale del Piemonte, con DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011, ha approvato il nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR), che sostituisce il PTR approvato nel 1997, ad eccezione delle norme di attuazione relative ai caratteri territoriali e paesistici (articoli 7, 8, 9, 10, 11, 18bis e 18ter), che continuano ad applicarsi fino all'approvazione del Piano paesaggistico regionale.
- Il PTR definisce le strategie e gli obiettivi di livello regionale, affidandone l'attuazione, attraverso momenti di verifica e di confronto, agli enti che operano a scala provinciale e locale; stabilisce le azioni da intraprendere da parte dei diversi soggetti della pianificazione, nel rispetto dei principi di sussidiarietà e competenza, per dare attuazione alle finalità del PTR stesso.

CONSIDERATO che l'intervento in oggetto rientra nel AIT n. 15 "Carmagnola", che comprende i Comuni di Carmagnola, Carignano, Castagnole Piemonte, Lombriasco, Osasio, Pancalieri, Virle Piemonte e che esso prevede:

- Completamento del sistema infrastrutturale costituito dalla variante di Carmagnola (ex SR20)
- gli interventi sulla SP393 e sulla SP661,
- la realizzazione del casello autostradale di Carmagnola sud e la relativa bretella di collegamento alla ex SR20.
- Sviluppo del Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM).

CONSIDERATO che la Giunta Regionale, con DGR n. 53-11975 del 4 agosto 2009, ha adottato il primo Piano Paesaggistico Regionale (PPR), predisposto per promuovere e diffondere la conoscenza del paesaggio piemontese e il suo ruolo strategico per lo sviluppo sostenibile dell'intero territorio regionale e per attivare un processo di condivisione con gli enti pubblici a tutti i livelli del quadro conoscitivo e regolativo in esso contenuto. Il piano è stato redatto in attuazione del Codice dei beni culturali e del paesaggio (D.Lgs 42/2004).

CONSIDERATO che il piano articola gli Ambiti di paesaggio in 535 Unità di paesaggio e l'intervento in oggetto rientra nell'Ambito n. 45 "Po e Carmagnolese", Unità 4501, ed appartiene alla tipologia "Naturale/rurale o rurale a media rilevanza e integrità", caratterizzata dalla compresenza e consolidata

interazione tra sistemi insediativi tradizionali, rurali o microurbani, in parte alterati dalla realizzazione, relativamente recente, di infrastrutture e insediamenti abitativi o produttivi sparsi.

VISTO il Piano Territoriale di Coordinamento (PTC) della Provincia di Torino con la Variante di aggiornamento e adeguamento del Piano Territoriale di Coordinamento provinciale PTC2 approvata dalla Regione Piemonte con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 121-29759 del 21 luglio 2011.

- Il PTC2 è il documento di riferimento della Provincia di Torino, a partire dal quale mettere in atto azioni concrete (e condivise in un percorso di co-pianificazione) mirate allo sviluppo del sistema produttivo ed insediativo, ad un uso delle risorse equilibrato e razionale, alla tutela e valorizzazione del sistema naturale, alla ricerca della "qualità" del territorio e al rafforzamento del suo posizionamento competitivo.
- Secondo il sopracitato PTC della Provincia di Torino, l'intervento in oggetto ricade nell'Ambito n. 12 "Carmagnolese", che comprende i Comuni di Carignano, Carmagnola, Castagnole Piemonte, Lombriasco, Osasio, Pancalieri, Piobesi T.se, Villastellone e Virle Piemonte.
- Tale ambito è citato tra le "Aree maggiormente adatte ad attività agricole": circa il 65% del proprio suolo, infatti, risulta ad alta attitudine agricola e/o in generale, a vocazione naturale.

VISTO E CONSIDERATO che nell'area di interesse, come evidenziato nel PTC2 "Progetti di viabilità", si evidenziano tre progetti:

- Progetto n. 27: Variante ovest di Carmagnola. Si tratta del collegamento dalla SS 661 a SO di Carmagnola alla SS 393 a NO di Carmagnola; il progetto risulta in fase di progettazione definitiva;
- Progetto n. 28: Variante nord di Carmagnola. Si tratta del collegamento dalla SS 393 alla SS 20 a nord di Carmagnola; il progetto risulta in fase di progettazione definitiva;
- Progetto n. 29: Variante sud di Carmagnola. Si tratta del collegamento tra la SS 393 e la SS 661 a sud di Carmagnola, con nuovo svincolo sull'A6; il progetto risulta in fase di costruzione.

VISTO E CONSIDERATO il Piano Regolatore Generale del Comune di Carmagnola (PRGC) e la Variante generale adottata con deliberazione C.C. n. 4 del 23.01.1992 e successivamente modificata con deliberazioni consiliari n. 85 in data 20.12.1993, n. 58 in data 26.6.1997 e n. 59 in data 5.6.1998, è stata approvata con deliberazione della Giunta Regionale 28 settembre 1998, n. 21-25536 con modifiche "ex officio".

CONSIDERATO che il progetto di realizzazione del nuovo svincolo è anche individuato cartograficamente come "viabilità in progetto" e mediante una fascia di rispetto viaria indicata come "Aree di salvaguardia per opere di ristrutturazione della grande viabilità - variante di strada statale" l'area interessata dal nuovo svincolo ricade per la quasi totalità in zona agricola definita come "Area agricola produttiva" (art. 7.7.1 delle Norme) mentre il piazzale di esazione interessa, seppur marginalmente, una limitata zona individuata come "Area boscata" (art. 7.7.4 delle Norme), ai sensi del L.R. 56/77 e quindi vincolata ai sensi del D. Lgs 42/2004.

VISTO E CONSIDERATO il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino del Po (PAI) è stato approvato con il DPCM del 24 maggio 2001.

VISTO E CONSIDERATO il Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria, approvato contestualmente alla Legge Regionale n. 43/2000. Nel documento di prima attuazione del Piano sono stabiliti gli obiettivi generali per la gestione della qualità dell'aria e per la pianificazione degli interventi necessari

CONSIDERATO che il Comune di Carmagnola ricade in Zona 1 (Torino) e nella Zona di Piano e che per comuni assegnati alla Zona 1 il Sistema Regionale per il rilevamento della qualità dell'aria garantisce il controllo sistematico della qualità dell'aria ai fini di permettere la gestione della stessa.

VISTO E CONSIDERATO che il Comune di Carmagnola, con deliberazione del Consiglio Comunale n. 28 del 02.03.2006 è stato adottato il Piano di classificazione acustica del territorio comunale finalizzato alla tutela dell'ambiente esterno ed abitativo dall'inquinamento acustico.

CONSIDERATO che per quanto attiene il piano di classificazione acustica, l'intervento ricade in classe III "Aree di tipo misto" del Piano approvato dal comune di Carmagnola e che i limiti di riferimento per le aree in classe III sono i seguenti:

- Limite di emissione Leq diurno: 55 dB(A);
- Limite di emissione Leq notturno: 45 dB(A)
- Limite di immissione Leq diurno: 60 dB(A);
- Limite di immissione Leq notturno: 50 dB(A).

CONSIDERATO che in materia di mobilità la Regione Piemonte ha avviato, nell'ultimo decennio, un processo di pianificazione che si pone come principale obiettivo quello di incrementare l'efficienza del sistema trasportistico, in un'ottica di sostenibilità che sappia rispondere, allo stesso tempo, ai bisogni di accessibilità, di integrazione e competitività territoriale.

VISTO E CONSIDERATO che, anche al fine di conciliare l'esigenza di razionalizzazione della spesa pubblica e la necessità di avanzamento delle attività di progettazione e realizzazione di opere indispensabili per lo sviluppo del territorio, la Regione Piemonte ha istituito l'*Osservatorio Regionale delle infrastrutture di mobilità* e che i progetti sono sottoposti a costante attività di monitoraggio nelle varie fasi di progettazione e realizzazione e sono distinti in quattro ambiti territoriali:

- Quadrante Nord-Ovest, provincia di Torino;
- Quadrante Nord-Est, province di Biella Novara, Verbano, Vercelli,
- Quadrante Sud-Est, province di Alessandria e in parte Asti;
- Quadrante Sud-Ovest, province di Cuneo e Asti.

CONSIDERATO che la viabilità esistente interagisce con l'opera in progetto per gli spostamenti aventi quali estremi il Comune di Carmagnola e l'area metropolitana torinese (e da essa verso altre destinazioni mediante la rete autostradale).

In tal senso gli archi di interesse della viabilità principale, oltre l'Autostrada A6 TO-SV, sono costituiti da:

- la SR 20 che da Torino conduce a Cuneo; lungo di essa si segnalano, quali centri di maggiore rilevanza, Nichelino, Carignano, Carmagnola, Racconigi, Cavallermaggiore e Savigliano;
- la ex SS 393 da Torino/Moncalieri verso Villastellone e Carmagnola;
- la ex SS 661 da Carmagnola verso Sommariva B., Bra, Cherasco;
- la SP 137 (SP 165 in prov. di Cuneo) da Carmagnola verso Marene e quindi Fossano.
- la SP 136 (SP 10 in prov. di Cuneo) da Carmagnola loc. Due Province verso Ceresole Alba, Baldissero Alba, Sommariva Perno, Alba.

CONSIDERATO che a tali archi si aggiungono quelli che, pur non presentando andamento Nord-Sud, si interconnettono con la viabilità ed i centri sopra indicati e possono quindi risultare indirettamente influenzati e si citano quali esempi:

- la SP 129, da Casalgrasso a Carmagnola e quindi al casello della A6 per poi proseguire verso Poirino;
- la SP134 da Carmagnola a Pralormo

VISTI E CONSIDERATI i dati relativi ai flussi di traffico autostradali nello scenario attuale (rilevati nell'anno 2012) che sono così riassumibili:

- Per lo Svincolo di Carmagnola esistente il TGMA (traffico giornaliero media annuo) per il 2012 si colloca sugli 8206 veicoli/g con una componente leggera pari a 6848 veicoli/g, componente media pari a 878 v/g e traffico pesante pari a 480 v/g.

La tabella riporta i dati distinguendo le due direzioni (Torino e Savona)

TGMA	Ingresso Torino	Uscita Savona	Ingresso Savona	Uscita Torino
Leggeri	3032	423	398	2995
Medi	222	116	216	324
Pesanti	125	51	115	189
Totale	3378	591	730	3508

- Il bilanciamento dei flussi dell'ora di punta da/per Torino e da/per Savona mette in evidenza il carattere di pendolarismo simmetrico dello svincolo di Carmagnola che nelle ore di punta è caratterizzato contemporaneamente da generazione e attrazione di spostamenti.
- In merito alla tratta tra Carmagnola e Marene i dati di traffico inerenti al 2012 mostrano un TGMA così caratterizzato Dir. SV Tot 10450 v/g di cui leggeri 8727 v/g mentre nella Direzione di Torino il totale medio è pari a 10341 v/g di cui 8636 leggeri.

VISTE E CONSIDERATE le proiezioni di traffico veicolare nel realizzando casello di Carmagnola Sud per un totale di 2200 veicoli /giorno ed in particolare nell'ora di punta seconda la tabella qui riportata.

8.00 -9.00	TOT IN	TOT OUT	IN TO	OUT SV	IN SV	OUT TO
Leggeri	280	253	198	15	82	238
Medi	31	31	16	4	16	27
pesanti	15	16	7	2	8	14
totale	326	301	21	21	105	280

CONSIDERATO che l'apertura del nuovo svincolo di Carmagnola Sud e l'antecedente completamento della bretella di collegamento tra il nuovo svincolo, la SR 20, la SP 137, la ex SS 661 e la SP 136 comportano la riorganizzazione degli itinerari degli spostamenti oggi gravanti sul comune di Carmagnola e sulla viabilità ad esso confluyente.

