

Linea 220 kV T216 Rosone - Pianezza
Linea 220 kV T231 Piossasco - Pianezza
Nuovo tratto in ingresso alla Stazione Pianezza

RELAZIONE PAESAGGISTICA

Storia delle revisioni

Rev.00	del 30-01-2015	Prima emissione
--------	----------------	-----------------

ORDINE DEGLI ARCHITETTI
PROVINCIA DI TORINO
arch. Pier Augusto Donna Bianco
n° 2801

Unità Progettazione Realizzazione Impianti.
Il Responsabile
(P. ZANNI)

Elaborato	Esaminato	Accettato
ECOPLAN	DTNO-PRI-LIN	P.L. ZANNI DTNO-PRI

m010CI-LG001-r02

INDICE

1	RIFERIMENTI PRELIMINARI	4
1.1	PREMESSA - MOTIVAZIONI E LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO.....	4
1.2	OPERE IN PROGETTO	11
2	ANALISI DELLO STATO ATTUALE	13
2.1	DESCRIZIONE DELLE AREE DI INTERVENTO E DEGLI USI DEL SUOLO IN ATTO	13
2.2	DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA	14
3	DESCRIZIONE DEI LIVELLI DI TUTELA	25
3.1	AREE PROTETTE E AREE VINCOLATE	25
3.1.1	Aree protette (parchi e riserve naturali)	25
3.1.2	Siti di Interesse Comunitario e Zone di Protezione Speciale.....	26
3.1.3	Vincoli territoriali ambientali	27
3.1.4	Vincolo archeologico.....	27
3.1.5	Vincolo idrogeologico.....	27
3.2	PIANI TERRITORIALI E PIANO PAESAGGISTICO	27
3.2.1	Piano territoriale regionale	27
3.2.2	Piano paesaggistico regionale	31
3.2.3	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC2).....	37
3.3	PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE	38
3.3.1	Linea T231	39
3.3.1.1	Piano Regolatore Generale del Comune di Pianezza.....	39
3.3.1.2	Piano Regolatore Generale del Comune di San Gillio	39
3.3.2	Linee T217	39
3.3.3	Linee T216	39
3.4	DESCRIZIONE E RAPPRESENTAZIONE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO.....	40
3.4.1	Descrizione del contesto paesaggistico.....	40
3.4.2	Lineamenti del paesaggio locale	43
3.4.3	Beni storico - architettonici.....	43
3.4.4	Percezione visiva	43
4	CARATTERISTICHE DELLE OPERE IN PROGETTO	45
5	ELEMENTI DI VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA	49
5.1	DESCRIZIONE DELLE MODIFICAZIONI INDOTTE NEL PAESAGGIO.....	49
5.2	OPERE DI MITIGAZIONE	49
6	CONCLUSIONI	50
	ALLEGATO: FOTOINSERIMENTI.....	51

ALLEGATI CARTOGRAFICI

DE22231A1BAX00007 - Vincoli territoriali-ambientali – Planimetria - Scala 1:10.000

DE22231A1BAX00008 - Previsioni degli strumenti urbanistici – Planimetria - Scala 1:10.000

DE22231A1BAX00009 - Aree di cantiere – Accessibilità – Planimetria - Scala 1:10.000

DE22231A1BAX00010 - Insediamenti – Planimetria - Scala 1:10.000

DE22231A1BAX00011 - Reticolo idrografico – Planimetria - Scala 1:10.000

DE22231A1BAX00012 - Usi agricoli del suolo e vegetazione naturale - Scala 1:10.000

DE22231A1BAX00013 - Ecosistemi e rete ecologica – Planimetria - Scala 1:10.000

DE22231A1BAX00014 - Paesaggio, beni storico-architettonici – Percezione visiva – Planimetria –
Scala 1:10.000

1 RIFERIMENTI PRELIMINARI

1.1 PREMESSA - MOTIVAZIONI E LOCALIZZAZIONE DELL'INTERVENTO

La presente Relazione Paesaggistica, predisposta ai sensi del DPCM 12/12/2005, viene presentata da Terna, in qualità di gestore della rete elettrica di trasmissione nazionale (RTN).

Terna S.p.A., a partire dal 2005, ha riconfermato annualmente nel Piano di Sviluppo (PdS), della Rete di Trasmissione Nazionale (RTN) la necessità di intervenire sulla rete afferente alla Città di Torino ribadendo la strategicità dell'intervento di "Razionalizzazione 220 kV Città di Torino".

In questo senso la Società ha stipulato con la Regione Piemonte e la Città di Torino un Protocollo d'Intesa che prevede un complesso di interventi di potenziamento, riassetto e riequilibrio territoriale della rete a 220 kV, finalizzati a migliorare la qualità, la continuità del servizio e la sicurezza di esercizio del sistema di trasmissione nell'area urbana di Torino.

Il Protocollo di Intesa delinea due fasi di intervento, con gli interventi in fase 1 finalizzati a risolvere le problematiche riguardanti l'ambito più propriamente urbano. Questa fase ha riguardato interventi volti a ridurre il rischio di disalimentazione delle cabine primarie inserite sulle direttrici a 220 kV "Sangone – Torino Ovest – Levanna – Martinetto – Pianezza" e "Stura – Torino Centro – Torino Sud – Sangone", realizzando una terza via di collegamento fra le citate direttrici, nonché interventi riguardanti il sistema delle stazioni elettriche e la rete delle linee in cavo.

A seguito dei miglioramenti effettuati nella prima fase di intervento, viene implementato il riassetto delle linee e l'ottimizzazione delle stazioni di trasformazione della RTN dell'anello della cintura torinese di Pellerina (Martinetto), Pianezza, Grugliasco, Sangone e Moncalieri.

La Regione Piemonte e Terna, nell'ambito dell'"Accordo Programmatico sugli obiettivi strategici di potenziamento e razionalizzazione della RTN in Piemonte", sottoscritto in data 27 febbraio 2008, hanno ribadito la primaria importanza ed urgenza dell'intervento di Razionalizzazione della Rete 220 kV della Città di Torino (Fase 1 e 2), del quale condividono l'opportunità sia sotto il profilo del riequilibrio territoriale, sia della risoluzione delle interferenze collegate ad interventi di sviluppo della Rete AT/AAT.

Terna, nell'espletamento del servizio di trasmissione e dispacciamento dell'energia elettrica, ha l'onere di predisporre annualmente un Piano di Sviluppo (PdS) della rete di trasmissione nazionale sulla base del fabbisogno energetico e della necessità di potenziare ed esercire la rete di trasmissione per ridurre al minimo i rischi di congestione ed evadere le richieste di connessione alla RTN formulate dagli aventi diritto.

Come esposto le opere in progetto si collocano nell'ambito dell'attuazione del Protocollo di intesa stipulato tra Terna, Regione Piemonte e Città di Torino, finalizzato a realizzare un complesso di interventi di potenziamento, riassetto e riequilibrio territoriale della rete a 220 kV.

Il suddetto Protocollo associa agli interventi di adeguamento e potenziamento della rete, interventi di miglioramento delle condizioni di inserimento ambientale delle linee elettriche, nonché, a fronte di interventi di nuova realizzazione, anche opere di compensazione ambientale riguardanti in primo luogo la rete esistente.

Le opere ricadenti nella prima fase di intervento hanno riguardato in primo luogo infrastrutture (linee e stazioni elettriche) ricadenti all'interno della città di Torino, comprendendo anche importanti opere di compensazione (interramento delle linee che attraversano il Parco della Pellerina e raggiungono l'omonima stazione in blindato).

Con gli interventi in esame, ricadenti nella fase 2 del Protocollo di intesa, la razionalizzazione della rete 220 kV si estende alle zone esterne.

L'intervento consiste nella demolizione e ricostruzione di un tratto della linea T.231 Piossasco – Pianezza nel tratto in ingresso alla Stazione Elettrica di Pianezza, e nell'integrazione ad essa, sulla stessa palificazione, della linea T.216 Rosone – Pianezza (attualmente Rosone - Grugliasco). Le linee sono entrambe esercite a 220 kV

L'intervento prevede inoltre la demolizione:

- di un tratto della linea T.216 a nord dell'abitato del Comune di Pianezza e in parte ricedente in esso,
- di un tratto della linea T.217 Moncalieri – Martinetto in buona parte ricadente all'interno dell'abitato di

Pianezza;

- di tratto in cui le linee T.216 e T.217 sono collocate nella stessa palificazione; anche questo tratto interessa estese zone abitate dei Comuni di Pianezza, Alpignano e Rivoli.

Complessivamente si prevede la demolizione di circa 15 km di linea e la ricostruzione di circa 4 km, peraltro collocati lungo un tracciato già esistente.

Gli interventi in progetto costituiscono un importante tassello della razionalizzazione della rete nelle zone del settore nord e ovest dell'area metropolitana e determina, come in via preliminare sinteticamente esposto, anche rilevanti benefici di ordine ambientale, sia per la demolizione di tratti di linea attualmente collocati in ambito urbano, sia in generale per la maggiore estensione dei tratti demoliti rispetto a quelli ricostruiti.

Le opere in progetto si collocano nelle aree pianeggianti poste a nord della Stazione Elettrica di Pianezza (figura seguente). La Stazione Elettrica è collocata nelle prossimità della Tangenziale nord di Torino, a ridosso di un'estesa area industriale.

Le aree attraversate dalla linea T.231-T.216 in progetto hanno destinazione d'uso agricola e in esse sono presenti esclusivamente insediamenti agricoli sparsi.

La principale viabilità è costituita dalla variante stradale agli abitati di Pianezza e Alpignano (S.P. 24) e dalla S.P. 8 dir 1 Pianezza – San Gillio; la restante parte della rete viaria è costituita da strade di livello locale o da viabilità interpodereale.

Le aree attraversate dei tratti delle linee T.216 e T.217 previsti in demolizione sono in larga misura rappresentate da zone densamente insediate dei Comuni di Pianezza e Rivoli. Le restanti parti sono costituite da zone agricole.

Nelle figure di seguito riportate, nonché nelle tavole DE22231A1BAX00001 e DE22231A1BAX00002, viene riportata la localizzazione delle opere in progetto.

Gli interventi previsti ricadono in Provincia di Torino nei Comuni di Pianezza, San Gillio, Alpignano e Rivoli per gli interventi di demolizione e di Pianezza e San Gillio per il tracciato in ricostruzione.

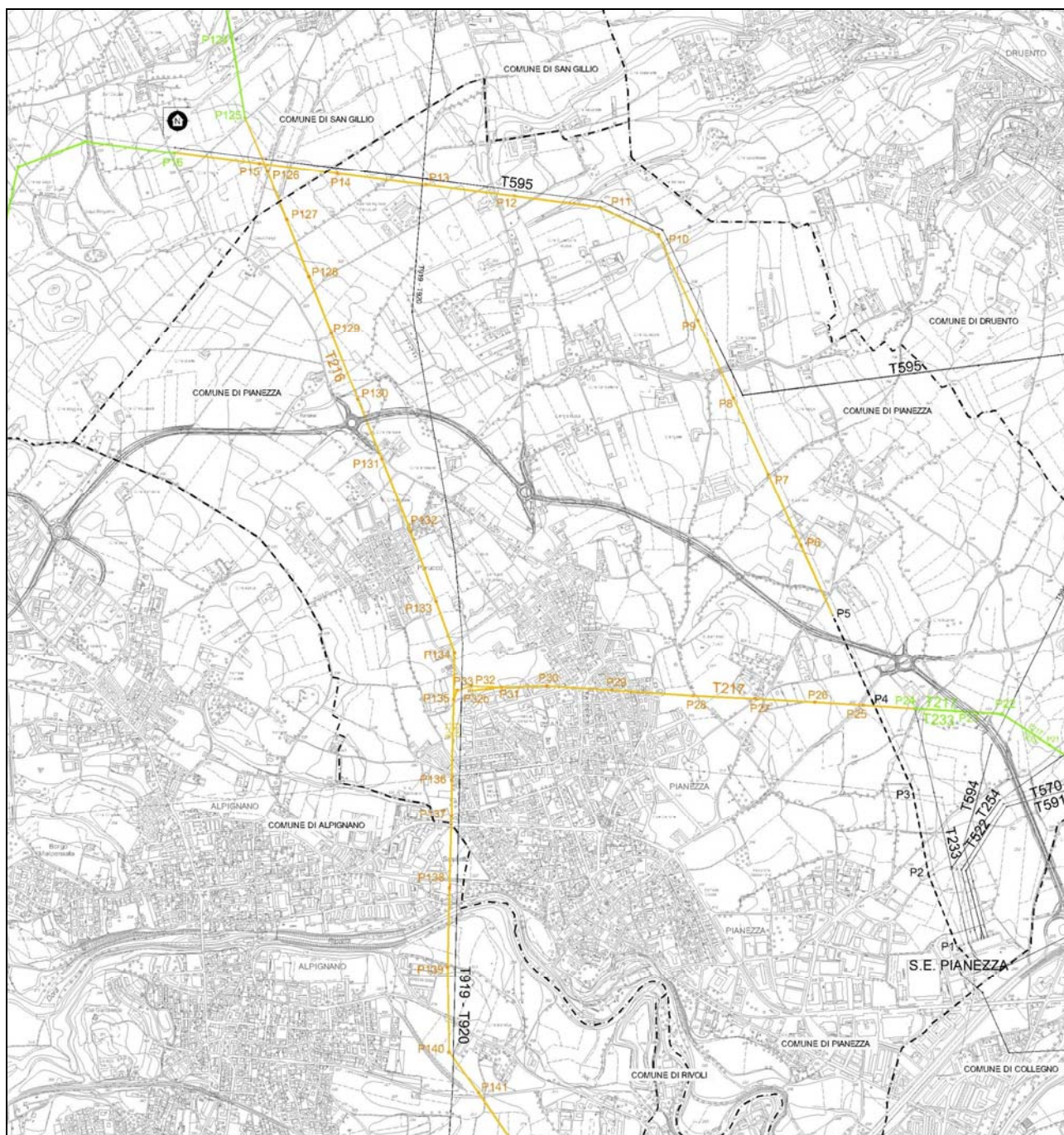


Figura 1.1/1 Linee aeree interessate dagli interventi – In giallo i tratti di prevista demolizione, in verde i tratti inalterati



Figura 1.1/2 Linee aeree interessate dagli interventi – In giallo i tratti di prevista demolizione, in verde i tratti inalterati

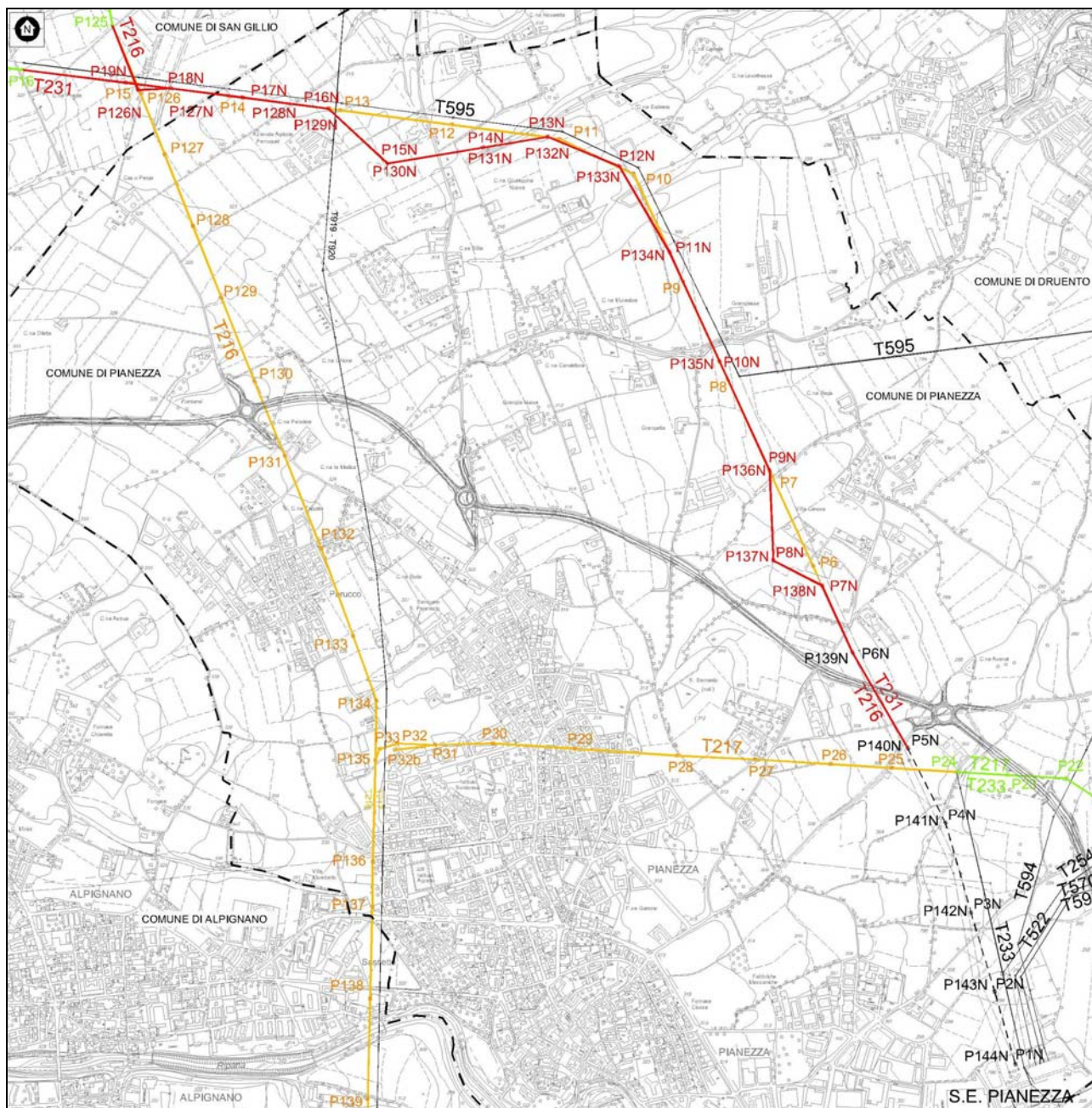
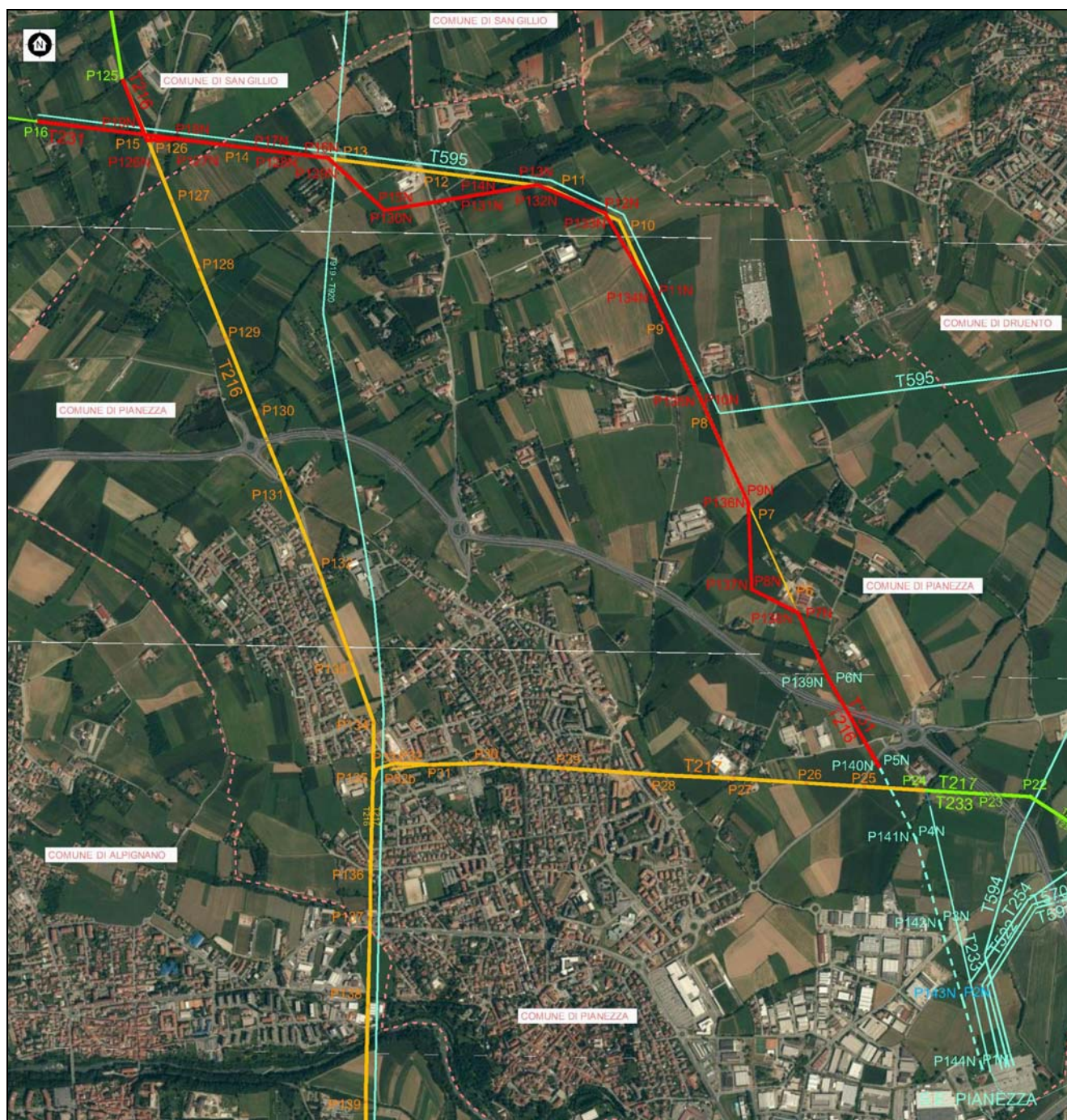


Figura 1.1/3 Opere in progetto: tratti in demolizione in giallo, tratti di nuova realizzazione in rosso



- Linea aerea esistente interessata dal progetto – tratti inalterati
- Tratti di linea aerea di prevista demolizione
- Linea aerea in progetto di nuova realizzazione
- - - - - Linea aerea realizzata nell'ambito di altro progetto (procedimento autorizzativo EL-341)
- Linea aerea esistente non interessata dal progetto

Figura 1.1/3 Opere in progetto: tratti in demolizione in giallo, tratti di nuova realizzazione in rosso

Linee 220 kV T.216 Rosone – Pianezza e T.231 Piossasco – Pianezza -
Nuovo tratto in ingresso alla Stazione Pianezza



- Linea aerea esistente interessata dal progetto – tratti inalterati
- Tratti di linea aerea di prevista demolizione
- Linea aerea esistente non interessata dal progetto

Figura 1.1/5 - Opere in progetto su foto aerea

1.2 OPERE IN PROGETTO

L'intervento consiste nella realizzazione di un nuovo tratto in ingresso alla Stazione Elettrica di Pianezza riguardante le linee, esercite a 220 kV:

- T.216 Rosone – Pianezza (attualmente Rosone Grugliasco),
- T.231 Piossasco – Pianezza.

Le opere in progetto riguardano la demolizione e ricostruzione del tratto della linea T.231 compreso tra i sostegni P5 e P15, nonché l'integrazione della linea T.216 alla T.231.

L'intervento prevede inoltre la demolizione:

- del tratto della linea T.216 compreso tra i sostegni P126 e P135,
- del tratto della linea T.217 Moncalieri – Martinetto compreso tra i sostegni P25 e P135;
- del tratto della linea T.216 - T.217 compreso tra i sostegni P135 e P.154.

L'assetto attuale delle linee e l'assetto di progetto è illustrato nelle figure che seguono.

Con maggior dettaglio nella tavola DE2231A1BAX00002 si illustra l'assetto attuale delle linee interessate dagli interventi previsti, con evidenza dei tratti oggetto di demolizione (riportati in colore giallo). Nella tavola DE2231A1BAX00001 si illustra l'assetto di progetto delle suddette linee.

Nell'attuale assetto degli ingressi alla S.E. Pianezza la linea T.231 esce in doppia terna dalla Stazione Elettrica, sovrappassa la linea T.217 tra i sostegni P3 e P4 e prosegue in direzione nord.

Rispetto alla situazione attuale si prevede la rimozione del tratto di linea compreso tra i sostegni da P5 a P15, con demolizione dei sostegni indicati. Il tratto indicato viene ricostruito, con i sostegni sempre in doppia terna, per poter accogliere l'integrazione tra la linea T.231 e la linea T.216. Il tracciato di progetto segue il tracciato attuale, con l'eccezione di due tratti in deviazione per allontanare la linea da edifici esistenti.

La linea T.216 è attualmente a singola terna da Rosone al sostegno P135, dove si unifica alla linea T.217. Tra il sostegno P135 e la S.E. Grugliasco la linea è a doppia terna e assume la denominazione T.216-T.217.

A partire dal sostegno P126N, sostitutivo dell'attuale P126, viene realizzata una campata di raccordo verso il sostegno P18N/P127N in comune con la linea T.231; in questo modo le due linee vengono raccordate e condividono il tracciato fino alla S.E di Pianezza.

Di conseguenza si prevede la demolizione degli attuali sostegni da P127 a P134, in singola terna, e dei sostegni da P135 a P154 in doppia terna in comune con la linea T.217, nonché la rimozione dei corrispondenti tratti di linea.

Il tratto residuo della linea T.216-T.217 tra il sostegno P154 e la S.E. Grugliasco viene integrato con un'altra linea che non rientra nel progetto in esame.

La linea T.217 è attualmente a doppia terna con una terna non utilizzata da palo P24 a palo P33. La linea, a partire dal sostegno P24, si unifica con la linea T.233 che esce in semplice terna dalla Stazione di Pianezza; le due linee proseguono unificate in doppia terna verso la S.E. Pellerina.

Tra le opere in progetto si prevede la demolizione dei sostegni da P25 a P33, nonché del sostegno P32b terminale della terna non utilizzata, e la rimozione della linea dal sostegno P24 al sostegno P135 attualmente di raccordo alla linea T.216.

Riepilogando, nelle suddette linee si prevede:

Linea T231:

- demolizione dei sostegni da P6 a P15 (n. 10 sostegni) e rimozione del corrispondente tratto di linea (lunghezza m. 4062);
- ricostruzione dei sostegni per il corrispondente tratto di linea (da P7N/P138N a P19N, n. 13 sostegni) e ricollocazione della linea lungo il nuovo tracciato (lunghezza m. 5040, comprese le campate di estremità ritesate);
- i sostegni da P1N a P6N vengono realizzati nell'ambito di un altro progetto riguardante la linea T.231 (procedimento autorizzativo EL-341);
- integrazione con la linea T216 tra il sostegno P18N/P127N e la S.E. Pianezza.

Linea T216:

- demolizione e ricostruzione del sostegno P126, realizzazione di una campata di raccordo alla linea T.231 tra il sostegno P126N e il sostegno P18N/P127N in comune con quest'ultima;
- integrazione con la linea T231 tra il sostegno P18N/P127N e la S.E. Pianezza;
- lunghezza della linea T.216 integrata con la linea T.231: m. 4859, comprese le campate di estremità ritesate;
- attestamento della linea alla S.E. Pianezza;
- demolizione della tratta tra i sostegni da P126 a P134 (n. 9 sostegni, lunghezza linea in demolizione m 2768).

Linea T217:

- demolizione della tratta tra i sostegni da P25 a P33 (n. 10 sostegni, compreso il sostegno P32bis in cui termina la terna non utilizzata, lunghezza linea in demolizione m. 2449).
- Linea T216 – T217:
- demolizione della tratta tra i sostegni da P135 a P154 (n. 20 sostegni, lunghezza linea in demolizione m 5728);
- attestamento della campata P154-P155 a nuovo sostegno appartenente a una nuova linea facente parte di altro progetto.

Il bilancio dell'intervento nel suo complesso sarà il seguente:

- demolizione di 49 sostegni, ricostruzione di 14 sostegni, di cui 13 a doppia terna e uno a delta;
- demolizione di circa 15 km di linea e ricostruzione di circa 4,05 km, che diventano 5,45 km con i tratti di estremità ritesati.

2 ANALISI DELLO STATO ATTUALE

2.1 DESCRIZIONE DELLE AREE DI INTERVENTO E DEGLI USI DEL SUOLO IN ATTO

Le opere in progetto interessano il contesto agricolo, a prevalenza di seminativo, compreso tra gli abitati di San Gillio, Druento, Alpignano e Pianezza e le aree prevalentemente edificate degli abitati di Alpigno e Pianezza stessi. Meno rappresentati risultano gli appezzamenti dedicati alla praticoltura e le formazioni vegetali naturali: queste ultime, nel contesto d'intervento considerato, sono rappresentate unicamente da piccole formazioni residuali a Quercio-Carpineto e dalla fascia di vegetazione spondale, di limitato sviluppo planimetrico e localmente discontinua, che borda le sponde della Dora Riparia, attraversata da un tratto di linea destinata a dismissione all'altezza degli abitati di Pianezza e Alpignano.

Di seguito le categorie di uso del suolo in atto identificate in corrispondenza dell'area d'intervento e in prossimità di questa:

- Filari arborei e siepi arboreo-arbustive miste;
- Prati stabili di pianura;
- Verde ornamentale (comprensivo del verde stradale);
- Arboricoltura da legno;
- Corsi e specchi d'acqua;
- Seminativi;
- Aree edificate:
- Viabilità principale;
- Frutteti e vigneti;
- Quercio-Carpineti;
- Rimboschimenti;
- Robinieti.

L'area d'intervento, dal punto di vista della vegetazione naturale potenziale, è inserita all'interno delle zone di climax della farnia (*Quercus robur*), del frassino (*Fraxinus excelsior*) e del carpino bianco (*Carpinus betulus*) con formazioni a dominanza di farnia e lungo i grandi fiumi pianiziali, o presso le stazioni maggiormente umide, e presenza di ontano nero (*Alnus glutinosa*), pioppo bianco (*Populus alba*), salici sia arborei che arbustivi (*Salix* spp.). La tipologia vegetazionale che descrive meglio il contesto d'intervento è quella del querceto misto della pianura padana con presenza di farnia, rovere (*Quercus petraea*), carpino bianco, tiglio (*Tilia cordata*) e olmo (*Ulmus minor*).

L'area d'intervento interessa, da nord verso sud, le tre unità paesaggistico-ambientali denominate "Piana di Orbassano e Venaria", "Terrazzi della Mandria" e "Piane del Torinese" (classificazione Regione Piemonte IPLA); per quanto riguarda quest'ultima, tuttavia, le aree attraversate risultano prevalentemente urbanizzate allo stato attuale. Sono riportate di seguito le caratteristiche principali dell'unità in oggetto:

- *Piana di Orbassano e Venaria*, presente in corrispondenza della porzione nord dell'area d'intervento, prevalentemente ad est di questa:
 - Caratteristiche generali: aree caratterizzate da un intreccio assai articolato della rete irrigua e della rete idrografica minore, evidenziate dalla diffusa presenza lungo queste di filari arborei con presenza diffusa di salici e pioppi; la rete irrigua costituisce un capillare sistema di adduzione dell'acqua a vantaggio delle ampie superfici a prato stabile;
 - Distribuzione geografica: Torinese;
 - Geomorfologia: depositi fluvio-glaciali, relativamente antichi, con superfici da pianeggianti a lievemente ondulate;
 - Capacità d'uso ai fini agricoli e forestali: II classe;







- Note e caratteristiche limitanti l'uso del suolo: suoli con alcune moderate limitazioni che riducono la produzione delle colture per: scarsa profondità (generalmente < di 50 cm), pietrosità eccessiva, drenaggio interno rapido;
- Utilizzazioni agricole prevalenti: cerealicoltura (mais, orzo e grano), colture foraggere di prato stabile;
- Attitudini agricole: cerealicoltura, leguminose da granella, patata, coltura foraggere da prato stabile e avvicendate, frutticoltura, pioppo di ripa e di pieno campo;
- Attitudini forestali: specie legnose di pregio;
- *Terrazzi della Mandria*, presenti in corrispondenza della porzione nord e centrale dell'area d'intervento, prevalentemente a ovest di questa:
 - Caratteristiche generali: costituisce uno dei terrazzi che caratterizzano il paesaggio piemontese, a quota rialzata rispetto alle pianure circostanti e generalmente dotate di una ripida scarpata di raccordo con queste;
 - Distribuzione geografica: Torinese e Canavese in prevalenza;
 - Geomorfologia: antichi depositi fluviali terrazzati a superfici da sub-pianeggianti a ondulate;
 - Capacità d'uso ai fini agricoli e forestali: III classe;
 - Note e caratteristiche limitanti l'uso del suolo: suoli con alcune limitazioni che riducono la scelta e le produzioni delle colture per: scarsa profondità (< 25 cm), tessitura eccessivamente limosa soprastante orizzonti pedologici più argillosi o che si comportano come tali (localmente detti "crea"), drenaggio interno lento o impedito, idromorfia indotta dalla falda oscillante dalla superficie a 60 cm di profondità;
 - Utilizzazioni agricole prevalenti: colture foraggere di prato stabile e avvicendate, cerealicoltura (mais e grano);
 - Attitudini agricole: colture foraggere di prato stabile e avvicendate, in misura minore cerealicoltura;
 - Attitudini forestali: arboricoltura da legno, specie legnose di pregio, conservazione dei boschi a tutela della fertilità a lungo termine.
- *Piane del Torinese*, presenti in corrispondenza della porzione sud dell'area d'intervento, tali aree, tuttavia, risultano edificate in maniera preponderante allo stato attuale:
 - Caratteristiche generali: l'unità comprende il vasto territorio edificato dove sorge la città di Torino insieme agli edificati minori in continuità;
 - Distribuzione geografica: pianura torinese;
 - Geomorfologia: depositi alluvionali da mediamente recenti a recenti, con superfici da pianeggianti a lievemente ondulate;
 - Capacità d'uso ai fini agricoli e forestali: I classe;
 - Note e caratteristiche limitanti l'uso del suolo: suoli privi di limitazioni; localmente possibilità di pietrosità anche superficiale, pericoli d'inondabilità (eccezionale) nei tratti di superfici debolmente terrazzate in prossimità delle aste fluviali;
 - Utilizzazioni agricole prevalenti: colture foraggere di prato stabile e avvicendate, cerealicoltura vernina e estiva;
 - Attitudini agricole: cerealicoltura vernina e estiva, leguminose da granella, patata, bietola da zucchero, colture orticole, foraggere di prato stabile e avvicendate, frutticole, esenziere, pioppo di ripa o di pieno campo associato ad altre colture agrarie;
 - Attitudini forestali: specie legnose di pregio.

2.2 DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Le caratteristiche delle zone attraversate sono rappresentate nella documentazione fotografica riportata nel paragrafo che segue, che illustra anche il percorso delle linee in progetto.

La localizzazione dei sostegni è rappresentata nelle figure riportate in premessa nonché nelle tavole DE22231A1BAX00001, *Corografia*, e DE22231A1BAX00002, *Corografia con indicazione linee elettriche in demolizione*.