L'analisi effettuata porta ad evidenziare come principali viabilità ordinarie sgravate:

- La SR 20 (sezione 2) a Sud di Carmagnola nella tratta tra l'innesto della nuova bretella e il perimetro urbano genera un TGMA = - 3875 v/g;
- La ex SS 661 (sezione 5) a Sud di Carmagnola nella tratta tra l'innesto della nuova bretella e il perimetro urbano: TGMA = - 2401 v/g;
- La ex SS393 (sezione 12) a Nord di Carmagnola: TGMA = - 3204 v/g;
- La SP129 (sezione 11) a Est di Carmagnola nel tratto urbano: TGMA = - 2672 v/g.

VALUTATO che, in merito al quadro programmatico,:

- l'opera rientra tra le opere di importanti viabilità stradale ed in particolare che ANAS S.p.A ha avviato, nel primo semestre del 2011 i lavori per la nuova bretella di collegamento tra il

progettando casello autostradale di Carmagnola sud sull'A6 Torino - Savona e la SS 20 e la ex SS 661;

- la realizzazione dello svincolo risulta coerente con la pianificazione Regionale e con le strategie di adeguamento della rete infrastrutturale e di situazione di criticità e di congestione del traffico sia per l'area vasta che per quella locale;
- la realizzazione è inserita in "Progetti di viabilità" del Comune di Carmagnola già in fase di esecuzione e l'opera consente di ridurre l'impatto ambientale nella zona consentendo differenti movimentazioni di traffico
- l'area interessata dal progetto rientra nelle categorie "aree non montane a diffusa presenza di siepi e filari" e "aree di elevato interesse agronomico";
- sono state verificate le compatibilità con le indicazioni della pianificazione, in particolare per quanto attiene la salvaguardia di aspetti naturali, paesaggistici, storico e culturali.

VALUTATO che dal punto di vista programmatico non si evincono specifici elementi ostativi alla realizzazione dell'opera salvo il garantire il rispetto delle disposizioni territoriali e locali circa il corretto inserimento dell'opera nel territorio.

CONSIDERATO il QUADRO PROGETTUALE dell'opera

VISTA e CONSIDERATA la descrizione dell'opera, così riassunta:

- Realizzazione di uno svincolo del tipo a "trombetta", con rampe dirette di connessione alla carreggiata sud e semidiretta di collegamento alla carreggiata nord, è stato progettato considerando un intervallo di velocità di progetto $40 \div 60$ km/h per rispondere a quanto previsto dalle "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali" (D.M. 19.04.2006), cogenti per l'intervento in oggetto in quanto, secondo quanto riportato all'art. 2, queste "si applicano alla costruzione di nuove intersezioni sulle strade ad uso pubblico fatta salva la deroga di cui all'art.13, comma 2 del decreto legislativo n. 285/1992".
- Progettazione delle rampe semidirette, che attraversano il corpo autostradale in cavalcavia, con sezione a carreggiata singola a doppio senso di circolazione.
- Sezioni tipo adottate che prevedono, per le rampe monodirezionali, un pavimentato da 6.00 m ripartito in una corsia di marcia di 4.00 m e banchine laterali da 1.00 m, mentre per la rampa bidirezionale il pavimentato previsto è di 10.50m con due corsie da 3.75 m e banchine laterali da 1.50 m.
- Le dimensioni minime di cui sopra delle banchine sono accresciute laddove le verifiche di visibilità imponevano dimensioni maggiori.

CONSIDERATO che l'opera principale prevista nell'ambito della realizzazione del nuovo svincolo è il cavalcavia della rampa bidirezionale. Esso presenta una sezione trasversale pari a 12.10 m e schema a doppia campata di luce pari a 24.70 ciascuno, per un totale di 49.40m Le spalle risultano con fondazioni dirette e si sviluppano per un'altezza massima di 9.00 m, di cui 7.20m fuori terra.

CONSIDERATI nello specifico i progetti relativi alle rampe:

- Rampa A: è la rampa bidirezionale a servizio dell'immissione e della diversione Nord. Ha origine, come tracciamento, in corrispondenza del tronco di manovra e termina in corrispondenza del termine del piazzale di esazione. Dal punto di vista planimetrico il tracciato si sviluppa con una serie di curve di raggio pari a $75 \div 140$ m ed attraversa l'autostrada A6 quasi in retto con un cavalcavia a campata unica di luce pari a 49.40 m. Altimetricamente la rampa, partendo dall'attuale sede stradale, si

sviluppa dapprima in discesa (0.21÷0.68%), quindi scavalca l'autostrada con pendenza delle rampe pari al massimo il 4.77%, per poi mantenersi all'1.3% in corrispondenza del piazzale di esazione.

- RAMPA B: è la rampa di immissione direzione Nord. Ha origine dalla rampa A in prossimità della curva destrorsa costituente il cappio, ed è costituita planimetricamente da una prima curva di 60 m, da una seconda di 45 m, una terza di 60 m per terminare prima del lungo tratto in affiancamento all'autostrada con un raggio di 160m. L'altimetria della rampa è vincolata inizialmente dall'asse "A" ed ovviamente nel tratto conclusivo da quella autostradale.
- RAMPA C: è la rampa di diversione Sud. Ha origine in corrispondenza del tronco di manovra sulla carreggiata autostradale e termina in approccio al piazzale di esazione, mediante due curve da 140m e 143.75m. Altimetricamente la rampa, partendo dal piano autostradale, si sviluppa dapprima in salita, al 0.29 % per poi risalire al 0.87% seguendo i profili delle rampe "A" e "D".
- RAMPA D: è la rampa di immissione Sud. Ha origine dal piazzale di esazione e con raggi planimetrici pari a 150.0 m e 65.0 m si immette parallelamente all'autostrada Altimetricamente dopo un primo tratto iniziale in cui segue la livelletta delle rampe "A" e "C", si sviluppa con tratti di salite e discese dovute alla presenza di opere che realizzano la continuità idraulica e stradale del territorio, fino ad immettersi sull'autostrada esistente con una livelletta in ascesa dello 0.66÷0.29%.

CONSIDERATO il progetto dell'area di pedaggio prevista così descritto:

- ha una superficie di circa 13.500 mq ed è anch'essa realizzata interamente in rilevato date le condizioni morfologiche del territorio (completamente in piano, con pendenze inferiori all'1%).
- Nel piazzale è prevista la realizzazione dell'edificio di stazione (completo di impianti) delle isole e delle corsie di esazione.
- Nella fattispecie sono previste nove isole di stazione e dieci corsie, rispettivamente quattro in entrata e sei in uscita per il pedaggio, ed una pensilina di copertura.

CONSIDERATI gli interventi per il ripristino della viabilità esistente in quanto la realizzazione del nuovo svincolo comporta l'occupazione di parte del tracciato di una viabilità locale che verrà deviato e ripristinato il collegamento con la rotatoria (opera a carico di altri Enti) da realizzare a Sud del Piazzale di esazione. Lo sviluppo di tale viabilità locale è pari a 695.00 m e per essa si è ipotizzata una categoria stradale a destinazione particolare

CONSIDERATO che il progetto per la Pavimentazione prevede un cassonetto stradale adottato per le corsie di accelerazione e decelerazione, le rampe di svincolo e il piazzale di stazione ha una profondità costante di 65 cm. Il pacchetto che costituisce la sovrastruttura stradale risulta così definito: manto di usura drenante 5 cm; strato di collegamento (binder) 5 cm; base in conglomerato bituminoso 15 cm; fondazione in misto cementato 20 cm; sottofondazione in misto granulare stabilizzato 20 cm

CONSIDERATO che il collegamento tra la nuova e l'esistente sovrastruttura sarà realizzato previa demolizione, di una fascia di 50 cm di larghezza, dell'attuale pavimentazione. Qualora l'ampliamento della piattaforma venga realizzato in corrispondenza degli attuali alloggiamenti dei fossi di guardia, la fascia di terreno interessata andrà opportunamente bonificata.

CONSIDERATO che l'infrastruttura esistente, l'Autostrada "A6", nel tratto di intervento ha le seguenti caratteristiche:

- è organizzata in due carreggiate, separate da un margine interno da circa 12.30 m che alloggia barriere di sicurezza;
- ciascuna carreggiata è costituita da due corsie, oltre alla corsia di emergenza, per una larghezza complessiva della piattaforma è di 33.25 metri;
- in rilevato gli elementi marginali sono costituiti da arginelli da 1.00 m, su cui sono alloggiate le barriere di sicurezza metalliche;
- La carreggiata autostradale in corrispondenza delle corsie di immissione/diversione è composta dalla banchina di 0.50 m, 2 corsie di marcia e sorpasso da 3.75 m, corsia di immissione o diversione da 3.75m, banchina da 2.50m.

- Contestualmente al tracciamento piano altimetrico delle rampe l'autostrada A6, nel tratto in oggetto, è caratterizzata da una lunga rettilineo; altimetricamente si compone di livellette con pendenza contenuta e raggi verticali di adeguato parametro sufficienti a garantire la distanza di visibilità per l'arresto a 120 km/h sul bagnato (in accordo con il codice della strada).

CONSIDERATO che i principali condizionamenti tecnici posti dalla localizzazione prescelta per lo svincolo sono i seguenti:

- Cavalcavia n° 25 posizionato al km 16+540 che determina il vincolo per la rampa di diversione provenendo da Torino il cui tracciato prevede obbligatoriamente l'allineamento piano altimetrico all'asse autostradale prima della spalla del cavalcavia.
- Traliccio per la rete di trasporto elettrica AT con conseguente vincolo per la rampa di diversione provenendo da Torino e quella bidirezionale di scavalco autostradale. Il vincolo oltre ad essere planimetrico è anche di tipo altimetrico data la necessità di mantenere un franco minimo sulla catenaria.

CONSIDERATI i vincoli realizzativi costituiti dalla necessità di garantire l'esercizio dell'infrastruttura durante le fasi costruttive dello svincolo è stata tenuta in debito conto nella progettazione dello stesso; va letta in tal senso la scelta di realizzare per la rampa bidirezionale un manufatto di scavalco in luogo di un manufatto a spinta sotto l'autostrada, più facilmente realizzabile anche in soggezione di traffico.

VISTI i principali riferimenti normativi relativamente agli aspetti stradali dell'infrastruttura che sono richiamati dal progetto:

- D. Lgs. 30-04-92, n. 285 e s.m.i.: "Nuovo Codice della Strada";
- D.P.R. 16-12-1992 n. 495 e s.m.i.: "Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della Strada";
- DM 05-11-01, n. 6792 e s.m.i.: "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade" peraltro non cogente trattandosi di adeguamento di strade esistenti.
- DM 19-04-2006, n. : "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"
- DM 18-02-92, n. 223: "Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza", così come recentemente aggiornato dal DM 21/06/04: "Aggiornamento delle istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza";

CONSIDERATO che per la cantierizzazione si prospettano le seguenti condizioni:

- il dimensionamento del campo logistico e del cantiere è stato condotto analizzando il presumibile impiego di manodopera, in funzione dell'importo dei lavori, tenendo anche conto della prevalenza delle forniture (materiali da rilevato e pavimentazioni, barriere di sicurezza) e dei movimenti di materie (eseguiti usualmente da imprese subappaltatrici e da trasportatori terzi che non necessitano di supporto logistico).
- Sono state calcolate le ore complessive necessarie che, rapportate alla durata dei lavori da programma, determinano il personale medio mensile presente in cantiere.
- Per il cantiere operativo si prevede una occupazione media di 10.000 mq, pari a circa l'area del piazzale di stazione.
- Il campo è dimensionato per 30-50 presenze, e comprende dormitori con alloggiamento in prefabbricati, mensa, officina, magazzino e parcheggi.
- I cantieri operativi sono destinati oltre che a magazzini, depositi, officine, alla produzione di calcestruzzo e di conglomerati bituminosi.