LINEA T.231 e LINEA T.216 in progetto: tutti i sostegni di seguito rappresentati sono oggetto di demolizione e ricostruzione nell'ambito del presente progetto; tra parentesi la numerazione del sostegno in progetto localizzato nelle prossimità.

	
<p>1. <i>Sostegno P6 (P7N-P138N), sulla destra i sostegni P7 e P8</i></p>	<p>2. <i>Sito di prevista localizzazione del sostegno P8N-P137N</i></p>
	
<p>3. <i>Sostegno P7 (P9N-P136N),</i></p>	<p>4. <i>Sostegno P8 (P10N-P135N), punto in cui inizia l'affiancamento alla linea T.595</i></p>
	
<p>5. <i>Sostegno P9 (P11N-P134N), tratto di linea in affiancamento alla linea T.595</i></p>	<p>6. <i>Sostegno P10 (P12N-P133N), sulla destra, a fianco la linea T.595</i></p>



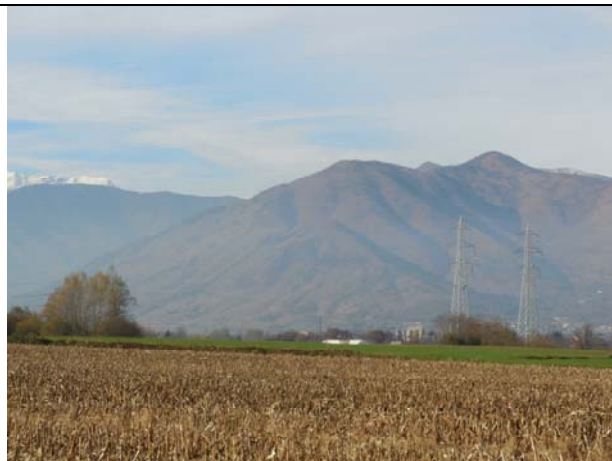
7. Sostegno P11 (P13N-P132N), sulla sinistra, a fianco la linea T.595



8. Sostegno P12 sulla destra, a fianco la linea T.595



9. Sito di prevista localizzazione del sostegno P14N-P131N



10. Sito di prevista localizzazione del sostegno P15N-P130N



11. Sostegno P13 (P16N-P129N), sulla sinistra, a fianco la linea T.595



12. Sostegno P14 (P17N-P128N) sulla sinistra, a fianco la linea T.595



13. Sito di prevista localizzazione del sostegno P18N-P127N



14. Sostegno P15 (P19N) sulla sinistra, a fianco la linea T.595, in basso il sostegno P126 (P126N) della T.216

LINEA T.217: tutti i sostegni di seguito rappresentati verranno demoliti nell'ambito del presente progetto.



1. Sostegno P25, in corrispondenza dell'attraversamento della linea T.231



2. Sostegno P26



3. Sostegno P27



4. Sostegno P28, sulla sinistra sostegno P29



5. Sostegno P29



6. Sostegno P30, tra i sostegno P29 e P31



7. *In primo piano il sostegno P31, sullo sfondo i sostegni P30 e P.29*









8. *Sostegno P32, sulla sinistra, e P32 bis*



9. *Sostegno P33, di raccordo alla linea T.216*

LINEA T.216: tutti i sostegni di seguito rappresentati, ad esclusione del sostegno P126, ricostruito, verranno demoliti nell'ambito del presente progetto.

	
<p>1. <i>Sostegno P126, punto in cui la linea T.216 sottopassa la T.595 e la T.231</i></p>	<p>2. <i>Sostegno P127</i></p>
	
<p>3. <i>Sostegno P128</i></p>	<p>4. <i>Sostegno P129, sulla sinistra l'allineamento dei sostegni fino all'attraversamento della linea T.231</i></p>
	
<p>5. <i>Sostegno P130</i></p>	<p>6. <i>Sostegno P131</i></p>



7. Sostegno P132



8. Sostegno P133



9. Sostegno P134

LINEA T.216 – T.217: tutti i sostegni di seguito rappresentati verranno demoliti nell'ambito del presente progetto.



1. Sostegno P135



2. Sostegno P136



3. Sostegno P137



4. Sostegno P138, sulla sinistra la linea T.919-T.920



5. Sostegno P139



6. Sostegno P140



7. Sostegno P141



8. Sostegni P142, a sinistra , e P143



9. Sostegno P144



10. Sostegno P145



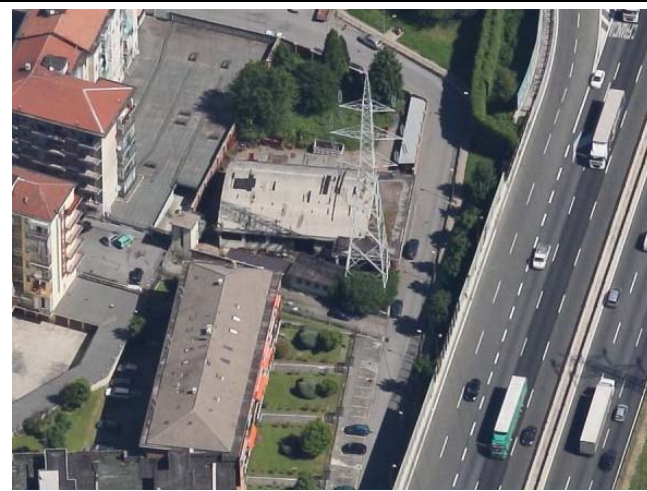
11. Sostegno P146



12. Sostegno P147



13. Sostegno P141



14. Sostegno P149



15. Sostegno P150



16. Sostegno P151



17. Sostegno P152



18. Sostegno P153



19. Sostegno P154

3 DESCRIZIONE DEI LIVELLI DI TUTELA

3.1 AREE PROTETTE E AREE VINCOLATE

I vincoli territoriali – ambientali presenti nell’area di intervento sono rappresentati nell’elaborato DE22231A1BAX00007 “Vincoli territoriali e ambientali”.

In via preliminare si evidenzia l’assenza di aree protette nelle aree interessate dalle opere in progetto.

Per quanto riguarda le aree vincolate sotto il profilo paesaggistico e ambientale gli elementi di maggior rilievo sono costituiti dalla Dora Riparia (attraversata da un tratto di elettrodotto in demolizione) e dai Laghi di Caselette. Nell’ambito territoriale in cui ricadono questi ultimi, sono inoltre presenti numerosi laghetti, di dimensione variabile, segnalati dagli strumenti urbanistici locali. Tenendo conto che anche questi bacini di minore dimensione costituiscono elementi di caratterizzazione del paesaggio e di rinaturalizzazione, si è ritenuto di estendere ad essi il vincolo previsto dall’art. 142 del D. Lgs. 42/2004.

3.1.1 Aree protette (parchi e riserve naturali)

Le opere di prevista realizzazione e demolizione non interessano aree protette. L’area protetta più prossima alle opere in progetto risulta essere il Parco naturale “La Mandria”: distanza minima pari a circa 1,2 km.

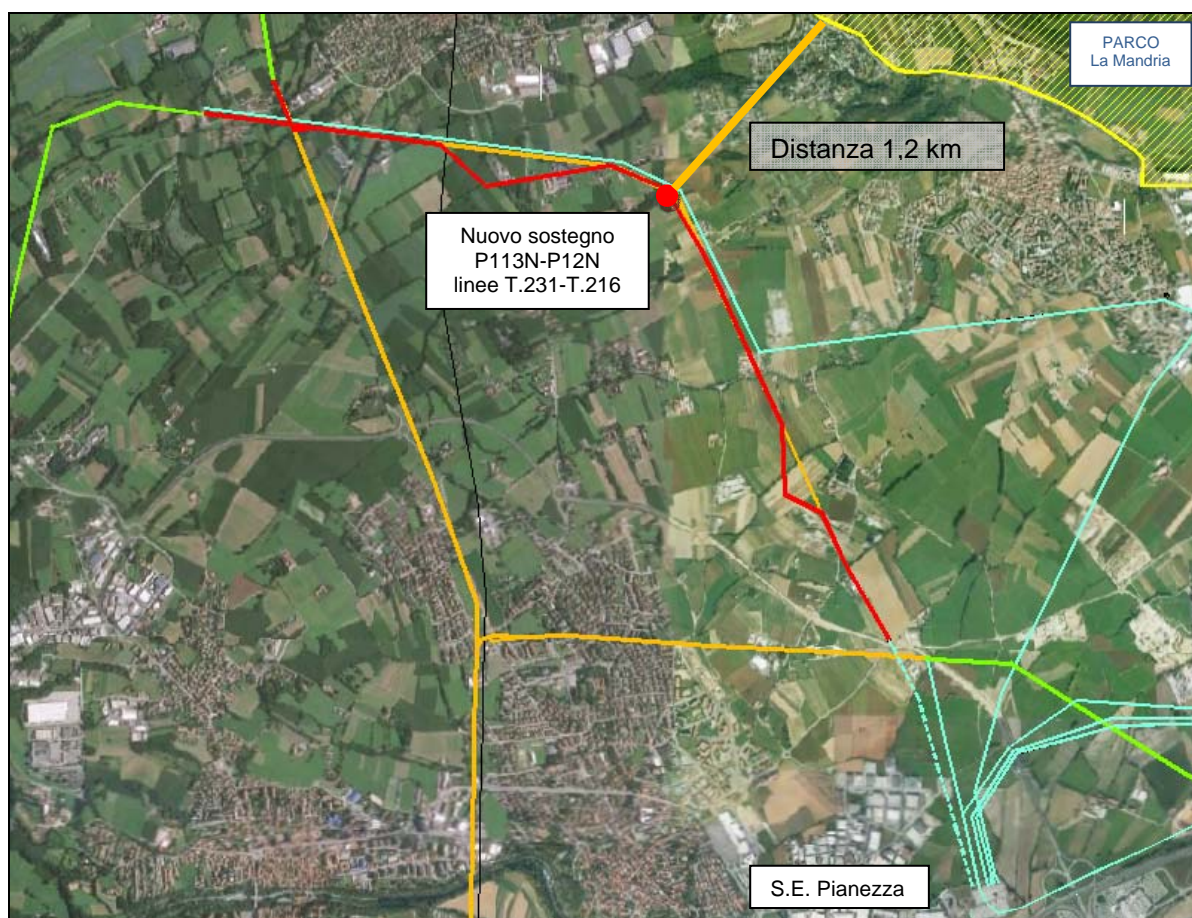


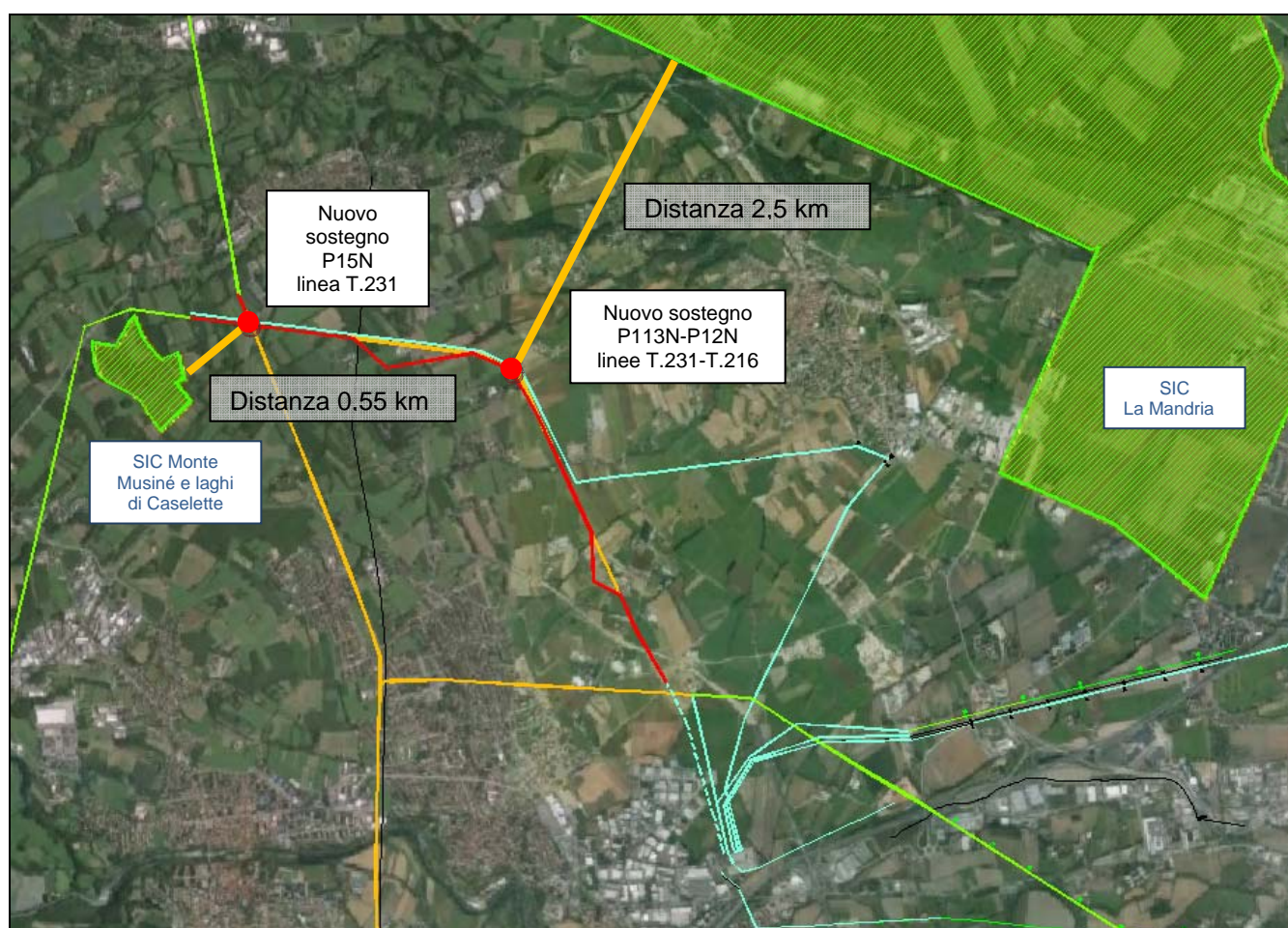
Figura 3.1/1 – Aree protette presenti a livello di area vasta (Fonte: Regione Piemonte)

3.1.2 Siti di Interesse Comunitario e Zone di Protezione Speciale

Le opere di prevista realizzazione non interessano direttamente SIC e ZPS. I siti Natura 2000 maggiormente prossimi sono i seguenti:

- SIC IT1110079 "La Mandria": distanza minima pari a circa 2,5 km dal sostegno P113N-P12N (linee T.231-T.216);
- SIC IT1110081 "Monte Musiné e laghi di Caselette": distanza minima pari a circa 0,55 km a sud-ovest dal sostegno P15N (linea T.231).

Entro 5 km dalle aree d'intervento non sono presenti ZPS.



Legenda

	Linea aerea esistente interessata dal progetto – tratti inalterati
	Tratti di linea aerea di prevista demolizione
	Linea aerea in progetto di nuova realizzazione
	Linea aerea realizzata nell'ambito di altro progetto
	Linea aerea esistente non interessata dal progetto

Figura 3.1/2 – SIC presenti a livello di area vasta (fonte: Natura 2000 Network Viewer)

3.1.3 Vincoli territoriali ambientali

Come esposto in premessa i fattori di vincolo presenti nell'ambito territoriale di intervento sono costituiti:

- dalla Dora Riparia, vincolo ai sensi del D. Lgs. 42/2004, art. 142, c. 1 punto c, attraversata da un tratto dell'elettrodotto T.216-T.217 in demolizione;
- dai Laghi di Caselette e dal limitrofo sistema di laghetti, vincolo ai sensi del D. Lgs. 42/2004, art. 142, c. 1 punto b, all'interno del quale ricade un tratto dell'elettrodotto T.231-T.216 in demolizione e ricostruzione.

Nell'area interessata dalle opere in progetto non sono presenti aree soggette a vincolo territoriale e ambientale, con riferimento a:

- aree boscate (D, Lgs. 42/2004, art. 142, c. 1 punto g),
- edifici e aree oggetto di specifico vincolo (D, Lgs. 42/2004, art. 136 e 157).

Per la rappresentazione dei vincoli territoriali-ambientali presenti si rimanda all'elaborato DE22231A1BAX00007.

3.1.4 Vincolo archeologico

Il tracciato dell'elettrodotto in progetto non interessa aree sottoposte a vincolo archeologico ai sensi dell'Art. 142 del D.Lgs. 42/2004 (ex lege 1089/39).

3.1.5 Vincolo idrogeologico

Le aree di progetto non sono interessate da vincolo idrogeologico ai sensi R.D.L. 3267/23 e della Legge Regionale 45/1989.