- Si ritiene che i lavori di allargamento possano essere eseguiti utilizzando come pista l'impronta dell'allargamento stesso, previa bonifica del piano di posa.
- In corrispondenza dei prolungamenti delle opere d'arte e dei tombini si possono ricavare piazzole per consentire il movimento delle macchine operatrici.
- Le viabilità di accesso al cantiere saranno la future viabilità di collegamento e di servizio al casello e a queste si accede comodamente dalla viabilità locale.

CONSIDERATO che per la fase esecutiva dei lavori

- non si prevedono particolari penalizzazioni del normale esercizio autostradale se non la riduzione della carreggiata dovuta all'ampliamento del rilevato e all'ammorsamento della nuova pavimentazione sull'esistente. Tale riduzione consiste nell'eliminazione dell'emergenza destinata momentaneamente ad area di cantiere. Vengono in ogni caso mantenute due corsie, a larghezza ridotta, per senso di marcia.
- Relativamente alle opera d'arte da realizzare, l'unica di particolare importanza è il cavalcavia di svincolo.
- Il cavalcavia sarà costruito secondo le seguenti macro-fasi.
 - ✓ Fase A) Esecuzione delle opere provvisoriale, necessarie alla realizzazione delle fondazioni e delle strutture di elevazione;
 - ✓ Fase B) Realizzazione del plinto della pila e delle fondazioni delle spalle e realizzazione delle strutture in elevazione.
 - ✓ Fase C) Varo notturno delle travi con interruzione del traffico che costituiscono impalcato;
 - ✓ Fase D) Completamento dell'impalcato con getto della soletta;
 - ✓ Fase E) Rimodellamento del terreno in corrispondenza della zona interessata alla presenza del cavalcavia

CONSIDERATO che il proponente prevede che il tempo occorrente per la realizzazione del progetto sia stabilito in 540 giorni naturali e consecutivi.

VALUTATO che l'opera nelle sue componenti progettuali

- comporterà un minor passaggio di veicoli nell'abitato di Carmagnola, obbligato per l'attuale ingresso in autostrada dall'esistente "Carmagnola Nord"
- rispetta la finalità di inserimento in un più vasto piano di interventi teso a decongestionare il traffico interessante l'abitato di Carmagnola, dirottandone la quota in attraversamento sull'autostrada esistente;
- è realizzato nel rispetto delle norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali;
- nelle fase di cantiere non si prevedono particolari penalizzazioni del normale esercizio autostradale e la durata del cantiere è coerente con le attese permesse da organizzazioni e moderne tecniche di realizzazione;

CONSIDERATO il QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

CONSIDERATO che per quanto riguarda la localizzazione del progetto il nuovo svincolo autostradale ricade nel Comune di Carmagnola, in Provincia di Torino, e che:

- si tratta di un'area con una vocazione rurale, caratterizzata da un'agricoltura estensiva, in cui seminativi e prati si alternano a coltivazioni legnose a ciclo breve;
- la rete idrografica del territorio è caratterizzata dalla presenza di corsi d'acqua con andamento prevalente da nord verso sud, corrispondente alla naturale conformazione del terreno, verso il fiume Po, che raccoglie tutte le acque della zona;
- caratteristica del territorio è la presenza di un significativo numero di piccoli invasi, principalmente di natura artificiale, a servizio delle attività agricole ed estrattive della zona;
- la pianura a Sud della città di Carmagnola rappresenta un territorio già percorso da diverse infrastrutture lineari con andamento circa Nord - Sud (la strada statale n. 20 "del Colle di Tenda", della ex strada statale n. 393 "di Villastellone", della ex strada statale n. 661 "delle Langhe", della strada provinciale n. 137 "Reale", dell'autostrada A6 Torino - Savona e delle linee ferroviarie Carmagnola - Bra e Savona - Torino);
- la popolazione residente al 30 aprile 2011 nel Comune di Carmagnola era pari a 28.713 abitanti.
- la pianura che si estende nei pressi dell'abitato di Carmagnola si sviluppa su depositi fluviali recenti e fluvioglaciali pleistocenici, poggianti su depositi pliocenici fluvio-lacustri;
- nel settore a Sud-Ovest di Carmagnola superficialmente si rinvergono principalmente depositi fluviali recenti ed attuali riconducibili alla presenza di corsi d'acqua importanti come il Fiume Po e i torrenti Maira e Varaita;
- l'area in esame si sviluppa interamente sulla formazione fluvioglaciale mindeliana terrazzata, costituita da depositi argillosi-sabbiosi-ghiaiosi, ricoperti da un paleosuolo argilloso rossiccio, comunemente denominato ferretto;
- l'area interessata dall'intervento non è a forte densità demografica e non rientra in zona costiera, né in riserve e parchi naturali, né in zona umida;
- l'area non è importante dal punto di vista storico, culturale e archeologico e non ricade in alcuna zona di protezione speciale designata secondo le direttive 79/409/CEE e 92/43/CEE, né vi sono nelle zone limitrofe aree naturali protette;

VISTO che lo Studio di Impatto Preliminare considera le diverse componenti ambientali e gli impatti su ciascuna di esse generate dall'opera sia in fase di realizzazione che di esercizio, ovvero le componenti atmosfera, rumore, idrico, suolo e sottosuolo, paesaggio, ecosistema, come di seguito dettagliato.

Con riferimento alla Componente Atmosfera

CONSIDERATO l'inquadramento climatico del Piemonte,

- è una Regione situata alla testa della Pianura Padana, limitata su tre lati da catene montuose, che ne occupano quasi la metà del territorio, con le vette più elevate del continente europeo;
- tale morfologia definisce e regola la peculiarità climatica del Piemonte, determinando una forte interazione con la forzante meteorologica a scala sinottica.
- l'accumulo di inquinanti nei periodi autunnali ed invernali si verifica in situazioni meteorologiche caratterizzate dall'influenza per un tempo prolungato dell'anticiclone delle Azzorre o dell'anticiclone africano;
- per i venti, con rilevazioni effettuate nell'anno 2010, sono state individuate anche le direzioni prevalenti, le velocità medie e la massima raffica annua misurate da alcuni anemometri della rete meteorografica di ARPA Piemonte, rappresentanti i capoluoghi di provincia

VISTO E CONSIDERATO che lo Studio prende a riferimento le analisi realizzate dal Settore Risanamento Acustico, Elettromagnetico e Atmosferico della Regione Piemonte che realizza - sulla base della metodologia CORINAIR - l'Inventario Regionale delle Emissioni (IREA) piemontese,

CONSIDERATO che lo Studio effettua l'analisi dei requisiti e delle informazioni necessarie per la stima delle emissioni totali annuali di macro e microinquinanti, disaggregate per attività emissiva ai vari livelli di classificazione SNAP (Selected Nomenclature for Air Pollution).

CONSIDERATO che nella zona di esame i processi produttivi apportano il 59% del biossido di zolfo (industria petrolifera e industria chimica inorganica) emesso in atmosfera. Allo stesso modo per il monossido di carbonio risulta predominante il Macrosettore dei trasporti stradali (62%), a causa delle emissioni generate in particolare dagli autoveicoli a benzina non catalizzati, mentre il Macrosettore 10 (Agricoltura e allevamento), con gli insediamenti zootecnici concentrati soprattutto nell'area sud-orientale del Piemonte, contribuisce per il 94% alle emissioni totali di ammoniaca e per il 62% a quelle di metano. Per gli altri inquinanti, invece, si può evidenziare che diversi comparti concorrono all'emissione complessiva.

CONSIDERATO che con riferimento alla situazione attuale dell'aria nella zona dell'opera

- lo stato della qualità dell'aria nel territorio piemontese e dell'area in studio viene descritto nello Studio riprendendo la relazione "Relazione annuale sui dati rilevati dalla rete provinciale di monitoraggio della qualità dell'aria", predisposta da Provincia di Torino e ARPA Piemonte con riferimento all'anno 2011.
- Rispetto al 2010 si è quindi assistito a un generale peggioramento degli indicatori previsti dalla normativa per biossido di azoto, PM10 e PM2,5, i tre inquinanti più critici nei mesi freddi dell'anno.
- a livello di serie temporali sia il PM10 che il biossido di azoto mostrano - soprattutto nelle stazioni che storicamente presentano i valori più elevati una significativa tendenza alla diminuzione delle concentrazioni; le medie annuali di PM10 nelle stazioni di punta della città di Torino, ad esempio, sono oggi inferiori del 30 - 40% rispetto a quelle rilevate nell'anno 2000. Anche per il PM2,5 si osserva una tendenza alla diminuzione dei valori.
- La stazione ARPA presente nel Comune di Carmagnola appartiene alla categoria traffico, essendo la stessa collocata sulla SR20 (a sua volta prosecuzione della SS661 interessata dal nuovo svincolo di Carmagnola Sud), mentre nelle zone limitrofe al comune si trovano prevalentemente stazioni di fondo
- La concentrazione di PM10, unico parametro misurato, rilevata a nella stazione di Carmagnola non è quindi immediatamente riferibile all'area interessata dal nuovo svincolo, in quanto questa è a destinazione agricola e priva di insediamenti urbani significativi, mentre la stazione di rilevamento è posizionata in area urbana e lungo un'importante arteria stradale.
- Per le descrizioni della qualità dell'aria nel territorio del nuovo svincolo si può fare riferimento in modo più appropriato ai dati rilevati nelle centraline di Vinovo e Orbassano (tutte collocate nei quadranti a sud della città di Torino).
- nelle centraline prese a riferimento il valore limite di 40 µg/m³, non viene superato almeno dal 2007, pertanto
- Allo stesso modo non si sono verificati esuberanti del limite riferito al massimo orario in tutta la rete provinciale, con l'esclusione della stazione di Torino - Rivoli.
- per il PM10 non sono disponibili dati riferiti alle centraline di fondo limitrofe a Carmagnola.

CONSIDERATO che nell'area interessata dal nuovo casello di Carmagnola Sud

- la media annua di NO₂ è già al di sotto del limite normativo
- l'effetto dell'intervento in progetto è positivo considerando che i transiti allo svincolo di Carmagnola e sull'A6 saranno per lo più una diversione dei flussi che interessano le circostanti strade statali, che attraversano centri urbani.
- l'utilizzo della nuova bretella su cui si assesterà il nuovo svincolo permetterà di percorrere meno chilometri a parità di destinazioni.
- Evitando la viabilità che interessa i centri abitati potrà inoltre essere adottato un ciclo di guida più efficace quale quello autostradale, che è caratterizzato da minori emissioni unitarie, soprattutto per i mezzi pesanti.

CONSIDERATO che nella fase di costruzione si prevede che le operazioni di cantiere connesse con la realizzazione dell'opera comporteranno un impatto sulla componente aria in relazione alle emissioni delle

macchine operatrici e dei veicoli in transito sulle piste di cantiere e sulla viabilità locale per l'approvvigionamento dei materiali e che si tratta in particolare delle emissioni gassose da parte dei motori diesel e degli eventuali generatori di corrente, e delle particelle volativi e delle polveri sollevate durante il movimento sulle piste di cantiere non asfaltate e lo spostamento di materiali inerti.

VALUTATO che gli impatti dei movimenti di traffico al realizzando svincolo di Carmagnola Sud, ad un peggioramento modesto della qualità dell'aria nelle immediate vicinanze del nuovo svincolo, determinano nel complesso, un effetto positivo per la componente atmosfera in quanto la realizzazione dell'opera comporterà una redistribuzione del traffico e di conseguenza dei carichi inquinanti nel territorio del Comune di Carmagnola e di quelli limitrofi, e si determinerà un miglioramento della qualità dell'aria ambiente nella zona di attraversamento del centro urbano di Carmagnola, in cui è prevista una diminuzione dei flussi di traffico.

Con riferimento alla componente Rumore

VISTO E CONSIDERATO che, ai fini della valutazione dell'impatto acustico sul territorio dovuto alla realizzazione dell'opera, nello Studio Preliminare si riporta:

- uno specifico studio acustico, partendo dall'analisi della normativa di settore, e sono stati definiti i limiti acustici di riferimento;
- una verifica della concorsualità con le immissioni derivanti dal traffico circolante su altre infrastrutture di trasporto;
- un censimento dei ricettori presenti nei dintorni dell'area di intervento e dei rilievi acustici rappresentativi dello stato attuale;
- l'impatto acustico derivante dal traffico transitante sull'autostrada e sulla viabilità di accesso allo svincolo, nella configurazione attuale ed in quella di progetto, con la verifica dell'eventuale necessità di prevedere adeguati sistemi di abbattimento del rumore;
- per tutti i ricettori individuati, il modello ha permesso di calcolare il valore dei livelli sonori determinati dalle emissioni acustiche del traffico;

CONSIDERATO CHE lo Studio afferma che non sono presenti ricettori immediatamente a ridosso dell'area di realizzazione dell'opera, ma sono presenti diversi edifici sia di tipo produttivo/agricolo, sia a destinazione residenziale, ma non sono presenti ricettori sensibili quali scuole od ospedali, né aree a destinazioni particolare quali parchi, giardini pubblici, ecc.

VISTO E CONSIDERATO che sono state realizzate le indagini acustiche e al fine di caratterizzare l'attuale clima acustico e per la validazione del modello di simulazione è stata svolta nel marzo 2013 una campagna di indagini costituita dai seguenti rilievi:

- n. 1 rilievo acustico settimanale presso il ricettore n. 12 (denominato indagine P3);
- n. 1 rilievo acustico giornaliero in prossimità del ricettore n. 5 (denominato indagine P2);
- n. 1 rilievo acustico giornaliero presso il ricettore n. 3 (denominato indagine P1).

CONSIDERATO che per l'esecuzione delle simulazioni finalizzate al dimensionamento delle eventuali barriere acustiche sono stati utilizzati i dati derivanti dallo Studio di traffico sviluppato e si è fatto riferimento allo scenario di progetto 2025, indicativamente posto a 10 anni dall'entrata in esercizio della nuova opera. Il dato di traffico relativo alla nuova bretella è stato estratto dallo Studio di Impatto Ambientale di tale intervento, anch'esso opportunamente proiettato al 2025. Il TGMA previsto per tale infrastruttura risulta quindi pari a circa 9.200 veicoli.

CONSIDERATO che l'impatto specifico del solo svincolo è complessivamente modesto ovvero i ricettori 4, 12 e 15 che sono affetti principalmente dalle emissioni acustiche autostradali presentano un incremento dei livelli pari a circa 1 dBA nel periodo notturno, rimanendo sempre notevolmente al di sotto del limite normativo di circa 10 dBA.

CONSIDERATI i livelli stimati all'interno delle fasce di pertinenza autostradale confermano quanto emerso dalle indagini propedeutiche allo studio, ossia un generale e significativo (in media -10 dBA) rispetto dei limiti derivanti dalle fasce di appartenenza.

VISTE E CONSIDERATE le osservazioni della Regione Piemonte (DVA-00-2013-0022581 del 4 ottobre 2013) in merito all'opera in tema di rumore che recitano

- *“E' opportuno che vengano attentamente valutate delle alternative che possano mitigare gli impatti sul comparto agricolo, si suggerisce a titolo di esempio di valutare la possibilità di ridurre il parcheggio previsto in prossimità della rotatoria che consente l'accesso al piazzale di esazione o, in alternativa, valutarne lo spostamento all'interno delle aree intercluse al fine di minimizzare l'impatto sulle attività agricole. Si suggerisce inoltre, compatibilmente con la necessità di garantire adeguati raggi di curvatura, di valutare la possibilità di spostare il piazzale di esazione verso la sede della carreggiata autostradale esistente, al fine di limitare il più possibile l'estensione delle aree intercluse”*
- *“si richiede una misura di durata settimanale presso il ricettore denominato 4. I rilievi dovranno essere svolti in ottemperanza al D.M. 16-03-98. In particolare il microfono per i rilievi fonometrici dovrà essere posizionato a 4 m dal piano campagna e rivolto sulla facciata Nord-Ovest dell'edificio in modo da poter valutare gli effetti ante - operam e successivamente post - operam alla realizzazione della Rampa A”*

CONSIDERATO che per il monitoraggio della componente acustica, si richiede una misura di durata settimanale presso il ricettore denominato 4 e che i rilievi dovranno essere svolti in ottemperanza al D.M. 16-03-98 e che eventuali opere di mitigazione post-operam dovranno essere verificate con la regione Piemonte.

CONSIDERATO che successivamente alla documentazione integrativa presentata dal proponente la valutazione della Regione Piemonte espressa dalla Direzione trasporti con nota 4632 del 23/09/2014 ritiene “recepita” la propria richiesta.

CONSIDERATO che il successivo approfondimento ha evidenziato che il piano terra di tale edificio è occupato da un'officina meccanica, che svolge attività rumorose, anche all'aperto e sul lato rivolto all'autostrada (si veda il dettaglio di quanto riportato nella scheda del ricettore n.4, riportata nell'Allegato 2 – Schede ricettori della documentazione presentata dal proponente).

VALUTATO che nello Studio Preliminare Ambientale sono stati individuati i ricettori e svolte le indagini acustiche, relativamente agli scenari di traffico futuri, ed i risultati consentono di trarre indicazioni relative ad un impatto acustico rispettoso del quadro normativo e che le successive integrazioni hanno permesso di appurare l'ottemperanza del rispetto delle norme per tutti i ricettori individuati.

VALUTATE la tipologia dei lavori di cantiere proposti e la loro durata temporale, tuttavia l'impatto acustico in fase di cantiere non è descritto nel progetto preliminare e che, sebbene contenuto, occorre che la progettazione includa la valutazione dell'impatto acustico durante la fase di cantiere.

Con riferimento alla componente Ambiente idrico

VISTO che nell'ambito dell'intervento in progetto, è stata redatta una “Relazione idrologico-idraulica” (cfr. elaborato ID001) finalizzata al dimensionamento delle diverse componenti del reticolo di drenaggio della piattaforma stradale.

CONSIDERATO il sistema di drenaggio dovrà consentire la raccolta delle acque meteoriche cadute sulla superficie stradale e sulle superfici ad esso afferenti ed il trasferimento dei deflussi fino al recapito; quest'ultimo è costituito da rami di qualsivoglia ordine della rete idrografica naturale o artificiale e che i fossi di guardia a seguito di allargamento della carreggiata stradale e dell'inserimento del nuovo svincolo, con rimodulazione dei fossi esistenti a seguito di pulizia degli stessi e prolungamento dei tombini esistenti, mantengono i recapiti attuali.

CONSIDERATO che le funzioni di raccolta sono svolte da elementi idraulici (es. canalette, caditoie), quelle di convogliamento da canalizzazioni (es. fossi, collettori) e quelle di recapito dai ricettori diretti (es. corsi d'acqua naturale, sottosuolo) o presidiati (es. presidi idraulici) si ha la seguente situazione:

- gli elementi idraulici costituiscono il sistema primario di raccolta, che ha la funzione di limitare i tiranti idrici sulle pavimentazioni a valori compatibili con la loro transitabilità, per garantire la dovuta sicurezza del sistema infrastruttura;
- le canalizzazioni rappresentano il sistema secondario, ove gli elementi del sistema primario scaricano, garantendo quella capacità necessaria per evitare rigurgiti in piattaforma che possono dar luogo ad allagamenti localizzati; inoltre garantiscono il trasferimento del deflusso verso i recapiti;
- i ricettori diretti o presidiati costituiscono la destinazione finale delle acque; in funzione dei livelli di sensibilità degli acquiferi e dei corpi idrici superficiali ricettori, e del conseguente impatto dovuto al dilavamento della superficie stradale causata dalle acque meteoriche e dagli eventuali sversamenti accidentali di sostanze contaminanti, viene definita la tipologia di sistema (aperto o chiuso) da adottare;
- gli elementi di drenaggio da inserire nell'infrastruttura dipendono strettamente dal tipo di sezione su cui sono posti;
- nel caso in esame la sezione dell'infrastruttura è esclusivamente in rilevato ed in viadotto;
- nel progetto, il sistema di drenaggio dello svincolo è di tipo aperto, ossia il recapito delle acque di piattaforma avviene direttamente nei ricettori finali.

CONSIDERATO che la documentazione contiene le informazioni seguenti

- per il drenaggio del piazzale di stazione è stata redatta una "Relazione idrologico-idraulica" (cfr. elaborato ST009) finalizzata al dimensionamento del sistema di raccolta, smaltimento e successivo trattamento delle acque meteoriche che incidono sulla piattaforma stradale del piazzale di stazione e del nuovo parcheggio e dello smaltimento delle acque della piattaforma della strada di accesso al piazzale.
- prevede che l'acqua di piattaforma, prima di essere immessa nel reticolo naturale, venga trattata tramite un impianto di disoleazione e sedimentazione, onde consentire sia la deposizione del materiale trasportato in sospensione sia la flottazione degli oli e degli idrocarburi, con l'obiettivo finale di preservare il corpo idrico ricettore dallo sversamento di tali sostanze inquinanti
- l'individuazione delle fasce fluviali si estende nella zona ad ovest dell'abitato di Carmagnola e che non interferisce con la realizzazione dell'opera in progetto.

CONSIDERATO sull'intero territorio comunale non sono cartografate "aree a rischio idrogeologico molto elevato".