3.2 PIANI TERRITORIALI E PIANO PAESAGGISTICO

3.2.1 Piano territoriale regionale

Il Consiglio Regionale del Piemonte, con DCR n. 122-29783 del 21 luglio 2011, ha approvato il nuovo Piano Territoriale Regionale (PTR). Il nuovo Piano 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. La Giunta regionale con deliberazione n. 30-1375 del 14 novembre 2005 e n. 17-1760 del 13 dicembre 2005 aveva approvato il documento programmatico "Per un nuovo Piano Territoriale Regionale", contenente tutti gli elementi, sia istituzionali sia tecnici, per giungere alla redazione del nuovo strumento di governo del territorio regionale. Il nuovo PTR, adottato con DGR n. 19-10273 del 16 dicembre 2008, era stato trasmesso al Consiglio Regionale per l'approvazione nel giugno 2009. Ai fini della tutela delle risorse ambientali, ai sensi dell'articolo 20, comma 4, della legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 e successive modifiche ed integrazioni e della D.G.R. n. 12 – 8931 del 9 giugno 2008, è stato attivato il processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del PTR. La procedura è tesa a garantire la definizione ed il perseguimento di obiettivi di sostenibilità, nonché a stabilire limiti nell'uso e nel consumo delle risorse da rispettare nella pianificazione ai diversi livelli. Il nuovo Piano territoriale regionale basa tutta la sua analisi conoscitiva ed interpretativa del territorio sul Quadro di riferimento strutturale (Qrs). Il Qrs contiene la descrizione del territorio regionale con riferimento all'insieme degli elementi strutturanti il territorio stesso, alle loro potenzialità e criticità. Esso assolve ad un ruolo fondamentale nel governo del territorio, essendo il presupposto necessario per un disegno strategico dei processi di sviluppo e trasformazione coerente con i caratteri e le potenzialità dell'intero territorio regionale e delle sue parti. L'esigenza di ottenere una visione integrata a scala locale di ciò che al Ptr compete di governare, ha consigliato di organizzare e connettere tra loro le informazioni a partire da una trama di base, formata da unità territoriali di dimensione intermedia tra quella comunale e quella provinciale e

di identificare con essa il livello locale del Qrs. Questi “mattoni” della costruzione del Piano sono stati chiamati, con riferimento alla loro funzione principale, Ambiti di Integrazione Territoriale (AIT). Gli AIT sono stati ritagliati in modo che in ciascuno di essi possano essere colte quelle connessioni - positive e negative, attuali e potenziali, strutturali e dinamiche - che sfuggirebbero a singole visioni settoriali e che quindi devono essere oggetto di una pianificazione integrata, come è, per sua natura, quella territoriale.

In quanto base conoscitiva delle strutture territoriali a supporto della programmazione strategica regionale, si può sintetizzare il QRS con riferimento alle priorità, e quindi ai grandi assi, già individuati nei documenti programmatori della Regione. I grandi assi individuati riguardano:

- riqualificazione territoriale
- sostenibilità ambientale
- innovazione e transizione produttiva
- valorizzazione delle risorse umane.
- Gli assi sopra descritti, nel corso dell'evoluzione del piano, sono stati declinati in cinque strategie.

Strategia 1: Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio. La strategia è finalizzata a promuovere l'integrazione tra valorizzazione del patrimonio ambientale – storico – culturale e le attività imprenditoriali ad essa connesse; la riqualificazione delle aree urbane in un'ottica di qualità della vita e inclusione sociale, lo sviluppo economico e la rigenerazione delle aree degradate.

Strategia 2: Sostenibilità ambientale, efficienza energetica. La strategia è finalizzata a promuovere l'eco-sostenibilità di lungo termine della crescita economica perseguendo una maggiore efficienza nell'utilizzo delle risorse.

Strategia 3: Integrazione territoriale delle infrastrutture di mobilità, comunicazione, logistica. La strategia è finalizzata a rafforzare la coesione territoriale e lo sviluppo locale del nord-ovest nell'ambito di un contesto economico e territoriale a dimensione Europea; le azioni del Ptr mirano a stabilire relazioni durature per garantire gli scambi e le aperture economiche tra Mediterraneo e Mare del Nord (Corridoio 24 o dei due mari) e quello tra occidente ed oriente (Corridoio 5).

Strategia 4: Ricerca, innovazione e transizione produttiva. La strategia individua le localizzazioni e le condizioni di contesto territoriale più adatte a rafforzare la competitività del sistema regionale attraverso l'incremento della sua capacità di produrre ricerca ed innovazione, ad assorbire e trasferire nuove tecnologie, anche in riferimento a tematiche di frontiera, alle innovazioni in campo ambientale ed allo sviluppo della società dell'informazione.

Strategia 5: Valorizzazione delle risorse umane e delle capacità istituzionali. La strategia coglie le potenzialità insite nella capacità di fare sistema tra i diversi soggetti interessati alla programmazione/pianificazione attraverso il processo di governance territoriale.

Il Piano Territoriale è costituito dai seguenti elaborati:

- Relazione
- Norme di attuazione
- Rapporto ambientale
- Rapporto ambientale (sintesi non tecnica)
- Tavole della conoscenza
- Tavola di progetto

Le opere in progetto non presentano elementi di contrasto con gli indirizzi e le direttive del PTR e risultano coerenti con gli indirizzi relativi alla Strategia 1 Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio e Strategia 2 Sostenibilità ambientale, efficienza energetica.

Si riportano di seguito due stralci cartografici in merito.

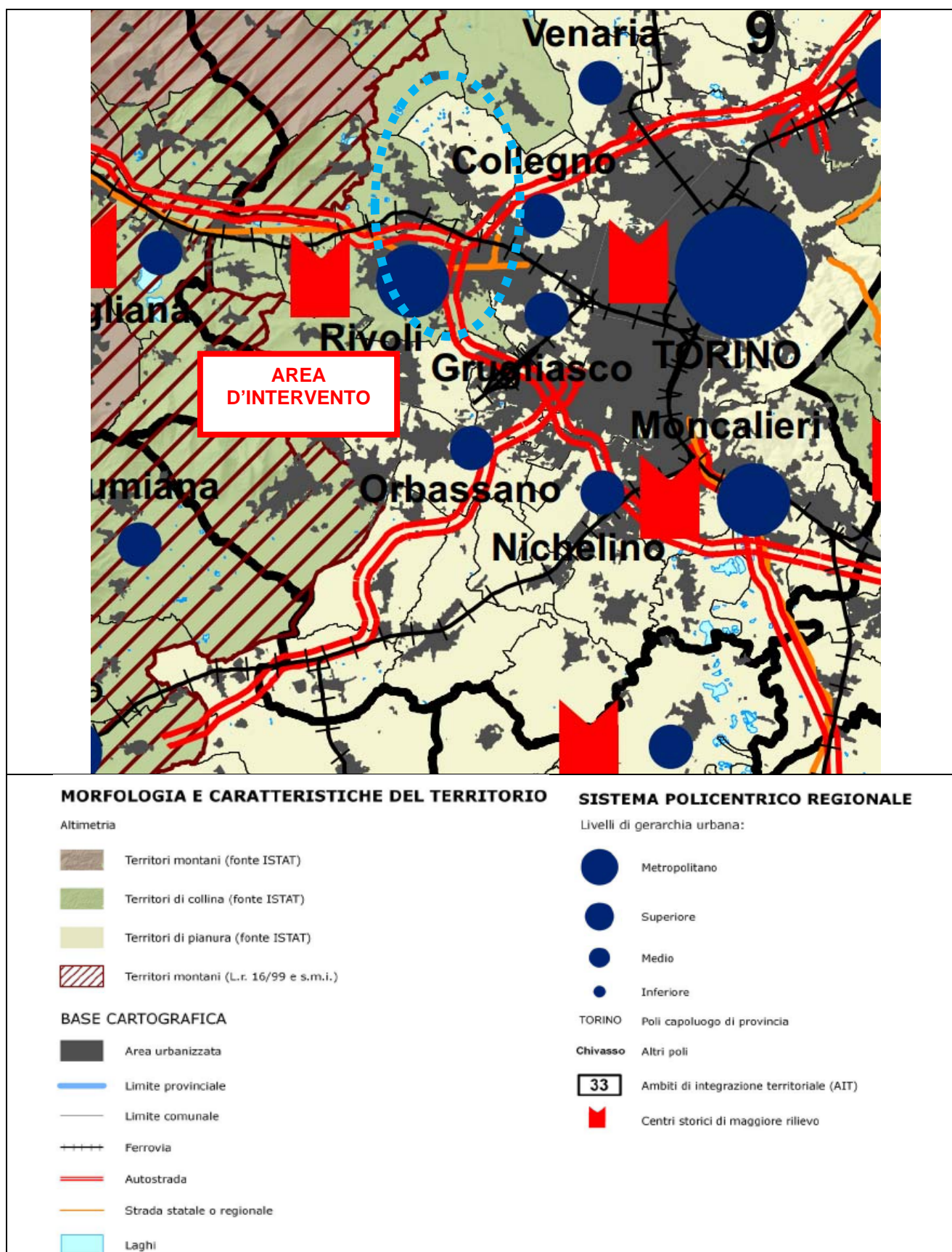


Figura 3.2.1/1 -Estratto della Tavola A – Strategia 1 Riqualificazione territoriale, tutela e valorizzazione del paesaggio – Cartografia e legenda

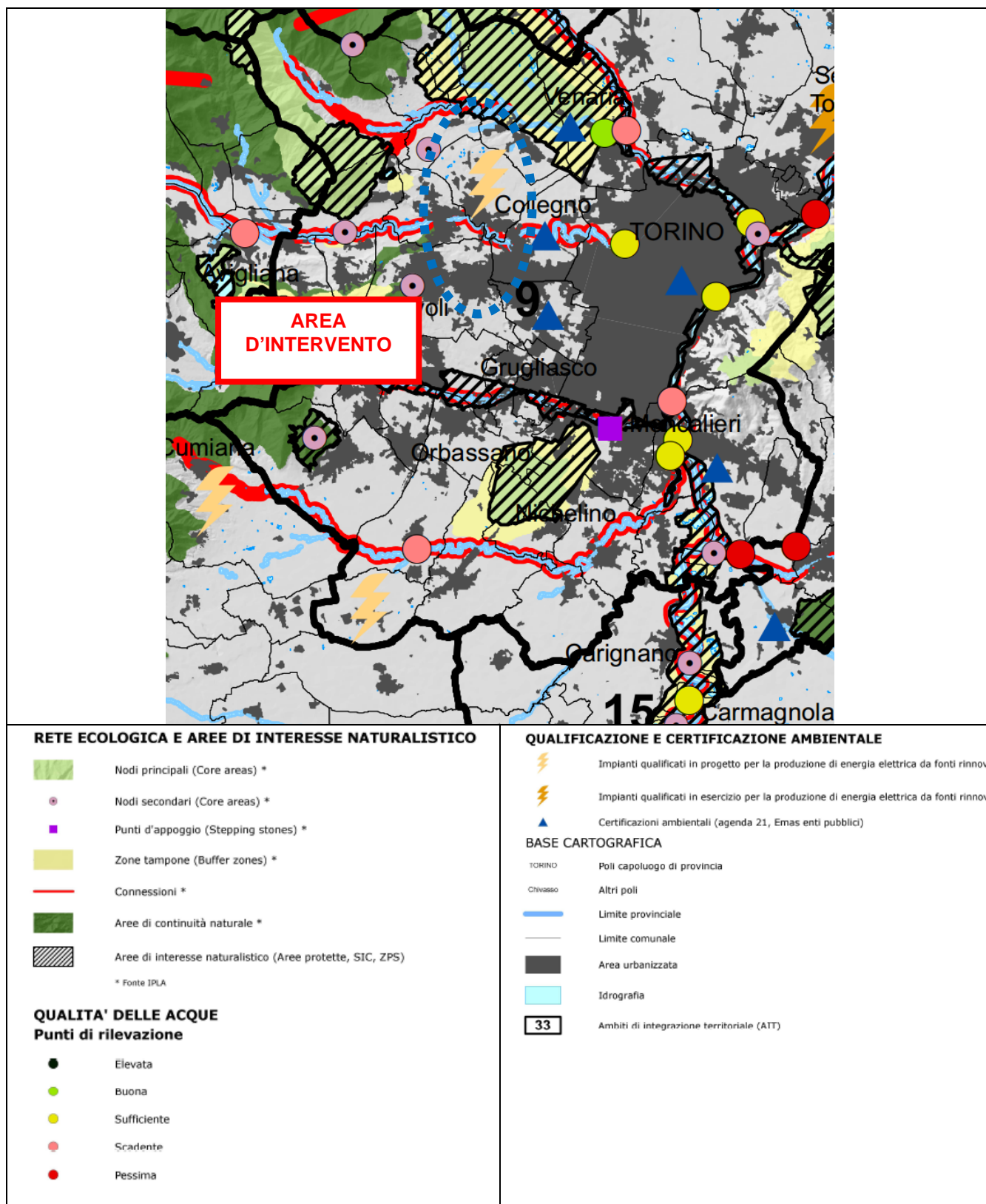


Figura 3.2.1/1 - Estratto della Tavola B – Strategia 2 Sostenibilità ambientale, efficienza energetica – Cartografia e legenda

3.2.2 Piano paesaggistico regionale

La Regione Piemonte ha avviato nel 2005 una nuova fase di pianificazione dell'intero territorio regionale, che ha comportato in particolare la formazione del Piano Paesaggistico Regionale (Ppr) ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs 42/2004) e della Convenzione Europea del Paesaggio (Consiglio d'Europa, 2000). La Giunta Regionale, con DGR n. 53-11975 del 4 agosto 2009 ha adottato il Piano Paesaggistico. L'area di intervento ricade all'interno dell'Ambito 36 Torinese identificato dal PPR, che comprende il comune di Pianezza e Collegno.

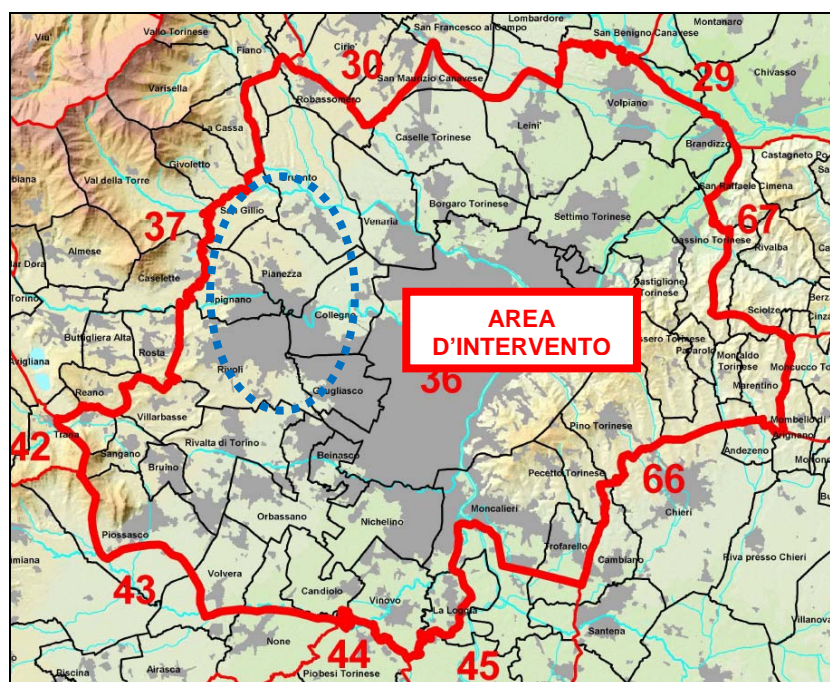


Figura 3.2.2/1 – PPR: Ambito 36 – Torinese

Dalla lettura della scheda dell'ambito emerge che il territorio si connota per la consistenza dell'urbanizzazione torinese che comporta effetti sull'assetto storico- paesaggistico di amplissima scala così da compromettere il paesaggio rurale di pianura, presente soprattutto ai margini dell'agglomerato urbano torinese. L'area di intervento si colloca tra l'alta pianura torinese e i terrazzi fluvioglaciali a nord-ovest di Torino che si connotano per un paesaggio agrario, in cui magre praterie appena ondulate si alternano alla cerealicoltura. Tra le emergenze fisico naturalistiche più prossime all'area di intervento ci sono l'area protetta e SIC della Mandria (circa 2,9 km di distanza) e l'area SIC dei Laghi di Caselette (circa 500 m di distanza).

Le caratteristiche storico- culturali dell'ambito che interessano l'area di intervento riguardano alcuni tratti del diffuso, e non sempre leggibile il disegno di un parcellare suddiviso da filari, strade poderali e canali minori (parziale compromissione principalmente dovuta alla crescita delle aree urbanizzate e delle infrastrutture viabilistiche). E' riconosciuto tra i sistemi rurali di pianura della scheda dell'ambito 36 il sistema della piana tra Venaria e Pianezza composta da una trama idrografica naturale e artificiale. Tali aree sono soggette ad indirizzi per la definizione normativa e per gli orientamenti strategici per le quali si intende conservare e valorizzare le aree rurali e gli aspetti residui dell'impatto storico (cascine, canalizzazioni, lottizzazioni) intercluse tra le urbanizzazioni lineari o dequalificate.

Le opere di prevista realizzazione e demolizione della linea T.231-T.216 interessano i seguenti sistemi e componenti, così come individuati nella Tavola P4.5 del PPR:

- Aree non montane a diffusa presenza di siepi e filari (art. 19);
- Area di elevato interesse agronomico (art. 20);
- Aree rurali di specifico interesse paesaggistico (art.32): sistemi paesaggistici 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
- Componenti morfologico – insediative Aree rurali di pianura con edificato rado (art. 40) m.i.14

Prendendo in considerazione le Nta, composte da direttive, indirizzi e prescrizioni, relativamente ai sistemi e componenti in cui ricadono gli interventi relativi alla linea T231, si possono considerare nello specifico i seguenti aspetti:

- il Ppr promuove (art. 19) il recupero e la valorizzazione delle praticolture permanenti, dei prati-pascoli e delle formazioni lineari di campo (siepi e filari) che qualificano le aree rurali non montane ad elevata biopermeabilità riconoscendone l'elevato valore paesaggistico-percettivo, culturale-identitario ed ecologico, con particolare riferimento alle loro caratteristiche di basso impatto, elevata biodiversità e connettività, protezione del suolo e delle falde, fissazione dei gas serra;
- il Ppr, nelle aree ad elevato interesse agronomico (art.20), persegue l'obiettivo di protezione del suolo dall'impermeabilizzazione e il mantenimento dell'uso agrario delle terre, secondo tecniche agronomiche adeguate a garantire la peculiarità delle produzioni e, nel contempo, la conservazione del paesaggio; nei territori individuati, la costruzione di nuove costruzioni è subordinata alla dimostrazione del rispetto dei caratteri paesaggistici della zona interessata;
- dall'estratto della Tavola P5 – Rete ecologica, storico-culturale e fruitiva del Ppr emerge che le opere di prevista realizzazione e demolizione ricadono all'interno dei "Contesto periurbano di rilevanza regionale" per i quali sono previste forme di progettazione integrata; le opere in progetto lambiscono, inoltre, elementi lineari relativi alle reti di fruizione (Greenways regionali) e alle fasce di connessione sovra locale (principali rotte migratorie).