CONSIDERATO che la Regione Piemonte nella proprie osservazioni relativamente ad "Acque superficiali e sotterranee" richiede che

- ai fini della progettazione definitiva, vista la presenza di pozzi ad uso irriguo risulta necessario un approfondimento sia sulla acque sotterranee mirato ad evitare possibili interferenze con gli stessi.
- dovrà essere specificata la modalità di trattamento che si intende adottare per le acque meteoriche raccolte dal piazzale di esazione e dal parcheggio. In particolare, ai sensi del Regolamento regionale 20 febbraio 2006, n. 1/R, a seguito di un'attenta analisi dei dati aggiornati della pluviometria della zona, i previsti impianti di disoleazione e sedimentazione delle acque di prima pioggia dovranno essere dimensionati con tempi di funzionamento idonei per ricevere, trattare e smaltire anche le acque degli eventi meteorici più intensi. Nell'individuazione del ricettore in cui convogliare tali acque, il proponente dovrà possibilmente escludere i cavi ad uso irriguo. In ogni caso prima dello scarico è necessario che per tali acque sia previsto un controllo per garantire il rispetto dei limiti quantitativi e qualitativi del corpo ricettore;

- per la gestione degli scarichi civili generati presso la palazzina uffici deve essere indicata la necessità di autorizzazione come scarico fuori fognatura e dovranno essere riportati i sistemi di gestione delle acque reflue civili che si intende realizzare
- Il proponente dovrà concordare con il Consorzio Irriguo di secondo Grado della Pianura Cuneese-Torinese (C/o Municipio di Racconigi P.zza Carlo Alberto, 1 12035 – Racconigi) le soluzioni idonee a risolvere le interferenze con il reticolo irriguo esistente e il cronoprogramma delle opere, in modo da assicurare la continuità e la funzionalità della rete irrigua e l'effettuazione delle operazioni di manutenzione della rete stessa in maniera agevole e in sicurezza.;
- Nel caso in cui non potesse essere assicurata la funzionalità dei pozzi irrigui esistenti, il progetto definitivo dovrà individuare adeguate soluzioni alternative da realizzarsi a carico del proponente;

CONSIDERATO che nella documentazione integrativa il proponente ha fornito un documento denominato "pozzi irrigui e trattamento acque" in cui, al fine di fornire uno strumento per l'analisi di frequenza delle piogge intense nei punti privi di misure dirette, riferisce che è stata condotta un'interpolazione spaziale con il metodo di kriging dei parametri a e n delle linee segnalatrici, discretizzate in base a un reticolo di 2 km di lato.

CONSIDERATO che nel progetto il proponente prevede che le acque meteoriche che ricadono esclusivamente sul piazzale, saranno opportunamente raccolte all'interno di pozzetti in calcestruzzo attraverso caditoie con griglia, collocate ad intervalli di circa 15-20 m l'una dall'altra, e recapitate tramite tubazione in PVC di opportuno diametro all'interno di disoleatori posti all'esterno del piazzale. Un sistema analogo è previsto per la raccolta delle acque che ricadono sul parcheggio.

CONSIDERATO che il progetto prevede una fossa biologica o fossa settica è una fognatura di tipo statico, che viene di norma utilizzata nel caso di costruzioni isolate ed in generale di tutte quelle utenze non servite dalla fognatura. All'interno di tale tipologia di presidio, in progetto, è inoltre prevista l'installazione di una vasca tipo Imhoff che è costituita da una vasca superiore, avente sezione a tramoggia, dove avviene la sedimentazione e una vasca inferiore, comunicante con la precedente, dove avviene la digestione anaerobica

CONSIDERATO che lo specchio d'acqua presente nelle immediate vicinanze del progetto (classificato dal PRGC come "Aree di mantenimento agrario compatibili con usi sportivi privati" – US3) non è indicato come elemento significativo dal punto di vista ambientale.

CONSIDERATO che il progetto preliminare apporta modifiche, sebbene sostanziali, al reticolo idrografico e che prevede opere per evitare sversamenti di sostanze inquinanti per preservare il corpo idrico.

CONSIDERATO che comunque per la redazione del progetto esecutivo si renderà necessario, in merito all'ambiente idrico, disporre di uno Studio di approfondimento sulle acque sotterranee mirato ad evitare possibili interferenze con pozzi ad uso irriguo.

VALUTATO che il reticolo idrografico esistente viene adattato all'intervento e complessivamente il progetto non modifica l'assetto idrologico e idraulico dell'area di intervento e non causa l'insorgere di criticità idrauliche, né peggiora eventuali criticità già esistenti

VALUTATO che nella modalità di trattamento per le acque meteoriche raccolte dal piazzale di esazione e dal parcheggio ed in particolare, ai sensi del Regolamento Regionale 20 febbraio 2006, n. 1/R, il dimensionamento dei previsti impianti di disoleazione e sedimentazione delle acque di prima pioggia dovrà consentire tempi di funzionamento idonei per ricevere, trattare e smaltire anche e nell'individuazione del ricettore in cui convogliare tali acque, il proponente dovrebbe possibilmente escludere i cavi ad uso irriguo ed in ogni caso prima dello scarico è necessario che per tali acque sia previsto un controllo per garantire il rispetto dei limiti quantitativi e qualitativi del corpo ricettore.

VALUTATO che per la gestione degli scarichi civili generati della palazzina uffici deve essere indicata la necessità di autorizzazione come scarico fuori fognatura e dovranno essere riportati i sistemi di gestione delle acque reflue.

VALUTATO che nella documentazione integrativa del proponente è stata recepita l'indicazione della Regione Piemonte di realizzare nuovi pozzi irrigui in sostituzione di quelli interferiti per cui si provvederà alla chiusura per consentire la realizzazione ed ai nuovi pozzi verrà garantita analoga portata ed in ogni caso, come successivamente affermato nel quadro prescrittivo, le soluzioni idonee a risolvere le interferenze con il reticolo irriguo esistente e il cronoprogramma delle opere andranno concordate con il preposto "Consorzio Irriguo" in modo da assicurare la continuità e la funzionalità della rete irrigua e l'effettuazione delle operazioni di manutenzione della rete stessa in maniera agevole e in sicurezza e che, nel caso in cui non potesse essere assicurata la funzionalità dei pozzi irrigui esistenti, il progetto definitivo dovrà individuare adeguate soluzioni alternative, da realizzarsi a carico del proponente.

Con riferimento alla componente Paesaggio

CONSIDERATO che il sistema insediativo di Carmagnola, di impianto medievale, è andato sviluppandosi in modo diffuso ramificandosi nelle aree agricole con insediamenti per attività produttive collocate nei diversi protendimenti verso la campagna con una maggior concentrazione tra l'autostrada Torino - Savona e la ferrovia. La città di Carmagnola, importante centro agricolo ed industriale a Sud della città di Torino, è interessata sia dall'attraversamento sia dalla confluenza di importanti direttrici stradali extraurbane ed in particolare, sull'asse di scorrimento Nord-Sud che collega le Province di Cuneo e Torino, dalla strada statale n. 20 "del Colle di Tenda" e dalla ex strada statale n. 661 "delle Langhe"; tali strade sono caratterizzate da intenso traffico commerciale, che si aggiunge al traffico locale ed a quello turistico, e determinano una situazione di congestione e di inquinamento acustico ed atmosferico per il concentrico della città.

CONSIDERATO che nell'unità di paesaggio interessata dall'intervento sono presenti:

- aree non montane a diffusa presenza di siepi e filari ed aree di interesse agronomico;
- sistemi storici dei centri (Carmagnola) e rete di connessione storica (SS11 via Astigiana)
- la diramazione della via Francigena e la Strada reale Torino-Nizza;
- sistemi di testimonianze storiche del territorio rurale e della produzione manifatturiera (SS31 sud di Carmagnola, SS33 Carmagnola, SS34 Carmagnola, SS41 X diffuso, SS42 Carmagnola, SS44 Aree estrattive lungo Po);
- Aree rurali di specifico interesse paesaggistico (Sistemi paesistici rurali di significativa varietà e specificità, con la presenza di radi insediamenti tradizionali integri o di tracce di sistemazioni agrarie e delle relative infrastrutture storiche - diffusi; Sistemi rurali lungo fiume con radi insediamenti tradizionali e, in particolare, nelle confluenze fluviali - Fiume Po, torrente Maira);
- elementi di rilevanza e luoghi ed elementi identitari (Centro storico Carmagnola, Fascia fluviale del Po);
- aree degradate, critiche e con detrazioni visive (Impattante presenza di barriere lineari date da infrastrutture a terra - Autostrada A6; Segni di attività impattanti, aggressive o dimesse - Aree estrattive lungo fiume Po; aree industriali a est della linea ferroviaria; Perdita di fattori caratterizzanti per crescita urbanizzativi - Carmagnola: tra centro storico e nuclei di Borgo S. Bernardo, S. Giovanni e Salsasio).
- non sono invece presenti Aree ed elementi di interesse geomorfologico o naturalistico; Sistemi di testimonianze storiche della religiosità, di fortificazione e della villeggiatura; Belvedere e bellezze panoramiche

CONSIDERATO che il progetto in esame, per le sue ridotte caratteristiche dimensionali e la sua posizione, comporta trasformazioni contenute del territorio e che, vista l'estensione della superficie interessata e le caratteristiche dell'opera, non sono prevedibili effetti sul contesto paesaggistico allargato, e che le trasformazioni sono circoscritte ad una sottile fascia di territorio a ridosso dello svincolo e alle sue dirette adiacenze.

CONSIDERATO che nel PRG comunale risulta segnalata una limitata area boscata (ai sensi della LR 56/77 o della LR 4/2009) che, tuttavia, sono state rilevate unicamente alberature isolate, o in gruppi, tali da non avere le caratteristiche di bosco.

VALUTATO che la componente paesaggio è sottoposta dall'opera da un impatto contenuto e che il successivo quadro prescrittivo finalizzate a mitigare gli impatti sul comparto agricolo, il frazionamento dei terreni e delle proprietà agricole, la viabilità interpodereale esistente, consentendo l'accesso ai fondi nonché a prescrivere un progetto di ripristino che consenta di ricreare le condizioni originarie.

Con riferimento alla componente naturalistica

CONSIDERATO che per quanto riguarda i Siti Natura 2000 il nuovo svincolo autostradale in progetto non interessa siti appartenenti alla rete Natura 2000 (SIC, SIC, ZPS, ZSC).

CONSIDERATO il sito più vicino all'intervento è il SIC "Bosco del Merlino" (o "di Caramagna") (IT1160010), posto in Comune di Caramagna Piemonte (CN), a oltre 2,5 km a sud-ovest del nuovo svincolo di Carmagnola Sud in progetto e che

CONSIDERATE le osservazioni della Regione Piemonte relativamente alle componenti ambientali naturalistiche sono così riportate.

- *"Poiché l'infrastruttura in progetto si snoda in un'area agricola di pregio e con suoli ad elevata capacità d'uso (seconda classe di capacità d'uso), nella fase di redazione del progetto definitivo dovranno essere sviluppate soluzioni che permettano di minimizzare il frazionamento dei terreni e delle proprietà agricole.*
- *Le soluzioni progettuali dovranno risolvere le interferenze con la viabilità interpodereale esistente, consentendo l'accesso ai fondi sia durante la fase di cantiere, sia nella fase di esercizio dell'infrastruttura in progetto;*
- *Per le aree agricole interessate dalla realizzazione dovrà essere sviluppato apposito progetto di ripristino che consenta di ricreare le condizioni originarie, concordando con i proprietari o i gestori dei fondi le modalità e le tempistiche degli interventi di ripristino.*
- *In merito alla perdita di produzione agricola si propone di valutare nelle opere di mitigazione e di compensazione la realizzazione di interventi tesi a migliorare l'efficienza dei sistemi di produzione delle aziende agricole interferite.*
- *Si evidenzia che tali suggerimenti (sia quelli relativi alle alternative progettuali, sia quelli relativi alle opere di compensazione) sono puramente indicativi e che il proponente è tenuto a sviluppare altre eventuali soluzioni progettuali"*
- *Nella progettazione definitiva deve essere valutato con attenzione l'inserimento paesaggistico e le possibili viste da luoghi abitati o dalla Autostrada stessa, definendo i materiali, i colori, le luci e le piantumazioni, atti a ridurre il più possibile l'impatto con l'ambiente agricolo circostante.*
- *Deve inoltre essere progettato il recupero ambientale delle aree intercluse fra gli assi viari in progetto e lungo l'asse in progetto con la creazione di aree verdi piantumate con essenze arboree e arbustive di facile manutenzione che più si adattano al contesto territoriale di riferimento.*
- *Al fine di garantire l'attecchimento del materiale vegetale utilizzato nell'ambito degli interventi di inserimento paesaggistico, di ripristino e di mitigazione ambientale, il progetto definitivo dovrà essere corredato da una proposta di piano di manutenzione delle opere a verde, che preveda tra l'altro la sostituzione delle fallanze nell'ambito delle formazioni arboree ed arbustive e la risemina delle superfici ove si sia verificato un mancato o un ridotto sviluppo della copertura erbacea."*

CONSIDERATO che le suddette osservazioni sono opportune, condivise e riprese nel quadro prescrittivo.

VISTO che lo Studio Preliminare non riporta le informazioni utili ad escludere interferenze

CONSIDERATO che il Bosco del Merlino (o di Caramagna) è collocato al limite nord-orientale della pianura cuneese, dove occupa una leggera depressione, formatasi tra il vicino terrazzo di Caramagna (ad est) ed i depositi alluvionali prossimi all'attuale corso del Maira (ad ovest). Il sito stato proposto quale SIC allo scopo di conservare l'ultima cenosi forestale planiziale ubicata nella Pianura cuneese L'area, infatti, è ricca di acque per lo più portate da canali irrigui ma anche da alcune risorgive, molto importanti dal punto di vista naturalistico ma negli ultimi anni purtroppo spesso in secca. La superficie del sito è occupata per la maggior parte da ambienti agricoli: prati stabili di pianura, seminativi e pioppeti ricoprono ben l'80% del territorio.

CONSIDERATO che il gruppo degli uccelli, il più numeroso, conta 107 specie di cui 59 nidificanti (probabili e certe) e 48 migratrici (regolari e occasionali); più di un terzo sono strettamente legate ad ambienti acquatici, 17 sono inserite nell'All. I della D.U. Di quest'ultime solo il nibbio bruno (*Milvus migrans*) è specie nidificante certa, mentre il falco pecchiaiolo (*Pernis apivorus*), il martin pescatore (*Alcedo atthis*) e l'averla piccola (*Lanius collurio*) sono nidificanti probabili. Da poco nidifica anche l'astore

CONSIDERATO che la specie di maggior interesse conservazionistico di quest'area è forse un anfibio, la rana di Lataste (*Rana latastei*, All. II e IV), di cui è nota una importante popolazione relegata al Bosco Piccolo.

CONSIDERATO che in merito allo stato di conservazione e alle minacce per il SIC Bosco del Merlino, secondo la documentazione resa disponibile della Provincia di Cuneo, la struttura originale del bosco "è in pericolo a causa dell'estensione anche al suo interno della pioppicoltura e della irrazionale gestione forestale che causa una progressiva riduzione delle querce di grandi dimensioni; per esempio, nel Bosco Piccolo, a seguito di un taglio raso si è sviluppato un arbusteto di prugnolo (*Prunus spinosa*) e sanguinello (*Cornus sanguinea*). Gli ambienti umidi, habitat vitali per le popolazioni di anfibi e invertebrati acquatici, a rischio a causa di drenaggi e inquinamento, meriterebbero una gestione particolare data la loro forte vulnerabilità alle modificazioni antropiche". Un'altra emergenza riguarda "lo scoiattolo rosso (*Sciurus vulgaris*), forse già scomparso per la competizione con quello grigio di origine americana (*Sciurus carolinensis*), come già accaduto in altri siti planiziali (si veda IT1110004 Stupinigi e IT1160011 Parco di Racconigi e boschi lungo il T. Maira)".

CONSIDERATO che la distanza di oltre 2,5 km dal punto più prossimo e le tipologie delle potenziali minacce per il SIC e che il SIC è già considerato dalle opere viarie del resto già in corso ovvero la "nuova bretella collegante in viabilità ordinaria detto nuovo casello con la SS n. 20 del Colle di Tenda" collocate in maggiore prossimità del SIC stesso.

VALUTATO che l'opera in progetto interessa prevalentemente aree ad elevata altitudine e potenzialità agricola, che queste sono scarsamente impattate dall'opera e che non vi sono aree naturalistiche qualificanti del territorio e quelle nell'area del Po (SIC e ZPS) sono distanti dall'area di intervento, tranne il sito SIC Bosco del Merlino è posto nelle vicinanze (2,5 km) e tuttavia esso è già considerato nel piano complessivo di riabilitazione viaria di cui all'accordo di programma, con opere viarie del resto già in corso e più prossime al citato SIC.

VALUTATO che il progetto interferisce con aree agricole incidendo parzialmente sulla viabilità interpodereale, riducendo le aree di suolo alle attività agricole e che le opere richiedono di essere completate con adeguati inserimenti paesaggistici a verde e che il progetto dovrà rispondere anche alle osservazioni della regione Piemonte.

VALUTATO che la progettazione definitiva dovrà contenere l'individuazione puntuale del cantiere con una descrizione e localizzazione delle attività previste (comprese le attività di stoccaggio temporaneo e gestione dei rifiuti) e le indicazioni relative alla gestione di tutte le emissioni aeriformi e degli scarichi idrici, le fonti di approvvigionamento di acqua e di energia e che si dovrà presentare alla Regione Piemonte un Piano estrattivo redatto ai sensi dell'art. 2 della l.r. 30/1999.

Componente Suolo e Sottosuolo, Terre e Rocce da scavo

CONSIDERATO che per la realizzazione dello svincolo di Carmagnola è stata fatta una stima dei materiali delle attività di scavo ed una stima dei fabbisogni di materiali per la realizzazione dei rilevati. Le lavorazioni connesse alla realizzazione dell'infrastruttura in oggetto prevedono l'esecuzione di scavi all'aperto per eseguire le gradonature propedeutiche alla formazione dei nuovi rilevati, nonché per la realizzazione delle fondazioni e sottofondazioni delle nuove opere.

CONSIDERATO che le principali attività di scavo e riutilizzo sono descritte nella documentazione integrativa "Terre e Rocce da Scavo: piano di gestione delle terre" codice PM 57010872PDAM del marzo 2014

- Scavi di scotico
- Scavi di sbancamento
- Rinterri
- Formazione di rilevati
- Formazione delle sottofondazioni

CONSIDERATO che tutti gli interventi previsti dal progetto insistono su un'area ben delimitata come indicato dal DM 161/12 "area o porzione di territorio geograficamente definita o determinata dove avviene lo scavo e l'utilizzo del materiale".

CONSIDERATO che il proponente nella integrazione al progetto preliminare ha precisato i volumi complessivi delle terre da movimentare nella fase costruttiva del progetto in oggetto sono i seguenti

<i>Tipologia di intervento</i>		totali
Sbancamento	m3	35480
Preparazione piano	m3	62767
scotico	m3	12553
rilevati	m3	86717
Vegetabile	m3	11838
scarifica	m3	2308
Riutilizzo per rilevato	m3	20.123
Riutilizzo dello scotico	m3	6.117

CONSIDERATO che il proponente ritiene che il progetto non rientri nell'ambito di applicazione nei sistemi di applicazione del DM 161/12 e che il riutilizzo dei materiali da scavo avverrà ai sensi dell'articolo 185 comma C) del D. Lgs 152/2006.

CONSIDERATO che la Regione Piemonte, a seguito del progetto presentato in integrazione, dichiara che la prescrizione di procedere secondo l'articolo 5 del DM 161/12, corredato da un piano di utilizzo, "sia da ottemperarsi in fase di autorizzazione ai sensi del DPR 383/94" e che, "in considerazione dei criteri di priorità definiti dall'articolo 179 del D Lgs 152/06 sia opportuno che la gestione dei materiali di scavo in esubero venga indirizzata prioritariamente verso un recupero dei materiali in un ciclo produttivo destinato a recuperi e/o conferiti a soggetto autorizzato a recuperare (...) secondo quanto definito ai CER 170504"

VISTO E CONSIDERATO il prospetto relativo al Bilancio delle terre presentato dal proponente

BILANCIO								
		Rampa A	Rampa B	Rampa C	Rampa D	Piazzale esazione	Viabilità di accesso	TOTALI
Fabbisogno riévato		30.155,07	6.205,11	7.050,11	3.354,74	36.870,22	3.019,25	86.717,50
Scavo (da movimenti terra)		7.695,98	4.339,88	4.052,57	4.777,49	8.933,89	5.690,01	35.489,82
Scotco		2.544,22	993,43	2.055,11	1.031,70	3.551,62	2.355,90	12.553,57
Vegetata (da movimenti terra)		2.257,73	1.273,95	1.731,29	1.257,95	3.734,71	1.523,09	11.838,78
Riepilogo								
Fabbisogno materiale per riévato	mc	30.155,07	6.205,11	7.050,11	3.354,74	36.870,22	3.019,25	86.717,50
Materiale da scavo di sbancamento	mc	7.695,98	4.339,88	4.052,57	4.777,49	8.933,89	5.690,01	35.489,82
Materiale da scotco	mc	2.544,22	993,43	2.055,11	1.031,70	3.551,62	2.355,90	12.553,57
Materiale per terreno vegetata	mc	2.257,73	1.273,95	1.731,29	1.257,95	3.734,71	1.523,09	11.838,78
Riutilizzo materiale da scavo per riévato	mc	4.517,59	2.633,93	2.437,54	2.655,49	5.250,03	2.239,01	20.123,59
Riutilizzo dello scotco per l.v.	mc	1.526,55	696,05	1.239,67	619,02	1.859,51	277,08	6.117,91
Materiale da cava	mc	25.570,48	3.601,18	4.842,57	488,25	31.510,19	781,24	66.593,91
Materiale a discarica	mc	4.095,05	2.133,32	2.451,47	2.323,68	5.265,97	5.531,41	21.801,89
NOTA BENE: Il riutilizzo del materiale da scavo avverrà ai sensi dell'art. 185 comma c) del Digs 152/2006 e s.m.i.								

CONSIDERATO che i volumi a saldo del Bilancio sono pertanto i seguenti:

- Materiale da cava: 66.593,91 mc
- Materiale a discarica : 21.801,89 mc

CONSIDERATA la precisazione del proponente relativamente alla impossibilità di reperire la completa disponibilità di materiale idoneo in loco che rende necessario l'approvvigionamento da cave di prestito i cui siti sono stati individuati in funzione della ubicazione e dalle rispettive disponibilità.

CONSIDERATO che la relazione sopra richiamata indica le modalità con cui verrà redatto in fase esecutiva dell'opera il piano di gestione delle Terre nell'ambito del progetto esecutivo, ovvero in particolare viene riportata la:

- Descrizione sintetica delle caratteristiche geologiche e litologiche
- Descrizione sintetica delle caratteristiche idrogeologiche
- Caratterizzazione ante opera
- Caratterizzazione in corso d'opera
- Modalità di campionamento
- Analisi di laboratorio
- Caratterizzazione in situ preliminare allo scavo
- Criteri di indagine in corso opera
- Registro movimento terre
- Moduli di trasporto
- Registro di campionamenti ad esiti analisi

C

CONSIDERATO CHE il proponente propone che la gestione a rifiuto del materiale sarà effettuato esclusivamente mediante trasportatori autorizzati al trasporto di rifiuti ai sensi del D. Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. motivandola "che i volumi complessivi di terre da scavo interessati dagli interventi di costruzione non sono considerevoli, l'esclusione di parte delle terre dal regime di gestione quali sottoprodotti non appare problematica, considerando in particolare la necessità di garantire circa le caratteristiche geotecniche dei materiali di scavo stessi. Infine sottolineando che lo scavo all'aperto avviene con mezzi meccanici tradizionali e pertanto non comporta la possibilità di contaminazione dei terreni".