Per quanto riguarda le opere in demolizione delle Linee T216 e T217, ai sistemi e componenti precedentemente illustrati si aggiungono, facendo sempre riferimento alla tavola P4.5 del PPR:

- Componenti morfologico – insediative Tessuti urbani esterni ai centri (art. 35) m.i.3
- Insediamenti specialistici organizzati (art. 37) m.i. 5
- Fascia fluviale interna (art.14)

Considerando il bilancio degli interventi previsti, ed in particolare il fatto che i tratti e in sostegni in demolizione risultano superiori a quelli di nuova realizzazione, con liberazione di significative porzioni dell'area interessata, ivi compresi alcuni ambiti prossimi a corridoi visuali molto frequentati, le opere in progetto risultano coerenti con gli obiettivi e i criteri di intervento indicati dal Ppr.

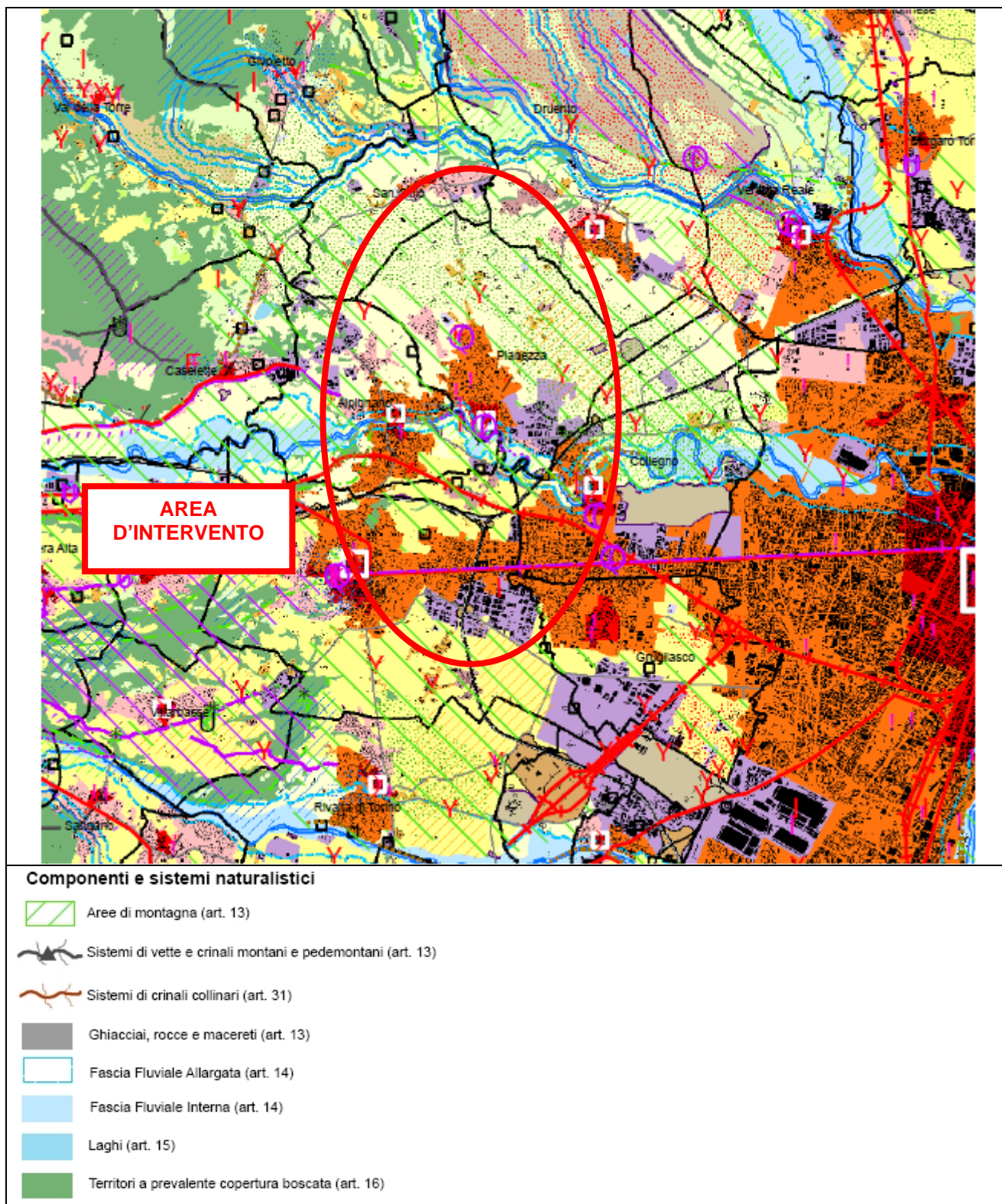















Figura 3.2.2/2 a - Estratto della Tavola P 4.5 – Componenti paesaggistiche – Cartografia e legenda

Componenti e sistemi storico-territoriali






Viabilità storica e patrimonio ferroviario (art. 22):

-  Rete viaria di età romana e medievale
-  Rete viaria di età moderna e contemporanea
-  Rete ferroviaria storica







Torino e centri di I-II-III rango (art. 24):

-  Torino
-  Struttura insediativa storica di centri con forte identità morfologica (art. 24)
-  Sistemi di testimonianze storiche del territorio rurale (art. 25)
-  Presenza stratificata di sistemi irrigui (art. 25)
-  Nuclei alpini connessi agli usi agro-silvo-pastorali (art. 25)
-  Sistemi di ville, vigne e giardini storici (art. 26)
-  Luoghi di villeggiatura e centri di loisir (art. 26)
-  Infrastrutture e attrezzature turistiche per la montagna (art. 26)
-  Aree e impianti della produzione industriale ed energetica di interesse storico (art. 27)
-  Poli della religiosità (art. 28)

Relazioni visive tra insediamento e contesto (art. 31):

-  Insediamenti tradizionali con bordi poco alterati o fronti urbani costituiti da edificati compatti in rapporto con acque, boschi, coltivi
-  Sistemi di nuclei costruiti di costa o di fondovalle, leggibili nell'insieme o in sequenza
-  Insediamenti pedemontani o di crinale in emergenza rispetto a versanti collinari o montani prevalentemente boscati o coltivati
-  Bordi di nuclei storici o di emergenze architettoniche isolate e porte urbane
-  Aree caratterizzate dalla presenza diffusa di sistemi di attrezzature o infrastrutture storiche (idrauliche, di impianti produttivi industriali o minerari, di impianti rurali)

Aree rurali di specifico interesse paesaggistico (art. 32):

-  Aree sommitali costituenti fondali e skyline
-  Sistemi paesaggistici agroforestali di particolare interdigitazione tra aree coltivate e bordi boscati
-  Sistemi paesaggistici rurali di significativa omogeneità e caratterizzazione dei coltivi: le risaie
-  Sistemi paesaggistici rurali di significativa omogeneità e caratterizzazione dei coltivi: i vigneti
-  Sistemi paesaggistici 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
-  Sistemi rurali lungo fiume con radi insediamenti tradizionali e, in particolare, nelle confluenze fluviali

 Luoghi ed elementi identitari (art. 33)


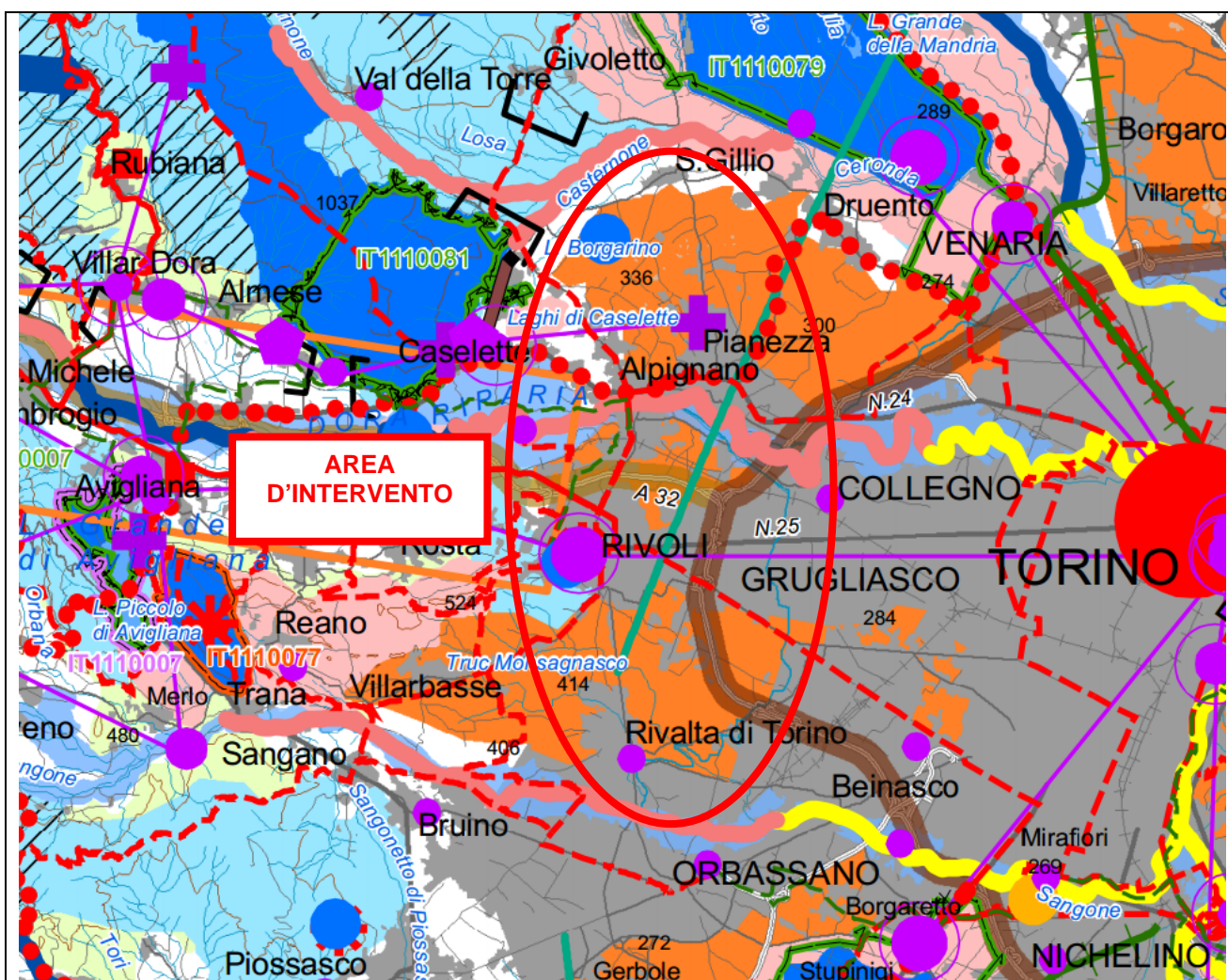
 Alpeggi e insediamenti rurali d'alta quota (art. 40) m.i.15

Figura 3.2.2/2 b - Estratto della Tavola P 4.5 – Componenti paesaggistiche – Legenda



Rete ecologica

Nodi (Core Areas)

- Principali
- Secondari

Connessioni ecologiche

Corridoi

- ▬ Da mantenere
- ▬ Da potenziare
- ▬ Da ricostituire
- ▬ Esterni
- Punti d'appoggio (Stepping stones)

Aree di connettività diffusa

- ▨ Fasce di buona connessione da mantenere e potenziare
- ▭ Aree di continuità di discreta naturale da mantenere e monitorare
- ▭ Varchi ambientali
- ▭ Aree urbanizzate, di espansione e relative pertinenze
- ▭ Aree rurali in cui ricreare connettività diffusa
- ▬ Aree di discontinuità da recuperare e/o mitigare

Fasce di connessione sovregionale

- ▨ Alpine ad elevata naturalità e bassa connettività
- ▨ Montane a buona naturalità e connettività
- ▨ Rete fluviale condivisa
- ▬ Principali rotte migratorie

Figura 3.2.2/3 a- Estratto della Tavola P5 – Rete ecologica, storico-culturale e fruitiva – Cartografia e legenda



Figura 3.2.2/3 b - Estratto della Tavola P5 – Rete ecologica, storico-culturale e fruitiva - Legenda

3.2.3 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC2)

La variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTC2) della Provincia di Torino è stata adottata con D.C.P. n. 26817 in data 20/07/2010 ed approvata dalla Regione, ai sensi dell'art. 7 della LUR 56/77 e smi, con D.C.R. n. 121-29759 in data 21/07/2011; il PTC2 entra in vigore con la pubblicazione sul B.U.R. del suddetto provvedimento.

Le politiche del PTC2 riprendono i principi posti alla base del Piano territoriale vigente (PTC1) e, ribadendo la strategicità della messa in campo di azioni efficaci poste in solido equilibrio tra il principio di sostenibilità ambientale e gli orizzonti di sviluppo socio economico del territorio, si articolano per settori specifici e per tematiche trasversali e si confrontano con il quadro aggiornato legislativo ed urbanistico, facendo proprie, dove necessario, le indicazioni fornite dai nuovi strumenti normativi e di governo del territorio (PTR, PPR, PAI,..).

Il PTC2 si prefigge di concorrere allo sviluppo ambientalmente sostenibile del territorio della Provincia di Torino, attraverso la messa in atto di strategie e di azioni settoriali e/o trasversali, coordinate e, dove necessario tra loro complementari, da declinare e sviluppare per ciascuna delle componenti dei diversi sottosistemi funzionali di riferimento (sistema insediativo, sistema dei collegamenti,...), secondo le specificità di ciascuno di essi; gli obiettivi portanti sono:

- consumo di suolo contenuto e utilizzo delle risorse naturali contenuto
- biodiversità tutelata e incrementata
- sistema delle connessioni materiali ed immateriali completato ed innovativo
- pressioni ambientali ridotte e qualità della vita migliorata
- sviluppo socio-economico del territorio e policentrismo

Le opere di prevista realizzazione e demolizione (linea T231) rientrano nelle aree che il PTC2 classifica in "Aree ad elevata vocazione e potenzialità agricola" e che comprendono in via prioritaria i suoli di I e II Classe di capacità d'uso (art. 27 Nta).

Le opere di prevista demolizione (linea T216 e T217) rientrano nelle aree che il PTC2 classifica in "Aree ad elevata vocazione e potenzialità agricola" e che comprendono in via prioritaria i suoli di I e II Classe di capacità d'uso (art. 27 Nta), aree protette proposte provinciali, di ampliamento e/o nuova istituzione (artt. 35 e 36) e corridoi di connessione ecologica (artt 35 – 47).

La coerenza con il PTC2, oltre agli aspetti già richiamati di riqualificazione paesaggistica, si attua con la riduzione dei fattori di vincoli connessi alla presenza di infrastrutture all'interno di aree di elevata capacità d'uso agricolo.

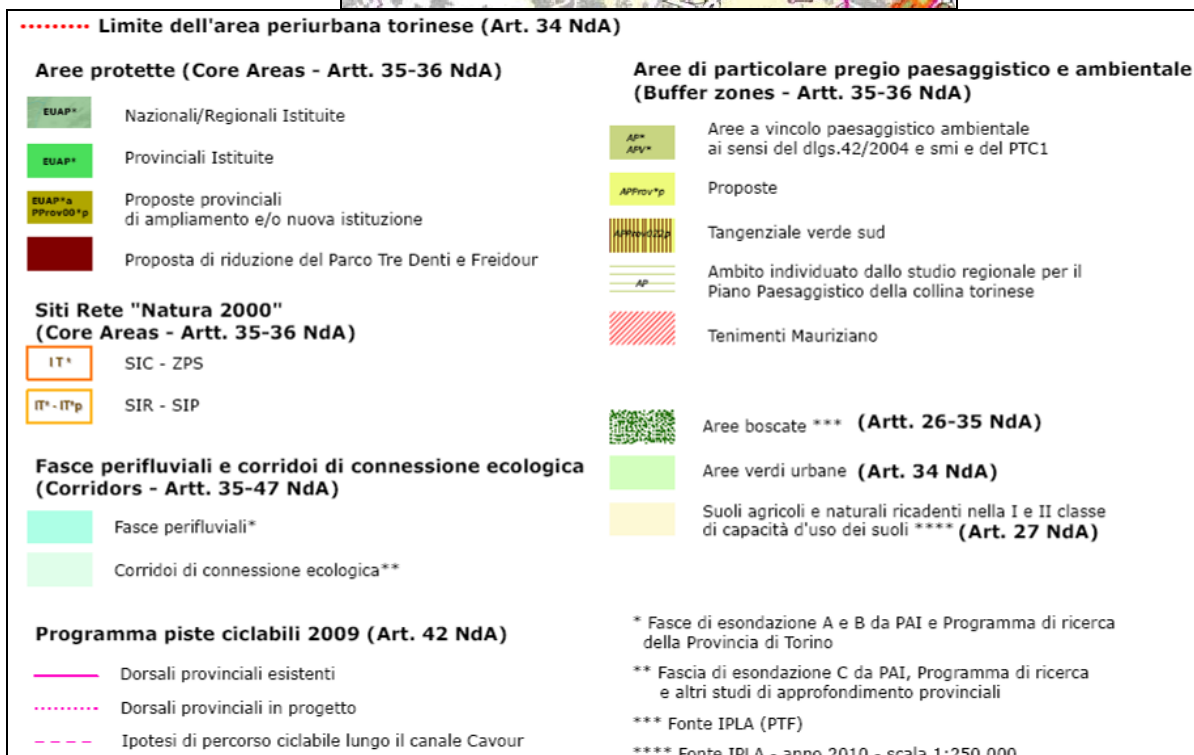
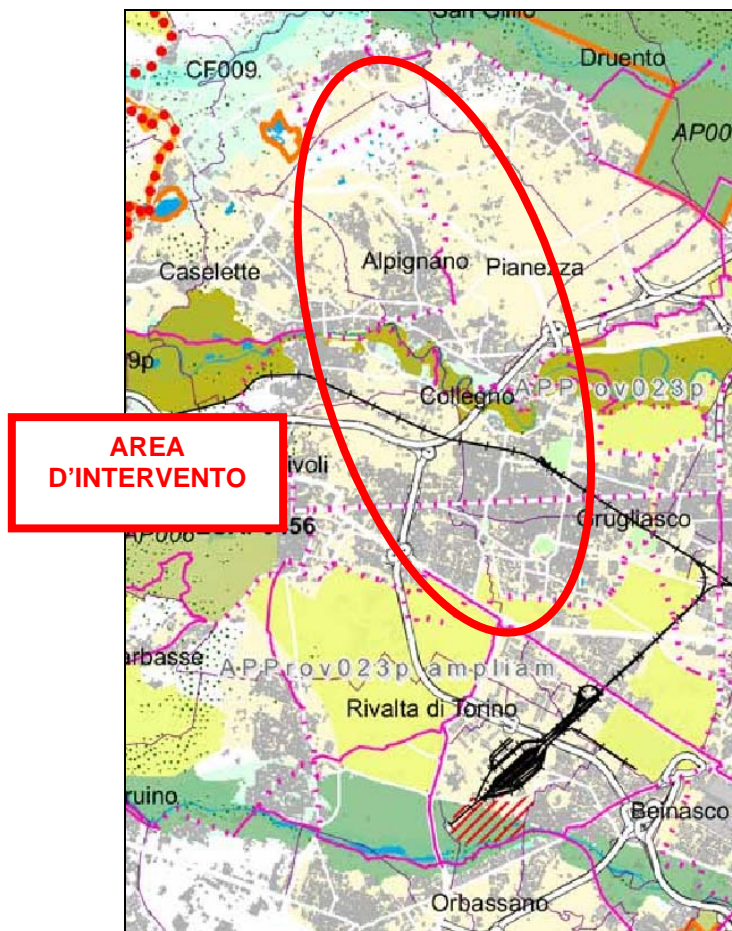


Figura 3.2.3/1: Tavola del verde e delle aree libere; PTCP2 della Provincia di Torino – Estratto cartografico e legenda

3.3 PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE

3.3.1 Linea T231

3.3.1.1 Piano Regolatore Generale del Comune di Pianezza

Le opere in progetto riguardanti la linea T231 ricadono all'interno del territorio del Comune di Pianezza; si veda in merito la tavola DE22231A1BAX00008 - Previsione degli strumenti urbanistici.

Il Comune di Pianezza con deliberazione Consigliare n. 27 del 24/03/2011 ha approvato il progetto definitivo della variante generale del Piano Regolatore Generale, approvato con delibera della Giunta Regionale n 41-21259 del 29/07/1997.

Con riferimento al progetto definitivo della variante generale del P.R.G.C. vigente, le opere di prevista realizzazione e demolizione interessano aree agricole a tutela degli insediamenti, aree agricole produttive con impianto originario mantenuto e aree agricole produttive, insediamenti agricoli in attività (art.132 Nta).

Le opere di progetto, inoltre, attraversano fasce alberate e di siepi localizzate lungo il corso dei canali; entrambi gli elementi rientrano tra gli elementi della rete ecologica in quanto i canali sono parte del sistema idrografico principale (fasce di connessione primarie) mentre siepi e filari costituiscono la fascia di connessione diffusa (figura 2.3/10: P1, Assetto territoriale generale: Viabilità – Destinazioni e Vincoli).

3.3.1.2 Piano Regolatore Generale del Comune di San Gillio

Le opere in progetto della linea T231, demolizione e ricostruzione, ricadono per un breve tratto all'interno del territorio del Comune di San Gillio; si veda in merito la tavola DE22231A1BAX00008 - Previsione degli strumenti urbanistici.

Il Comune di San Gillio con delibera di Giunta Regionale 08.02.2010, n. 33-13217 approva la variante di revisione generale al Piano Regolatore Generale Comunale vigente; con Deliberazione di Consiglio Comunale n° 2 del 30.01.2012 sono state approvate le controdeduzioni, le osservazioni ed il progetto definitivo relativo al Piano Regolatore Generale Comunale - prima Variante Parziale ai sensi dell'art. 17 comma 7 della L.R. 56/77 e smi.

Con riferimento al progetto della variante di revisione generale al PRGC, le opere di prevista realizzazione e demolizione della linea T231, riguardano esclusivamente aree agricole già oggi interessate da elettrodotti.

3.3.2 Linee T217

Le opere in progetto della linea T217 ricadono interamente all'interno del territorio del Comune di Pianezza, si veda in merito la tavola DE22231A1BAX00008 - Previsione degli strumenti urbanistici.

Le opere, riguardanti la demolizione di un esteso tratto di linea, ricadono parte in aree residenziali e parte in aree agricole.

3.3.3 Linee T216

Le opere in progetto della linea T216 ricadono all'interno del territorio dei Comuni di San Gillio, Pianezza, Alpignano e Rivoli, si veda in merito la tavola DE22231A1BAX00008 - Previsione degli strumenti urbanistici. Le opere, comprendenti la demolizione di un esteso tratto di linea, ricadono, per quanto riguarda:

- il Comune di San Gillio, in aree agricole (riferimento alla variante di revisione generale al Piano Regolatore Generale Comunale Vigente approvata con delibera di Giunta Regionale 08.02.2010, n. 33-13217);
- il Comune di Pianezza, in aree agricole e aree residenziali (riferimento al progetto definitivo della variante generale del Piano Regolatore Generale, approvato con delibera della Giunta Regionale n 41-21259 del 29/07/1997 e al con delibera Consigliare n. 27 del 24/03/2011);
- il Comune di Alpignano, dapprima in zone a carattere misto, residenziale e terziario-produttivo, e quindi nell'ambito di territorio libero comprendente il corso d'acqua della Dora Riparia e aree agricole (riferimento alla variante generale al PRG approvato con DGR 45-21263 del 1.09.07 e successive varianti parziali),
- il Comune di Rivoli, in aree urbanizzate a destinazione in parte residenziale e in parte industriale; un primo tratto riguarda inoltre aree agricole; si evidenzia infine che le demolizioni in questo Comune interessano tratti in attraversamento di importanti infrastrutture: la linea ferroviaria Torino-

Bardonecchia-Modane, l'autostrada del Frejus in corrispondenza della barriera in località Bruere, l'autostrada Tangenziale di Torino in corrispondenza dello svincolo di Corso Francia; (riferimento al progetto definitivo e alla relativa variante parziale 18P/2013di revisione del PRG approvato con deliberazione della Giunta Regionale 11-3288 del 25/06/2001).

3.4 DESCRIZIONE E RAPPRESENTAZIONE DEL CONTESTO PAESAGGISTICO

3.4.1 Descrizione del contesto paesaggistico

La *Carta dei paesaggi agrari e forestali* della Regione Piemonte (figura 3.4/1) suddivide il territorio regionale in Sistemi, Sottosistemi e Sovraunità di paesaggio.

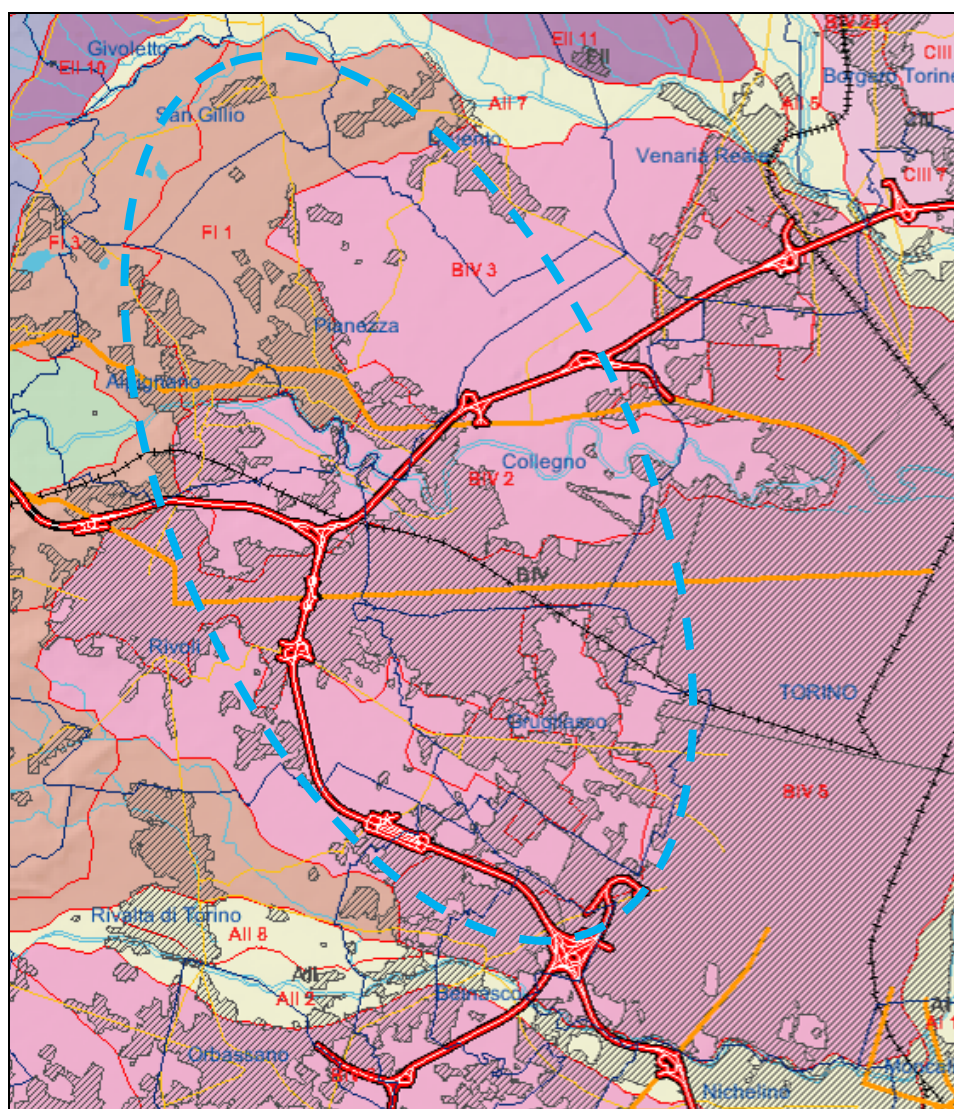
Le opere in progetto interessano prevalentemente il sistema del paesaggio dell'Alta Pianura caratterizzato da vaste estensioni di terre piane poste in genere a ridosso dei rilievi e a questi raccordate da una larga fascia pedemontana. Il sistema dell'Alta Pianura presenta ancora pendenze e dislivelli apprezzabili ad occhio nudo. Questo territorio, che presenta marcati segni delle trasformazioni subite da parte dell'uomo per migliorarne la produttività, è percorso da una fitta rete irrigua. Gli ordinamenti agrari, condizionati da limiti pedologici, assumono caratteri di intensività solo nei settori più produttivi e discosti dalla cerchia alpina.

Le opere in progetto interessano, in maniera più limitata, il sistema del paesaggio dell'anfiteatro morenico e dei bacini lacustri connotato da rilievi collinari prodotti dai fenomeni glaciali, più o meno estesi e consistenti. L'area di interesse riguarda una zona di pianura allo sbocco vallivo della Val Susa, che ha conosciuto una capillare penetrazione agraria ovunque le condizioni del rilievo lo hanno consentito, sovente ritagliata in stretti corridoi intermorenici.

Nel dettaglio l'area d'intervento interessa il sottosistema dell'alta pianura torinese e il sottosistema degli anfiteatri morenici pedemontani, posto a nord del primo.

I tratti caratterizzanti di questo sottosistema sono l'elevato grado di antropizzazione storica, con il sistema di centri minori localizzati a nord della conurbazione torinese, all'interno di un contesto in cui permane una consolidata connotazione agraria.

Questo ambito confina a sud con le zone in trasformazione della periferia metropolitana, caratterizzate dalla presenza di vie di rapida comunicazione, agglomerati produttivi e commerciali, e dalla latente espansione della zone residenziali di margine. Ancora più a sud il paesaggio delle aree di intervento acquisisce le caratteristiche propriamente urbane dei centri maggiori (Alpignano, Pianezza, Rivoli, Collegno e Grugliasco) del settore ovest dell'area metropolitana.



SISTEMI DI PAESAGGIO	SOTTOSISTEMI DI PAESAGGIO
A - RETE FLUVIALE PRINCIPALE	I BASSO CORSO DEL PO II PRINCIPALI TRIBUTARI DEL PO E DEL TANARO III DORA BALTEA IV ALTO CORSO PIANO DEL PO, DEL TANARO E DEI SUOI AFFLUENTI V MEDIO E BASSO CORSO DEL TANARO
B - ALTA PIANURA	I CUNEESE CENTRALE II PINEROLESE III TORINESE - CANAVESE IV FASCIA ESTERNA ALL'ANFITEATRO MORENICO V ALTO NOVARESE VI ALESSANDRINO
C - MEDIA PIANURA	I CUNEESE SETTENTRIONALE ED ORIENTALE II CARIGNANESE - BRAIDESE - TORINESE III BASSO CANAVESE IV BASSO NOVARESE - VERCELLESE - CASALESE V NOVARESE ORIENTALE
D - MEDIA PIANURA (MERIDIONALE ORIENTALE)	I TORTONESE - VOGHERESE
E - TERRAZZI ALLUVIONALI ANTICHI	I PIANALTI CUNEESE E DEL PINEROLESE II PIANALTI CUNEESE, DEL PINEROLESE E DEL CARMAGNOLESE III VAUDE IV BARAGGE V TERRAZZI ALESSANDRINI
F - ANFITEATRI MORENICI E BACINI LACUSTRI	I RIVOLI - AVIGLIANA II EPOREDIESE III CUSIO - VERBANO

Figura 3.4/1 – Carta dei paesaggi agrari e forestali del Piemonte

La figura che segue illustra la morfologia dell'area in cui ricadono gli interventi l'opera in progetto e ne pone in evidenza il profilo piano, leggermente ondulato a nord della Dora Riparia; a sud l'andamento del terreno è più mosso, per la presenza delle ultime propaggini della dorsale morenica di Rivoli.

La morfologia dell'area è inoltre caratterizzata dalla presenza del fiume Dora Riparia, che, superata la stretta tra la piana di Collegno – Rivoli in destra idrografica e quella di Alpignano – Pianezza in sinistra, in questo punto sbocca nella pianura a ovest di Torino. L'ambito fluviale, marcatamente inciso, si colloca ad una quota di circa 20 metri inferiore rispetto a quella delle zone circostanti.

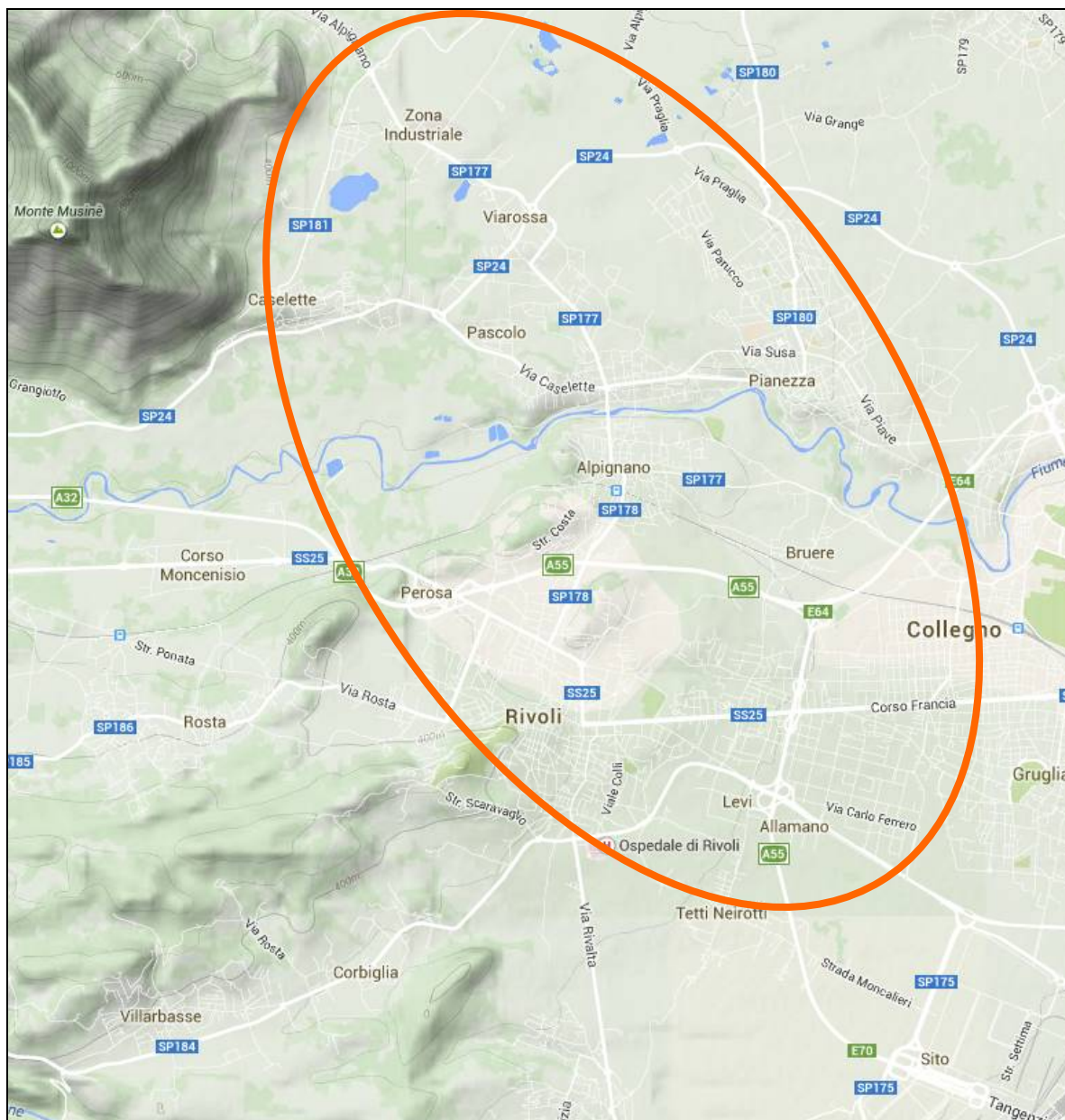


Figura 3.4/2 – Morfologia dell'area

3.4.2 Lineamenti del paesaggio locale

La documentazione fotografica riportata in paragrafo 2.2, nonché le viste fotografiche e i foto inserimenti riportati in allegato al presente capitolo, illustrano le caratteristiche del paesaggio locale in cui si collocano le linee in esame. Si rimanda inoltre alla tavola DE22231A1BAX00014 *Paesaggio, beni storico architettonici – Percezione visiva*.

Le linee elettriche interessate dalle opere in progetto ricadono all'interno di due vasti ambiti: quello visuale corrispondente alle zone agricole ad ovest e a nord dell'Autostrada Tangenziale di Torino e quello a carattere urbano a sud dell'Autostrada Tangenziale di Torino.

Le aree corrispondenti alle zone agricole ad ovest e a nord dell'Autostrada Tangenziale di Torino si connotano per essere un terrazzo sulla valle in cui scorre la Dora Riparia e per raccordare, con un leggero declivio, l'area metropolitana torinese con la fascia dei rilievi pedemontani. Si tratta di un paesaggio che presenta ampie visuali favorite dalla morfologia pianeggiante e dalle colture prevalentemente a prato o a seminativo. La percezione visiva ad ampio raggio è tuttavia delimitata e frammentata dalle fasce di vegetazione, prevalentemente arbustiva, che crescono lungo il fitto reticolo irriguo e lungo la viabilità locale.

Nel settore in esame questo paesaggio risulta compromesso da alcuni elementi detrattori, in primo luogo costituiti da insediamenti residenziali recenti localizzati lungo le principali strade locali che determinano una maggiore frammentazione del paesaggio agricolo. Ulteriori elementi detrattori sono rappresentati dallo sfondo pressoché continuo degli insediamenti commerciali che sono stati attuati lungo l'autostrada Tangenziale di Torino, trasformandola in vetrina espositiva e pubblicitaria, nonché dalle numerose linee ad alta tensione che si diramano dalla Stazione Elettrica di Pianezza.

Le aree corrispondenti alla zona sud dell'Autostrada Tangenziale di Torino si caratterizzano per la presenza pressoché totale della componente urbana che si presenta, a seconda delle zone, con un tessuto residenziale a media e alta densità, localmente interrotto da settori a residuale uso agricolo. Il tessuto urbano residenziale si connota per uno sviluppo stratificato (architetture storiche si avvicendano ad espansioni recenti) in cui Corso Francia rappresenta uno degli assi prospettici più rilevanti per la conurbazione torinese.

Nelle zone più a sud dell'area di intervento, tra la tangenziale di Torino e corso Allamano, è localizzata una estesa area industriale. L'area industriale a sud non presenta elementi di filtro visivo di margine e di separazione rispetto alle aree agricole e al contesto urbano limitrofo.

3.4.3 Beni storico - architettonici

Nell'ambito territoriale considerato per lo studio paesaggistico i beni storico architettonici sono costituiti esclusivamente dalle componenti di interesse testimoniale di alcuni complessi agricoli. Si veda in merito l'allegata tavola DE22217A1BAX10014 *Paesaggio, beni storico architettonici – Percezione visiva*.

3.4.4 Percezione visiva

Nel vasto ambito percettivo in cui si collocano le opere di prevista attuazione non sono presenti punti panoramici. La percezione visiva è pertanto legata agli insediamenti esistenti (insediamenti rurali – residenziali nella piana agricola, zone residenziali di Pianezza, zone in parte residenziali e in parte industriali di Rivoli), e soprattutto alla percorrenza della viabilità.

Tra la viabilità locale si evidenzia in particolare come corridoio percettivo la variante stradale agli abitati di Pianezza e Alpignano, di più recente realizzazione, che presenta un andamento ondulato per la necessità di superare la viabilità locale e di conseguenza, nei tratti più rilevati offre visuali a raggio più ampio. Si tratta di un corridoio molto frequentato, in quanto, per il suo collegamento alla rete autostradale e alle possibilità di raccordo con la principale viabilità della città di Torino, è diventato uno dei principali percorsi di relazione tra la valle di Susa e l'area metropolitana.

Da sottolineare la diretta percezione visiva dei tratti di elettrodotto esistente, di prevista demolizione, collocati all'interno o ai margini delle zone abitate di Pianezza, Alpignano e Rivoli.

Sempre in ambito urbano, il principale asse di comunicazione tra Rivoli e Torino è costituito dall'asse di

Corso Francia; di rilevanza paesaggistica per l'importanza che ricopre come asse prospettico (castello di Rivoli-Superga), è uno dei principali elementi identitari della conurbazione ovest di Torino.

La linea T.216-T.217, esistente e di prevista demolizione, percorre il nodo in cui corso Francia attraversa la Tangenziale di Torino: si tratta senza dubbio il punto in cui si hanno le condizioni di maggiore visibilità, sia per le caratteristiche dei sostegni, di particolare altezza per la presenza di infrastrutture e insediamenti, sia per l'incombere dell'edificato circostante, sia per la visibilità dai corridoi visuali costituiti dalle due infrastrutture.

La percorrenza della viabilità strettamente locale, sia per le caratteristiche di quest'ultima (livelletta radente, talora in trincea, presenza di vegetazione spontanea di bordo strada) offre possibilità visuali di più ridotto raggio in ambito agricolo; allo stesso modo anche in ambito urbano la viabilità locale è limitata dalla presenza delle numerose costruzioni.

L'ambito fluviale della Dora Riparia, uno dei principali elementi che connotano il paesaggio, si presenta talvolta corredato da un'ampia vegetazione ripariale, mentre nelle zone più urbane, risulta circoscritto da profonde e incisive sponde artificiali. La percezione del fiume è limitata ad un circoscritto intorno per via dei dislivelli dovuti all'incisione delle acque sul terreno; di maggiore ampiezza percettiva risulta la vegetazione ripariale che sviluppandosi anche con arbusti elevati permettono di riconoscere l'ambito anche a distanze più rilevanti.

4 CARATTERISTICHE DELLE OPERE IN PROGETTO

Gli interventi per la realizzazione della linea elettrica comprendono:

- preparazione dei cantieri e trasporto dei materiali;
- realizzazione delle fondazioni;
- costruzione dei nuovi sostegni;
- posa e tesatura e dei conduttori e della fune di guardia;
- demolizione degli attuali sostegni;
- ripristino del terreno nelle aree interferite dai lavori di costruzione.

- Sostegni

I sostegni di prevista realizzazione saranno prevalentemente del tipo tronco piramidale a doppia terna, in angolari di acciaio ad elementi zincati a caldo e bullonati, raggruppati in elementi strutturali. Il sostegno 126N di raccordo della linea T.216 dall'attuale tracciato al tracciato di progetto sarà del tipo a delta.

I sostegni di previsto impiego sono di tipo speciale e saranno oggetto di specifico dimensionamento nella successiva fase di progettazione esecutiva. Ogni sostegno sarà costituito da un numero diverso di elementi strutturali in funzione della sua altezza. Il calcolo delle sollecitazioni meccaniche ed il dimensionamento delle membrature verrà eseguito conformemente a quanto disposto dal D.M. 21/03/1988 e le verifiche verranno effettuate per l'impiego sia in zona "A" che in zona "B".

I sostegni avranno un'altezza tale da garantire, anche in caso di massima freccia del conduttore, il franco minimo prescritto dalle vigenti norme.

I sostegni saranno provvisti di difese parasalita.

Ciascun sostegno si può considerare composto dagli elementi strutturali: mensole, parte comune, tronchi, base e piedi. Ad esse sono applicati gli armamenti (cioè l'insieme di elementi che consente di ancorare meccanicamente i conduttori al sostegno pur mantenendoli elettricamente isolati da esso) che saranno di tipo ad amarro. Vi è infine il cimino atto a sorreggere la doppia corda di guardia.

Le figure di seguito riportate illustrano le tipologie di riferimento.

Le successive tabelle riportano, per ciascuna linea, le dimensioni principali dei sostegni di prevista realizzazione.

- Fondazioni

Ciascun sostegno è dotato di quattro piedi e delle relative fondazioni.

La fondazione è la struttura interrata atta a trasferire i carichi strutturali (compressione e trazione) dal sostegno al sottosuolo.

Le fondazioni unificate sono utilizzabili su terreni normali, di buona o media consistenza.

Ciascun piedino di fondazione è composto da:

- a) un blocco di calcestruzzo armato costituito da una base, che appoggia sul fondo dello scavo, formata da una serie di platee (parallelepipedi a pianta quadrata) sovrapposte; detta base è simmetrica rispetto al proprio asse verticale;
- b) un colonnino a sezione circolare, inclinato secondo la pendenza del montante del sostegno;
- c) un "moncone" annegato nel calcestruzzo al momento del getto, collegato al montante del "piede" del sostegno. Il moncone è costituito da un angolare, completo di squadrette di ritenuta, che si collega con il montante del piede del sostegno mediante un giunto a sovrapposizione. I monconi sono raggruppati in tipi, caratterizzati dalla dimensione dell'angolare, ciascuno articolato in un certo numero di lunghezze.

In fase di progettazione esecutiva le fondazioni verranno dimensionate coerentemente con quanto previsto dalla normativa di riferimento per le opere in cemento armato.

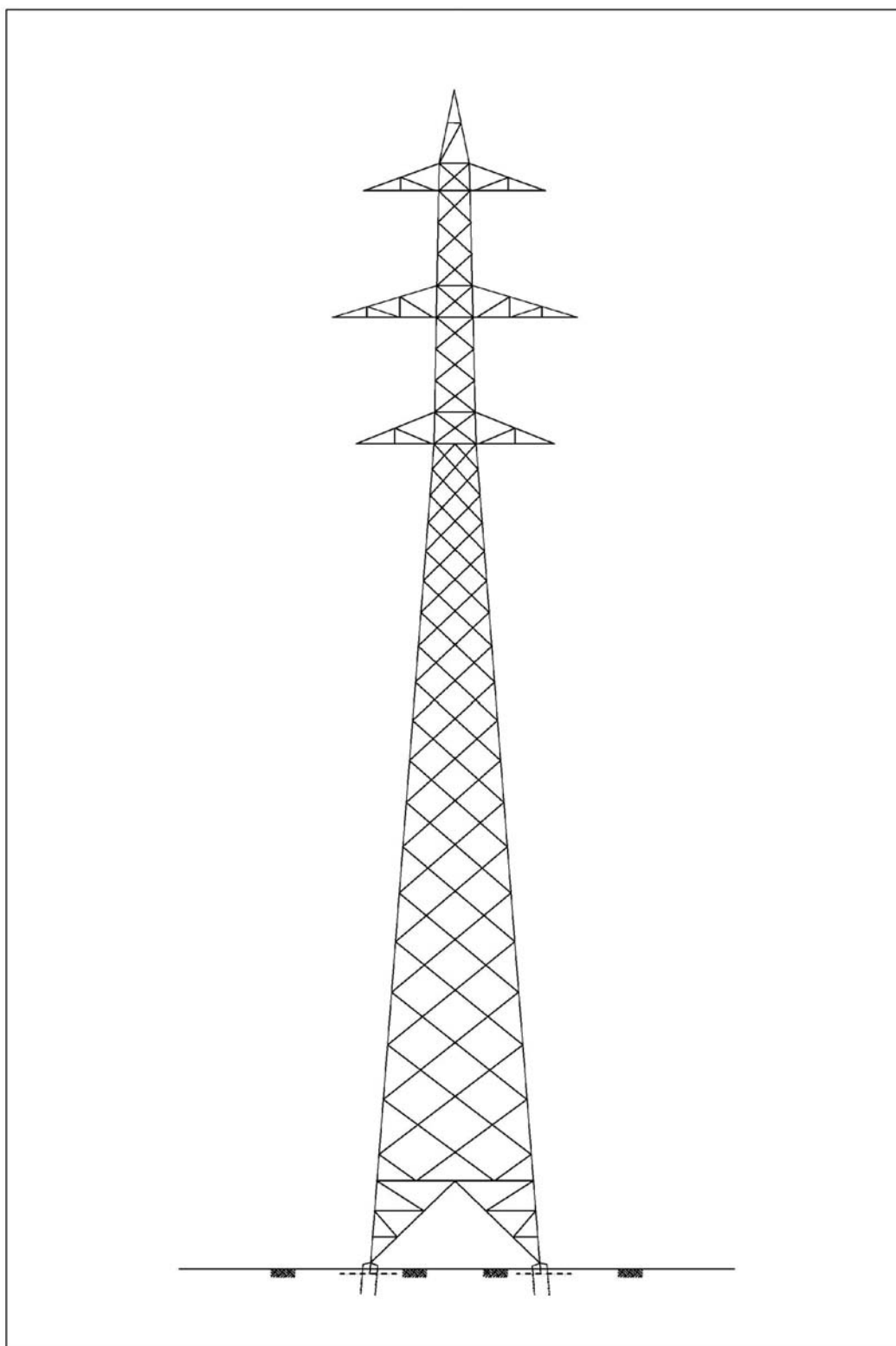


Figura 4/1 Tipologia di sostegno di riferimento a doppia terna

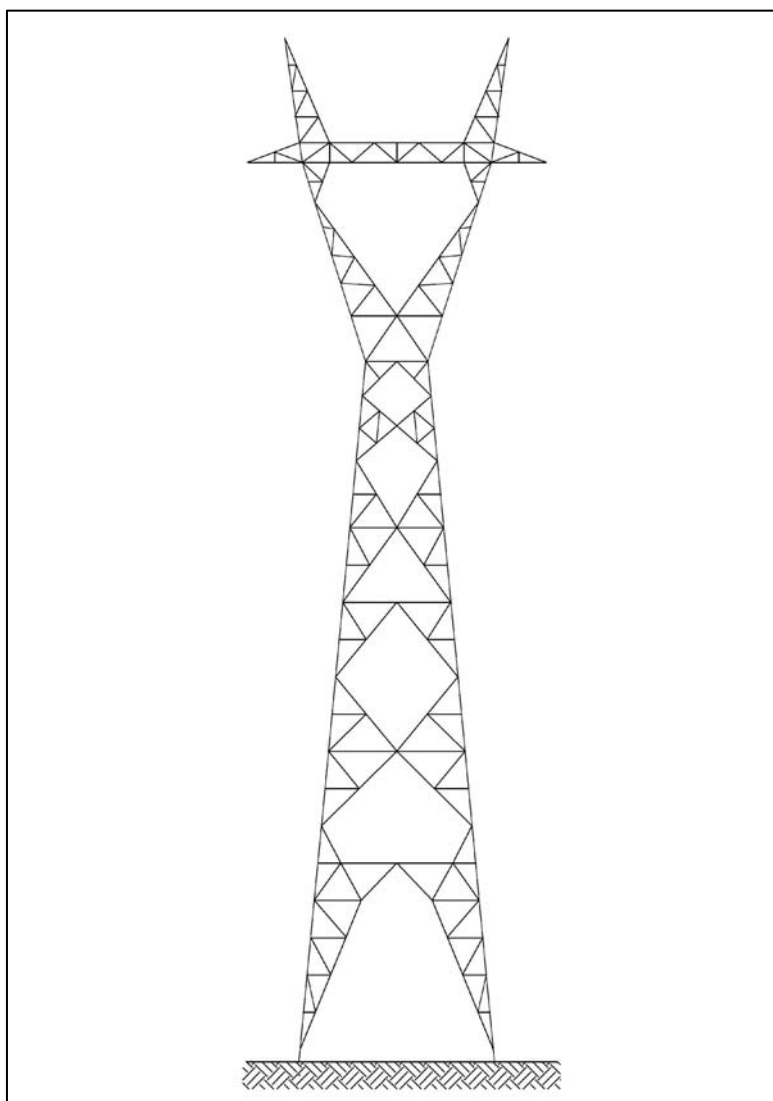


Figura 4/2 Tipologia di sostegno di riferimento a singola terna

LINEA T.231

Sostegno	Altezza al primo conduttore	Altezza alla fune di guardia	Note
P7N	27 m	45 m	A doppia terna - In comune con T.216
P8N	27 m	45 m	A doppia terna - In comune con T.216
P9N	33 m	51 m	A doppia terna - In comune con T.216
P10N	33 m	51 m	A doppia terna - In comune con T.216
P11N	33 m	51 m	A doppia terna - In comune con T.216
P12N	30 m	48 m	A doppia terna - In comune con T.216
P13N	27 m	45 m	A doppia terna - In comune con T.216
P14N	33 m	51 m	A doppia terna - In comune con T.216
P15N	33 m	51 m	A doppia terna - In comune con T.216
P16N	39 m	57 m	A doppia terna - In comune con T.216
P17N	27 m	45 m	A doppia terna - In comune con T.216
P18N	30 m	48 m	A doppia terna - In comune con T.216
P19N	39 m	57 m	A doppia terna

LINEA T.216

Sostegno	Altezza al primo conduttore	Altezza alla fune di guardia	Note
P126N	18 m	23 m	Singola terna - a delta
P127N	30 m	48 m	A doppia terna - In comune con T.231
P128N	27 m	45 m	A doppia terna - In comune con T.231
P129N	39 m	57 m	A doppia terna - In comune con T.231
P130N	33 m	51 m	A doppia terna - In comune con T.231
P131N	33 m	51 m	A doppia terna - In comune con T.231
P132N	27 m	45 m	A doppia terna - In comune con T.231
P133N	33 m	51 m	A doppia terna - In comune con T.231
P134N	33 m	51 m	A doppia terna - In comune con T.231
P135N	33 m	51 m	A doppia terna - In comune con T.231
P136N	33 m	51 m	A doppia terna - In comune con T.231
P137N	27 m	45 m	A doppia terna - In comune con T.231
P138N	27 m	45 m	A doppia terna - In comune con T.231

Tabelle 4.1 e 4.2

- Cantierizzazione

I sostegni sono collocati in zone accessibili da viabilità esistente con tratti di raccordo con piste di cantiere. Al termine dei lavori le piste di cantiere, le zone di cantiere e quelle immediatamente limitrofe interferite saranno oggetto di ripristino dei suoli e della preesistente copertura del suolo, nonché di successivi interventi di manutenzione volti ad evitare la diffusione di vegetazione infestante. Analogo approccio viene seguito per la cantierizzazione della demolizione dei sostegni dei tratti soppressi.

- Cronoprogramma

Il programma dei lavori è suddiviso in una fase di progettazione esecutiva che impegnerà circa 60 giorni, una fase di approvvigionamento materiali ed appalto impresa, che possono essere eseguiti in contemporanea per contenere le tempistiche, che richiederà circa 180 giorni, la fase di realizzazione che durerà circa 180 giorni ed infine la fase di demolizione di prevista durata 90 giorni, per ciascuno dei tratti di intervento (T.231, T.216, T.217, T.216-T.217).

5 ELEMENTI DI VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITA' PAESAGGISTICA

5.1 DESCRIZIONE DELLE MODIFICAZIONI INDOTTE NEL PAESAGGIO

I fotoinserimenti di seguito riportati illustrano le situazioni più significative di modificazione del paesaggio determinate dalle opere in progetto, con riferimento sia a nuovi tratti di elettrodotto, sia ad interventi di demolizione.

Il primo ed il secondo fotoinserimento si riferiscono alla linea T.231-T.216 e riguardano il tracciato di nuova realizzazione nei due punti in cui si discosta dal tracciato esistente. Dal punto di vista della tipologia di linea il nuovo tratto (linea a doppia terna) corrisponde a quello esistente. La deviazione di tracciato è finalizzata ad allontanare la linea da ricettori esistenti. Nel complesso le condizioni di percezione visiva non mutano in misura marcata, ancorché si possa considerare un elemento migliorativo, anche sotto il profilo paesaggistico, che il tracciato sia meno incombente rispetto ai punti di più ravvicinata visibilità in cui vi sia presenza costante di persone.

Le tre successive riproduzioni fotografiche rappresentano la tipologia di situazioni in cui ricadono gli interventi di demolizione.

La ripresa fotografica n. 3 si riferisce alla situazione in cui le linee esistenti di prevista demolizione ricadono in zone residenziali poste ai margini dell'area metropolitana. La vista si riferisce alla linea T.217 ma analoghe situazioni riguardano la linea T.216. E' doveroso dire che la costruzione degli edifici, tuttora in corso, è successiva alla costruzione delle linee. In queste situazioni le condizioni migliorative del paesaggio urbano conseguenti alla demolizione delle linee assumono una particolare evidenza.

Analogamente la condizione rappresentata con la ripresa fotografica n. 5, riguardante il tratto terminale del tracciato in demolizione della linea T.216-T.217. In questo tratto la linea attraversa dapprima una zona residenziale prossima all'autostrada Tangenziale di Torino e caratterizzata dalla presenza di edifici multipiano, e poi una zona industriale. Pur interessando un contesto insediativo più compromesso di quello precedentemente richiamato, la demolizione della linea consente di liberare le zone, in genere destinate a verde di pertinenza dei vicini insediamenti residenziali, da tralicci di elevata altezza.

La ripresa n. 4 illustra l'alleggerimento dell'effetto intrusivo degli elettrodotti presenti in zone libere interne o di argine a quelle insediate dell'area metropolitana. Si tratta sovente di zone frequentate, e talora attrezzate, per la fruizione del tempo libero. In questi casi, come quello rappresentato di attraversamento del fiume Dora Riparia (linea T.216-T.217) o il tratto della linea T.216 immediatamente successivo al punto di integrazione del tracciato con la linea T.213, il beneficio di ordine paesaggistico riguarda soprattutto le visuali ad ampio raggio.

In sintesi, sulla base di queste considerazioni, si può ritenere che l'insieme degli interventi in progetto dia luogo ad una riduzione degli effetti intrusivi nella percezione del paesaggio delle zone interessate dalle opere in progetto.

5.2 OPERE DI MITIGAZIONE

Gli accorgimenti e le scelte progettuali già richiamate:

- collocazione dei sostegni,
- attenzione al taglio della vegetazione,
- interventi di ripristino di quest'ultima ove localmente interferita,
- modalità di organizzazione della fase di costruzione,

non rendono necessarie ulteriori opere di mitigazione.

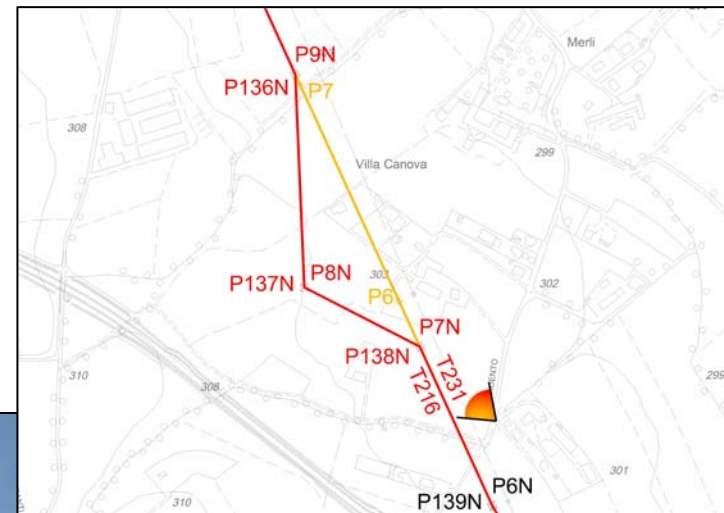
6 CONCLUSIONI

La presente Relazione paesaggistica è stata predisposta ai sensi del DPCM 12/12/2005, che ne definisce contenuti ed articolazione.

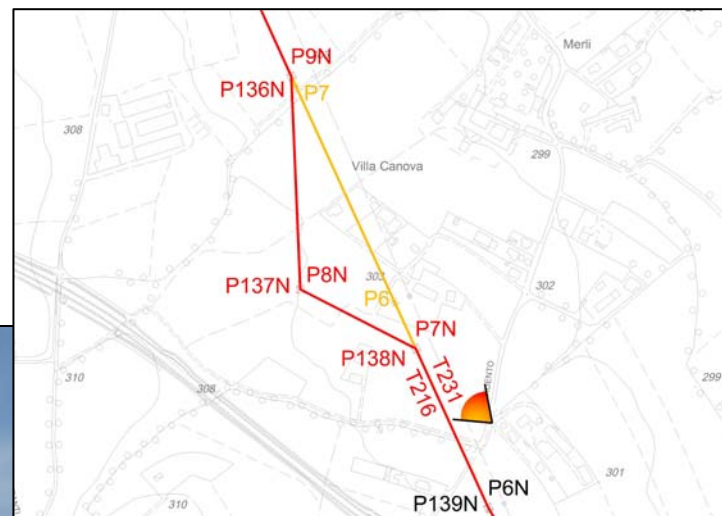
Per quanto esposto in relazione, si ritiene compatibile dal punto di vista paesaggistico la realizzazione delle opere in progetto in quanto:

- gli interventi di demolizione previsti consentono di liberare dalla incumbente presenza di tralicci e conduttori estesi settori di area urbana;
- il nuovo assetto progettuale, derivante da scelte strategiche di riassetto delle linee, si configura pertanto come intervento di riqualificazione paesaggistica, per la maggior estensione dei tratti demoliti rispetto a quelli di nuova realizzazione e per la soppressione di tratti di linea prossimi a viabilità frequentata e nuclei abitati;
- il tracciato di nuova realizzazione segue il tracciato di un elettrodotto esistente con le stesse caratteristiche dimensionali ed inoltre si allontana, in due punti, da insediamenti esistenti;
- nell'attuazione del nuovo tracciato verranno seguiti basilari criteri di attenzione paesaggistica, in particolare nella tesatura dei conduttori e delle funi di guardia, per evitare estese interferenze con gli usi del suolo in atto;
- le aree di intervento saranno oggetto di immediati interventi di ripristino, così come verrà ripristinata la copertura del suolo in corrispondenza dei sostegni dismessi.

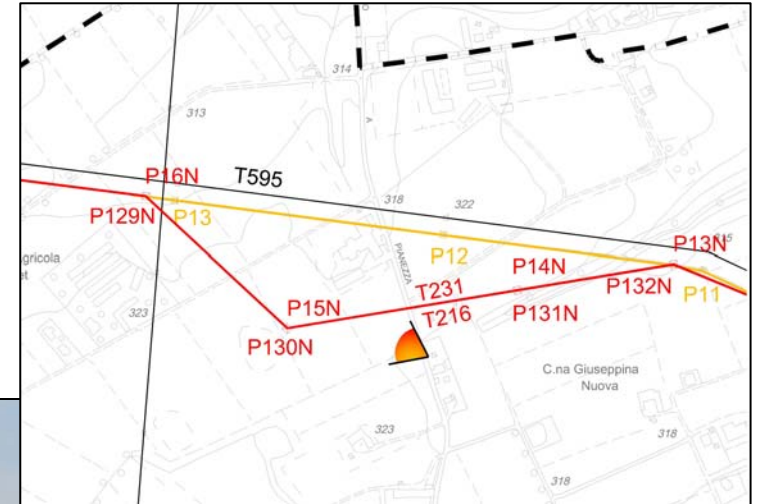
ALLEGATO: FOTOINSERIMENTI



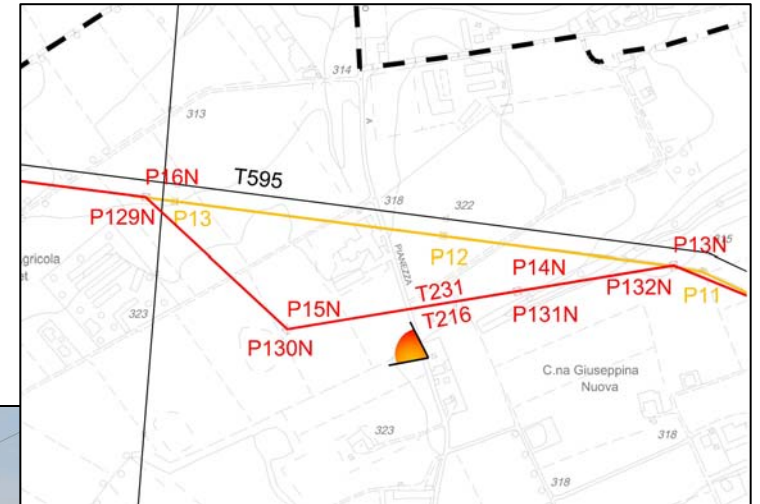
Fotoinserimento 1: Linee T.231-T.216 - Stato attuale - La visuale corrisponde al tratto in corrispondenza all'attuale sostegno P6



Fotoinserimento 1: Linee T.231-T.216 – Situazione di progetto - La visuale corrisponde al tratto in corrispondenza dei futuri sostegni P7N-P138N e P8N-P137N; in questo tratto il tracciato viene deviato per allontanare la linea elettrica dall'insediamento rurale-residenziale collocato sulla destra



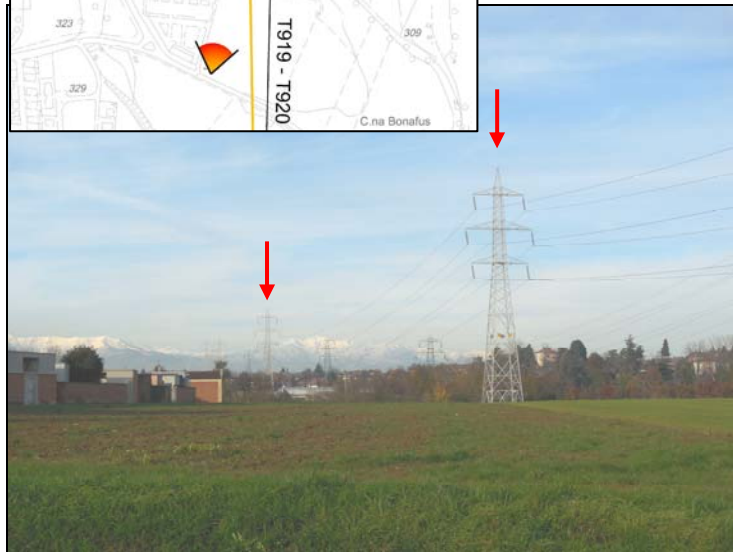
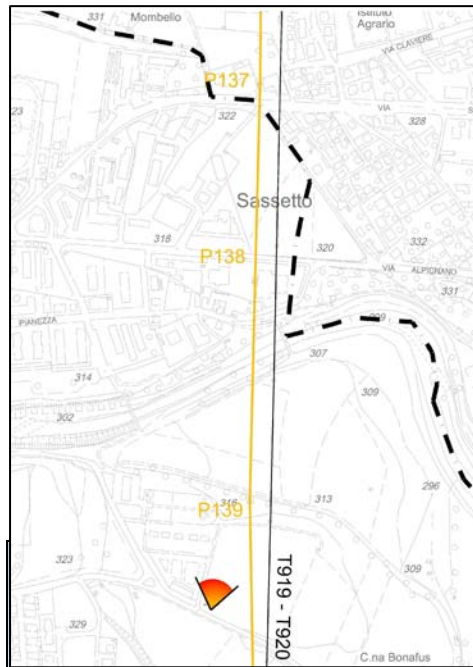
Fotoinserimento 2: Linee T.231-T.216 - Stato attuale - La visuale corrisponde al tratto in corrispondenza all'attuale sostegno P13 della linea T.231; in questo tratto il tracciato della linea si sviluppa parallelamente alla linea T.595



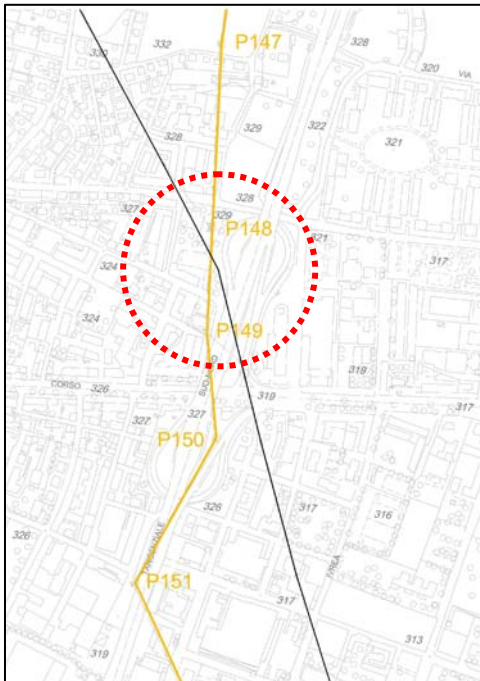
Fotoinserimento 2: Linee T.231-T.216 – Situazione di progetto - La visuale corrisponde al tratto in corrispondenza dei futuri sostegni P15N-P130N e P16N-P129N; in questo tratto il tracciato viene deviato per allontanare la linea elettrica dall'insediamento produttivo collocato sulla destra



Fotoinserimento 3: Linee T.217 – La ripresa fotografica illustra i benefici in termini di riqualificazione del paesaggio urbano dell'abitato di Pianezza conseguenti alla demolizione dell'elettrodotto esistente



Fotoinserimento 4: Linea T.216-T.217 – La ripresa fotografica illustra i positivi effetti derivanti dalla demolizione dell'elettrodotto esistente in Comune di Alpignano nelle prossimità dell'attraversamento della Dora Riparia



Fotoinserimento 5: Linea T.216-T.217 – La ripresa fotografica (fonte: Bing maps) illustra gli effetti derivanti dalla demolizione dell'elettrodotto esistente in Comune di Rivoli nel tratto di attraversamento delle zone densamente insediate a ridosso dell'autostrada Tangenziale di Torino