CONSIDERATO che il progetto individua i siti presenti nelle vicinanze dell'intervento in esame ed in particolare, in base all'elenco delle cave e miniere attive della provincia di Torino della Direzione Attività Produttive della Regione Piemonte Settore Pianificazione e Verifica delle Attività Estrattive, i cui litotipi disponibili in tutti e tre i siti sono costituiti da materiale alluvionale e sono state individuate le seguenti :

- ✓ Cava (codice M-0047-T), nel Comune di Carignano (TO), distante circa 12 km dall'area di cantiere;
- ✓ Cava (codice M-0043-T), nel Comune di Carignano (TO), distante circa 16 km dall'area di cantiere;
- ✓ Escavazione (codice M-0048-T), nei Comuni di Carignano (TO) e Carmagnola (TO), distante circa 9 km dall'area di cantiere.

CONSIDERATO che, sempre nell'ambito della progettazione definitiva (cfr. elaborato CT005), sono stati individuati i siti di smaltimento materiali più vicini all'area di cantiere:

- ✓ un sito di riciclaggio materiali inerti nel Comune di La Loggia (TO), distante circa 20 km dall'area di cantiere;
- ✓ una discarica nel Comune di Orbassano (TO), distante circa 36 km dall'area di cantiere. (quindi in realtà non hanno nulla da riutilizzare per i reinterri, giusto ?)

CONSIDERATE le osservazione della Regione Piemonte in cui si afferma che

- *il proponente dell'opera è tenuto a presentare alla Regione Piemonte ed alle altre Amministrazioni interessate un Piano estrattivo redatto ai sensi dell'art. 2 della l.r. 30/1999. Tale Piano dovrà garantire una unicità di rapporto con il realizzatore dell'opera tramite, l'individuazione di un "Unico Soggetto Proponente", cui competa la responsabilità delle attività di programmazione dell'insieme delle cave ipotizzate".*
- *ricorda che nella normativa europea per il 2020 viene posto l'obiettivo del raggiungimento del 70% del riutilizzo di tali materiali nell'ambito della realizzazione delle opere".*
- *Deve essere definita compiutamente la necessità di movimentazione di inerti scorporando quello che è previsto in riuso diretto nell'area di cantiere (scotico superficiale del terreno vegetale, esuberi di inerti derivanti dalla bonifica delle aree dove viene impostato il rilevato),*
- *la gestione di esuberi di terre e rocce da scavo (definendo un piano di utilizzo ai sensi del D.M. 161/2012 e s.m.i.) e la quantificazione di inerti che verranno gestiti necessariamente come rifiuto (riportando un codice identificativo)".*

VALUTATO che per le "Terre e rocce da scavo" ai sensi dell'art. 5 del D. Lgs 161/2012, in cui si precisa che "il Progetto Definitivo deve essere corredato da un Piano di Utilizzo dei materiali da scavi, demolizioni, ecc." e il proponente dovrà attenersi al DM 161 /2012 e seguenti e che dovrà sottoporre il Piano di Utilizzo Terre.

VALUTATO che la proposta del proponente per la gestione a rifiuto del materiale da effettuarsi "esclusivamente mediante trasportatori autorizzati al trasporto di rifiuti ai sensi del D. Lgs. 152/2006" non rientra nelle norme e occorre, all'opposto, riferirsi al nuovo quadro normativo

Componente Beni Culturali ed archeologici.

CONSIDERATO che lo Studio Preliminare Ambientale non esamina le componenti culturali ed archeologiche, sebbene queste vengono descritte e considerate dal proponente nel quadro programmatico.

CONSIDERATE che in materia "il proponente dovrà trasmettere alla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte gli esiti della Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico prevista ai sensi degli artt. 95.96 del D.lgs. 163/2006. Occorre evidenziare come in assenza di tale verifica la Soprintendenza sarà impossibilitata ad esprimere il proprio parere di competenza"

VALUTATO che il quadro prescrittivo pone in capo al proponente di effettuare la verifica preventiva dell'interesse archeologico con la Soprintendenza preposta.

Componente ambientale della gestione dei rifiuti in fase di cantiere.

CONSIDERATO che questa tipologia di opere interferisce anche con altre componenti che, sebbene considerate dal proponente nel quadro programmatico, non sono valutate nello Studio Ambientale preliminare, ed in particolare la gestione dei rifiuti in fase di cantiere (aree temporanee)

CONSIDERATE le osservazioni in materia di Cantieristica formulate dalla regione Piemonte " *La progettazione definitiva dovrà contenere l'individuazione puntuale del cantiere con una descrizione e localizzazione delle attività previste (comprese le attività di stoccaggio temporaneo e gestione dei rifiuti) e le indicazioni relative alla gestione di tutte le emissioni aeriformi e degli scarichi idrici, le fonti di approvvigionamento di acqua e di energia*";

VISTO che nella successiva documentazione integrativa il proponente ha trasmesso il documento PCM 57010872PDA Piano di Gestione dei Rifiuti ed il PCM57010856PDAM006- Planimetria impianti di stoccaggio e recupero rifiuti.

CONSIDERATE le tipologie di matrici producibili dalle attività di cantiere, pertanto collegate alle operazioni di demolizione, costruzione e scavo, possono essere sintetizzate nelle seguenti categorie:

- rifiuti propri dell'attività di demolizione e costruzione – escluso il materiale escavato - aventi codici CER 17 XX XX
- rifiuti dall'attività di escavazione aventi codici CER 17 XX XX (a parte è trattato il caso delle terre da scavo che NON sono rifiuti a certe condizioni);
- rifiuti prodotti nel cantiere connessi con l'attività svolta, come ad esempio: oli esauriti e residui di combustibili liquidi; solventi organici, refrigeranti e propellenti di scarto; rifiuti da imballaggio;
- rifiuti prodotti dagli impianti di trattamento delle acque reflue
- rifiuti urbani

La maggior parte dei rifiuti prodotti dalle attività di cantiere sono codificati all'interno del Catalogo Europeo nel capitolo 17 "Rifiuti delle operazioni di costruzione e demolizione (compresi terreni di bonifica)".

CONSIDERATO che il progetto presentato prevede il recupero della massima quantità possibile di rifiuti dipende dall'adozione di prassi di una demolizione di tipo selettivo, che consente la separazione dei materiali di risulta in frazioni omogenee, al fine di favorirne la valorizzazione in termini di recupero e di ridurre le quantità da smaltire in discarica e che l'efficacia della demolizione selettiva aumenta quando le attività di di assemblaggio vengono opportunamente programmate per modalità di esecuzione e sequenza e

CONSIDERATO che si stabiliscono alcune semplici procedure generiche da adottare in fase di demolizione -

- separazione preventiva dei rifiuti pericolosi eventualmente presenti e loro conferimento differenziato al più appropriato recupero e/o smaltimento
- successivo smontaggio di elementi e componenti edilizi dotati di residuo valore d'uso e quindi passibili di reimpiego diretto
- differenziazione dei rifiuti inerti lapidei dagli altri rifiuti da costruzione e demolizione, per il loro avvio a recupero finalizzato alla produzione di inerte riciclato di qualità certificabile
- quando opportuno, differenziazione ulteriore della frazione di inerte in due classi: materiali a matrice laterizia e materiali a matrice cementizia
- differenziazione della restante quantità di rifiuto in frazioni omogenee (legno, materie plastiche, materiali metallici, vetro, carta e cartone) da avviare separatamente a recupero anche tramite specifici impianti di selezione
- invio dei rifiuti non altrimenti recuperabili al loro più appropriato smaltimento

CONSIDERATO che per la realizzazione delle opere in progetto si prevede la demolizione esigua di massicciata stradale, circa 9,8 mc di cui 3,5 mc di bitume (CER 17 03 02 "miscele bituminose diverse da

quelle di cui alla voce 17 03 01", da confermare in sede di esecuzione dei lavori, a seguito della caratterizzazione del rifiuto) e di manufatti di calcestruzzo esistenti, circa 35,5 mc (CER 17 01 01 "cemento").

CONSIDERATO che il deposito temporaneo è disciplinato dal Codice Ambientale (art. 183, comma 1 lettera m) che il progetto ne individua puntualmente le caratteristiche.

CONSIDERATO che in merito alla responsabilità delle attività di gestione dei rifiuti, nel rispetto di quanto individuato dall'impianto normativo ambientale, è posta in capo al soggetto produttore del rifiuto stesso, pertanto in capo all'esecutore materiale dell'operazione da cui si genera il rifiuto (appaltatore e/o subappaltatore) ed a tal proposito l'appaltatore, in materia di gestione dei rifiuti prodotti dalla propria attività di cantiere, opera in completa autonomia decisionale e gestionale, comunque nel rispetto di quanto previsto dal piano. Ove si presentano attribuzioni di attività in sub-appalto, il produttore viene identificato nel soggetto sub-appaltatore e l'appaltatore ha obblighi di vigilanza.

VALUTATO che la gestione dei rifiuti in fase di cantiere viene descritta nella documentazione integrativa e che essa risponde alle normative, individua le responsabilità ed è finalizzata alla valorizzazione in termini di recupero e di ridurre le quantità da smaltire in discarica.

CONSIDERATI in sintesi che per quanto attiene alle componenti ambientali l'intervento proposto ed oggetto della presente valutazione, comporta:

- un impatto visivo contenuto dell'opera dovuto dai tratti in rilevato e dei nuovi manufatti;
- un incremento complessivamente non significativo del consumo di suolo;
- una parziale frammentazione dei territori attraversati e in particolare le proprietà agricole;

CONSIDERATO che nel corso della istruttoria si era evidenziata la mancanza di documentazione atta a consentire una valutazione positiva ed in particolare per quanto segue:

- relativamente alla componente terre e rocce da scavo il progetto non richiama al DM 161/2012 e non presenta il Piano di Utilizzo delle Terre;
- relativamente alla componente acque superficiali e sotterranee sono insufficienti gli approfondimenti sulle acque sotterranee e le eventuali indicazioni sulle iniziative di mitigazione dei rischi di interferenze con i pozzi ad uso irriguo nonché la descrizione delle modalità di trattamento per le acque meteoriche
- nella fase di cantiere era assente una minima descrizione del piano di gestione dei rifiuti nonché l'analisi dell'impatto acustico per la componente rumore;
- erano assente le indicazioni delle azioni di mitigazione degli impatti nel comparto agricolo
- non era stato predisposto il progetto di ripristino delle aree a verde dopo i lavori ed il piano di manutenzione delle stesse
- per la componente atmosfera lo studio si limitava a considerare le misure disponibili presso le stazioni di rilevazioni già esistenti e gestite da ARPA mentre mancano ulteriori rilevazioni delle emissioni;
- per il sito SIC Bosco del Merlino, posto nelle vicinanze, fossero assenti gli approfondimenti e le motivazioni che giustificano la mancata redazione della Valutazione di Incidenza Ambientale.
- relativamente all'interesse archeologico col progetto definitivo il proponente mancasse il benestare della Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte gli esiti della Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico.

VALUTATO che la documentazione integrativa volontaria è risultata essenziale nell'addurre elementi documentali in precedenza non disponibili e che questi hanno permesso di approfondire le implicazioni di

impatti sull'ambiente sia in fase realizzativi che di esercizio ed utili a fornire la valutazione ambientale del progetto.

VALUTATO che la Regione Piemonte ha ribadito che le informazioni fornite nella documentazione integrativa esauriscono "quanto possibile ottenere nella attuale fase progettuale dell'opera" e che l'Ente ritiene l'opera "complessivamente migliorativa dal punto di vista ambientale in quanto consente di mitigare l'impatto attuale del traffico nell'abitato di Carmagnola".

VALUTATO che la soluzione progettuale individuata deve tenere conto di una serie di vincoli e condizionamenti che hanno influito sulle scelte progettuali, quali quelli derivanti dalla normativa stradale, condizionamenti posti dal territorio (elementi geofisici, insediativi, ecc.), derivanti dagli aspetti economico-finanziari connessi alla realizzazione ed alla gestione dell'infrastruttura e dalla concertazione tra i diversi soggetti pubblici presenti sul territorio della Regione e della Provincia e coinvolti dal progetto.

VALUTATO che le opere di mitigazione ambientale inserite nel progetto, previste sia in fase di cantierizzazione che per il successivo esercizio, consentono di ridurre gli impatti e che vengono ulteriormente incrementate con l'aggiunta delle prescrizioni di cui al presente parere e che sono tenute in considerazione le osservazioni degli Enti locali ed introdotte le modificazioni o mitigazioni da essi richiesti.

Tutto ciò visto, considerato e valutato

la Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto Ambientale VIA e VAS

ESPRIME

parere favorevole all'esclusione dalla procedura di VIA del progetto

"A6 nuovo svincolo di Carmagnola Sud, ricadente nel Comune di Carmagnola (TO)"

a condizione che si rispettino le seguenti prescrizioni

1. Presentare al MATTM, prima delle approvazioni dell'opera, il piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, previsto dall'art. 5 del D. Lgs 161/2012.
2. Redigere e sottoporre ad approvazione della Regione Piemonte un Piano Estrattivo redatto secondo la normativa presentando direttamente le misure per gli impatti dei percorsi cava - cantiere nell'ambito della autorizzazione ai sensi del DPR 383/94
3. Presentare un progetto esecutivo che contenga l'individuazione puntuale del cantiere con una descrizione e localizzazione delle attività previste (comprese le attività di stoccaggio temporaneo e gestione dei rifiuti) e le indicazioni relative alla gestione di tutte le emissioni aeriformi e degli scarichi idrici, le fonti di approvvigionamento di acqua e di energia;
4. Presentare alla Regione Piemonte ed alle altre Amministrazioni interessate, un Piano estrattivo redatto ai sensi dell'art. 2 della legge regionale 30/1999.
5. Redigere e sottoporre ad approvazione un piano di gestione rifiuti concordato con la preposta Direzione della Regione Piemonte per quanto attiene alla gestione dei rifiuti prodotti nelle varie fasi di realizzazione dell'opera viaria. presentare un Piano per la gestione dei materiali in esubero che venga prioritariamente indirizzata con un ciclo produttivo o conferiti a soggetti autorizzati al recupero di cui al CER 170504
6. Presentare ad ARPA le iniziative finalizzate al monitoraggio della componente acustica ed in particolare il dettaglio delle misure di mitigazione acustica previste durante la fase di cantiere.
7. Nella fase di redazione del progetto dovranno essere sviluppate soluzioni che permettano di minimizzare il frazionamento dei terreni e delle proprietà agricole comprensive delle alternative che possano mitigare gli impatti sul comparto agricolo ed in particolare la possibilità di ridurre il parcheggio in prossimità al piazzale di esazione l'impatto sulle attività agricole.

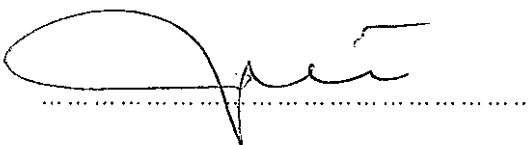
8. Presentare le soluzioni progettuali che risolvono le interferenze con la viabilità interpodereale esistente, consentendo l'accesso ai fondi sia durante la fase di cantiere, sia nella fase di esercizio dell'infrastruttura in progetto.
9. Per le aree agricole interessate dalla realizzazione dovrà essere sviluppato apposito progetto di ripristino che consenta di ricreare le condizioni originarie, concordando con i proprietari o i gestori dei fondi le modalità e le tempistiche degli interventi di ripristino.
10. Inserire nella progettazione esecutiva le soluzioni che prevedano i materiali, i colori, le luci e le piantumazioni, atti a ridurre il più possibile l'impatto con l'ambiente agricolo circostante.
11. Presentare un progetto sulle modalità di trattamento per le acque meteoriche raccolte dal piazzale di esazione e dal parcheggio ed in particolare, ai sensi del Regolamento Regionale 20 febbraio 2006, n. 1/R in cui il dimensionamento dei previsti impianti di disoleazione e sedimentazione delle acque di prima pioggia dovrà consentire tempi di funzionamento idonei per ricevere, trattare e smaltire anche le acque degli eventi meteorici più intensi, definiti in corrispondenza di un'attenta analisi dei dati aggiornati della pluviometria della zona. Nell'individuazione del ricettore in cui convogliare tali acque, il proponente dovrà escludere i cavi ad uso irriguo ed in ogni caso prima dello scarico è necessario che per tali acque sia previsto un controllo per garantire il rispetto dei limiti quantitativi e qualitativi del corpo ricettore.
12. Per la gestione degli scarichi civili generati dalla palazzina uffici deve essere indicata la necessità di autorizzazione come scarico fuori fognatura e dovranno essere riportati i sistemi di gestione delle acque reflue valutando le soluzioni alternative di scarico in pubblica fognatura, in corpo idrico superficiale o nei primi strati di sottosuolo mediante subirrigazione considerando che il manufatto di stoccaggio deve essere a tenuta stagna dimensionando comunque gli impianti secondo le norme.
13. Documentare gli accordi con il preposto Consorzio Irriguo affinché il progetto preveda le soluzioni idonee a risolvere le interferenze con il reticolo irriguo esistente e il cronoprogramma delle opere, in modo da assicurare la continuità e la funzionalità della rete irrigua e l'effettuazione delle operazioni di manutenzione della rete stessa in maniera agevole e in sicurezza. Nel caso in cui non potesse essere assicurata la funzionalità dei pozzi irrigui esistenti, il progetto definitivo dovrà individuare adeguate soluzioni alternative, da realizzarsi a carico del proponente.
14. Il progetto definitivo deve considerare il recupero ambientale delle aree intercluse fra gli assi viari in progetto e lungo l'asse in progetto con la creazione di aree verdi piantumate con essenze arboree e arbustive di facile manutenzione che più si adattano al contesto territoriale di riferimento.
15. Al fine di garantire l'attecchimento del materiale vegetale utilizzato nell'ambito degli interventi di inserimento paesaggistico, di ripristino e di mitigazione ambientale, il progetto dovrà essere corredato da una proposta di piano di manutenzione delle opere a verde, che preveda tra l'altro la sostituzione delle fallanze nell'ambito delle formazioni arboree ed arbustive e la risemina delle superfici ove si sia verificato un mancato o un ridotto sviluppo della copertura erbacea.
16. Il proponente dovrà trasmettere alla Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte gli esiti della Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico prevista ai sensi degli artt. 95.96 del D.lgs. 163/2006.

L'ottemperanza della prescrizione 1 dovrà essere verificata dal MATTM.

L'ottemperanza delle prescrizioni da 2 a 15 dovranno essere verificate dalla Regione Piemonte.

L'ottemperanza della prescrizione 16 dovrà essere verificata con la Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte.

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Presidente)



Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Giuseppe Caruso

Dott. Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione VIA)

Gaetano Bordone

Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)

ASSENTE

Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)

Sandro Campilongo (CONTRARIO)

Prof. Saverio Altieri

Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

ASSENTE

Avv. Filippo Bernocchi

Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Stefano Bonino

Dott. Andrea Borgia

Andrea Borgia

Ing. Silvio Bosetti

Silvio Bosetti

Ing. Stefano Calzolari

Stefano Calzolari

Ing. Antonio Castelgrande

Antonio Castelgrande

ASSENTE

Arch. Giuseppe Chiriatti

ASSENTE

Arch. Laura Cobello

Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

C

ho

vs

[Handwritten marks and signatures on the right margin]

Dott. Federico Crescenzi


.....
ASSENTE

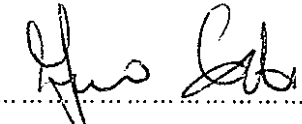
Prof.ssa Barbara Santa De Donno

.....
ASSENTE

Cons. Marco De Giorgi

.....
ASSENTE

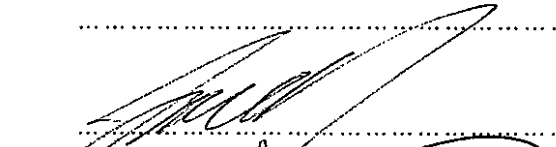
Ing. Chiara Di Mambro

.....


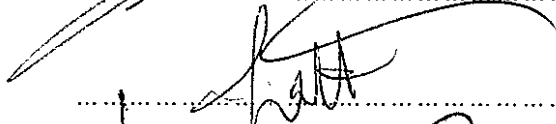
Ing. Francesco Di Mino

.....
ASSENTE

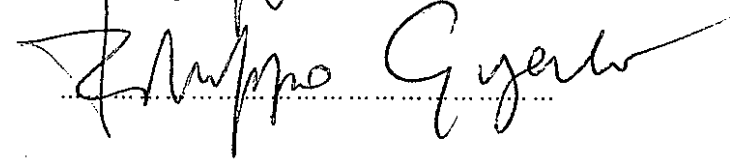
Avv. Luca Di Raimondo

.....


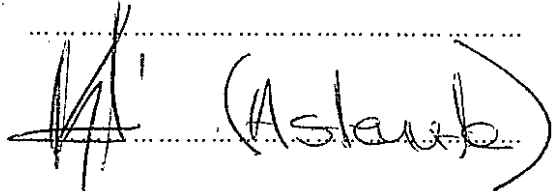
Ing. Graziano Falappa

.....


Arch. Antonio Gatto

.....


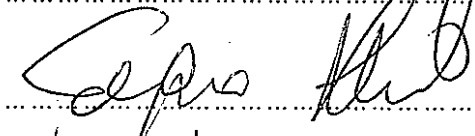
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

.....


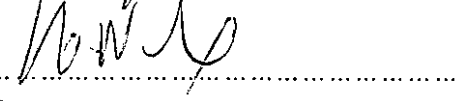
Prof. Antonio Grimaldi

.....
ASSENTE

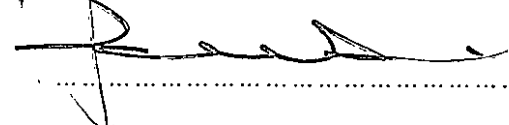
Ing. Despoina Karniadaki

.....


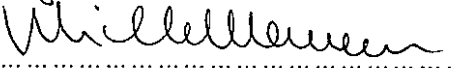
Dott. Andrea Lazzari

.....


Arch. Sergio Lembo

.....


Arch. Salvatore Lo Nardo

.....


Arch. Bortolo Mainardi

.....
ASSENTE

Avv. Michele Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

Ing. Francesco Montemagno

ASSENTE

Ing. Santi Muscarà

Elen Papaleludi

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Mauro Patti

Ing. Mauro Patti

ASSENTE

Cons. Roberto Proietti

ASSENTE

Dott. Vincenzo Ruggiero

V. Sacco

Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

Paolo Saraceno

Dott. Paolo Saraceno

Franco Secchieri

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

ASSENTE

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani