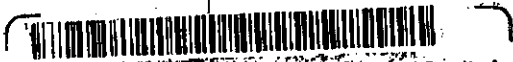




*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

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



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

U.prot CTVA - 2009 - 0004846 del 23/12/2009



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2010 - 0000543 del 19/01/2010

All'On. Sig. Ministro
per il tramite del
Sig. Capo Di Gabinetto
SEDE

Ex - Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III
Dott. Mariano Grillo
SEDE

Pratica N.

Ref. Mittente:

**OGGETTO: Verifica di Assoggettabilità alla VIA Intervento di
ammodernamento ed adeguamento sull'autostrada A5
Torino - Quincinetto dello svincolo di San Giorgio.
Proponente: Ativa S.p.A.**

Trasmissione parere n. 414 del 17 dicembre 2009.

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza, 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 17 dicembre 2009.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.



Ufficio Mittente: MATT-CTVA-US-00
Funzionario responsabile: CTVA-US-08
CTVA-US-08_2009-0239.DOC



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

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

Parere n. 414 del 17.12.2009

Progetto:	Verifica di Assoggettabilità alla VIA Intervento di ammodernamento ed adeguamento sull'autostrada A5 Torino - Quincinetto dello svincolo di San Giorgio
Proponente:	Ativa S.p.A.

M.
[Handwritten marks]

[Extensive handwritten signatures and notes]

MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO
E DEL MARE
Commissione
dell'Impatto
Ambientale

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

VISTA la domanda di verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale presentata dalla Società Ativa S.p.A. in data 30/03/2009 concernente il progetto Intervento di nuova realizzazione sull'autostrada A5 Torino – Quincinetto dello svincolo San Giorgio sulla S.P. 40 da realizzarsi nel Comune di San Giorgio Canavese;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *"Norme in materia ambientale"* così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4;

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; e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

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 e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale ed al conseguente deposito del progetto preliminare e dello studio preliminare ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 24/03/2009 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana;

VISTA la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- studio preliminare ambientale e progetto preliminare fornito dalla Società Ativa S.p.A. in data 01/04/2009 prot.n.DSA/8248;
- controdeduzioni alle osservazioni pervenute, fornite dalla Società Ativa in data 30/06/2009 prot.n.DSA/16470
- integrazioni fornite dalla Società Ativa S.p.A. in data 30/10/2009 ed acquisite al prot.n. CTVA/2009/4044 del 02/11/2009;

VISTO che nello Studio Preliminare Ambientale presentato si provvede:

- a fornire una descrizione delle caratteristiche dello stato attuale delle diverse componenti e fattori ambientali nell' area in esame;
- a identificare e ove possibile quantificare le modificazioni ambientali indotte dalle opere in progetto;
- a definire gli eventuali interventi di mitigazione, gli interventi di compensazione e le misure e interventi di prevenzione dei rischi associate alla realizzazione delle opere in progetto

VISTE E CONSIDERATE le osservazioni espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 dai soggetti di seguito elencati:

N.	Trasmissione alla CTVA	Ente-Soggetto	Sintesi dei contenuti
1	n. 1824 del 14/05/2008	Regione Piemonte - Direzione Ambiente	<p>La Direzione regionale osserva che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. non risulta fornita la localizzazione del cantiere; 2. non viene indicato puntualmente nessun sito utilizzato per il reperimento degli inerti necessari; 3. non vengono indicati i siti per lo smaltimento finale dei materiali non riutilizzati nell'attuazione dei lavori; 4. tali carenze inficiano la reale valutazione degli impatti e di conseguenza non sono configurate le mitigazioni per il contenimento degli impatti connessi con l'attività di cantiere e con il traffico indotto dalla movimentazione di mezzi pesanti; 5. ai fini della realizzazione dell'intervento proposto, vista la presenza ai limiti dell'area di progetto di un'unica area di rispetto di un pozzo ad uso idropotabile definita nel 1993 unicamente con isocrona 60 giorni, il proponente dovrà richiedere all'ente Gestore (SMAT) e all'Autorità d'Ambito di ridefinire l'area di rispetto suddividendola in Zona di rispetto ristretta (isocrona a 60 gg.) e Zona di rispetto allargata (isocrona a 180 gg. o 365 gg. a seconda della vulnerabilità dell'acquifero) secondo quanto previsto nel Regolamento regionale 15R/2006; tale ridefinizione risulta necessaria in quanto con l'area di rispetto attualmente definita (peraltro obsoleta) l'intervento proposto risulta al momento incompatibile; 6. per la parte di svincolo che verrà completamente smantellata dovrebbe essere progettato un adeguato reinserimento nel contesto ambientale circostante.
2		Regione Piemonte - Direzione Attività Produttive	<p>La Direzione regionale osserva che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Da quanto reperito nelle relazioni di progetto si arriva alla conclusione che si avrebbero 72.000 m di materiali provenienti da scavi (40.000 per lo scavo del sottopasso ± 30.000 per la bonifica di sottofondi + 2.000 per la demolizione di piste) e 51.000 m di materiali necessari per riporti (43.000 m per la formazione di rilevati + 8.000 m per la sistemazione di scarpate). Considerato che gli 8.000 m per le scarpate vengono indicati come "terreno vegetale" e che si possano recuperare totalmente i materiali scavati nell'opera, si avrebbe un'eccedenza di 29.000 m. Quindi non torna la conclusione riportata: "Dovranno essere messi a dimora circa 75.000 m di materiale eccedente scavato", anche perché, se i dati forniti sono giusti, il materiale scavato arriverebbe solo a 72.000 m. Comunque non viene definita la quantità di materiali da reperire all'esterno e la quantità effettiva che si recupera del materiale scavato
3		ARPA Piemonte	<p>a) Interferenza rispetto a pozzo acquedotto comunale</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La realizzazione dello Svincolo di San Giorgio ricade parzialmente nella fascia di rispetto di un pozzo di un acquedotto comunale. Le attività nell'intorno di aree di tale natura sono disciplinate dal Regolamento regionale 15/R del 11/12/2006 "Disciplina delle aree di salvaguardia delle acque destinate al consumo umano" che distingue le aree di salvaguardia in zone di tutela assoluta e di rispetto, a sua volta suddivisa in "ristretta" ed "allargata", a cui associa le possibili attività consentite. La normativa esclude la realizzazione di opere viarie nella zona di rispetto ristretta. <p>Il sistema di smaltimento delle acque di piattaforma illustrato nel progetto presentato prevede la realizzazione di fossi biofiltranti che sarebbero inadatti anche ad una fascia di rispetto allargata.</p> <p>Dalla documentazione presentata non è possibile distinguere in quale fascia di rispetto le opere ricadano. La normativa prevede altresì la possibilità di</p>

304
 MINISTERO D
 A TUTELA DEL T
 Commissione A
 il Segretari

N.	Trasmissione alla CTVA	Ente-Soggetto	Sintesi dei contenuti
			<p>ridelimitare le fasce sulla base di studi idrogeologici più approfonditi; l'adeguamento delle fasce di rispetto è competenza dell'Ente gestore a valle di studi idrogeologici di dettaglio.</p> <p>In assenza di ridefinizione delle fasce di rispetto non è al momento possibile definire in maniera realistica l'interferenza dell'opera rispetto al pozzo.</p> <p>Anche in virtù del fatto che il territorio in cui si colloca l'opera è classificato come "a bassa capacità protettiva del suolo nei confronti delle acque sotterranee" (pag. 5 Relazione illustrativa), e quindi vulnerabile (anche nelle more della ridefinizione delle fasce ai sensi della normativa vigente da parte dell'Ente gestore), si ritiene opportuno che lo studio debba affrontare la tematica idrogeologica ad un maggior livello di definizione che consenta di apprezzare l'effettiva interferenza dell'intervento su tale componente.</p> <p>I punti che meriterebbero un maggior approfondimento sono i seguenti:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Studio idrogeologico con direzione di campo di moto della falda superficiale; 2. Progettazione idraulica dei presidi per il collettamento delle acque di piattaforma con piena impermeabilizzazione del sistema; definizione del recettore delle acque di seconda pioggia ed indicazioni sulla gestione e manutenzione della rete; 3. Valutazione della possibile interferenza nei confronti della fascia di rispetto delle opere di fondazione per l'allargamento del sottopasso in rapporto alla direzione di flusso delle falda superficiale; 4. Valutazione della probabilità di eventi accidentali nei tratti viari prospicienti la fascia di rispetto e relativa previsione di misure di contenimento di eventuali sversamenti. <p>b) In merito alla <i>gestione dei materiali di scavo e riporto</i>, l'Agenzia regionale chiede che venga chiarito:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. il bilancio dei volumi comprensivo della quantificazione degli esuberanti e dei criteri di scelta per i siti di deposito; 2. in caso di riutilizzo, andrebbero fornite informazioni di primo livello che permettano di verificare la correttezza formale delle procedure adottate ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs 152/2006 e s.m.i.; 3. la stima del traffico indotto per l'approvvigionamento ed il deposito dei materiali; 4. la gestione dei materiali all'interno del cantiere. <p>c) In merito alla <i>definizione della cantieristica</i>, l'Agenzia osserva che:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. lo studio preliminare ambientale non fornisce indicazioni esaustive circa il dimensionamento dei cantieri e delle aree operative; 2. sarebbe opportuno considerare l'insediamento ENI, a rischio di incidente rilevante, nell'ambito del piano di sicurezza del cantiere individuando opportune vie di fuga <p>d) In merito alla <i>vegetazione/connessioni ecologiche</i>, l'Agenzia osserva che lo studio preliminare ambientale non fornisce nessun dettaglio progettuale o area specifica di destinazione per le opere di compensazione previste.</p> <p>e) In merito agli <i>aspetti geologici</i>, l'Agenzia consiglia di approfondire e prevedere in fase di progettazione definitiva ed esecutiva una corretta regimazione delle acque superficiali.</p>
4		Provincia di Torino	<p>Area esondabile</p> <p>La zona del comune di San Giusto Canavese, immediatamente a valle e a ovest dell'area di realizzazione del nuovo svincolo autostradale, è caratterizzata, secondo quanto previsto dagli studi geologici allegati al PRGC, dalla presenza di falda superficiale attestata a pochi metri dal piano campagna. Inoltre dette aree sono state inondate nel novembre del 1994 dal Canale di caluso con acque</p>

P.I.E. MARE

N.	Trasmissione alla CTVA	Ente-Soggetto	Sintesi dei contenuti
			<p>di esondazione a bassa energia e altezza massima di 20/30 cm.</p> <p>L'area del comune di San Giorgio Canavese, sulla quale insiste l'intervento di ampliamento del nuovo svincolo autostradale, ha caratteristiche assolutamente analoghe a quelle descritte poc'anzi. La realizzazione del nuovo svincolo con le caratteristiche dei rilevati previsti in progetto potrebbe rappresentare elemento di interferenza con il deflusso delle acque del canale di Caluso posto a nord dello stabilimento industriale "Pininfarina" deviando questo verso zone edificate del comune di San Giusto.</p> <p>Alla luce di quanto specificato, si ritiene che la progettazione e la realizzazione del nuovo intervento debbano essere integrate con uno specifico studio delle caratteristiche idrogeologiche locali volto in particolare a definire, mediante indagini dirette, la quota della falda e la sua possibile escursione, per permettere la progettazione degli interventi necessari a minimizzare gli eventuali effetti dell'interferenza delle nuove opere con la falda e l'eventuale futura inondazione della zona delle acque del canale di Caluso.</p> <p>Consorzio dei Canali del Canavese</p> <p>Sull'area interessata dalla realizzazione del nuovo svincolo autostradale insistono due rogge con funzioni irrigue e di convogliamento delle acque di scolo di competenza del Consorzio dei Canali del Canavese. La realizzazione delle opere autostradali potrebbe rappresentare interferenza per la continuità delle rogge stesse. Inoltre, relativamente ai tempi di realizzazioni dei lavori di ampliamento, come evidenziato dal Consorzio stesso, nel periodo irriguo (1 maggio — 15 settembre) il servizio dovrà essere comunque garantito anche mediante opere provvisoriale.</p> <p>Anche in questo caso si ritiene che il progetto debba essere integrato con uno specifico studio da sottoporre all'autorità competente alla valutazione di assoggettabilità ad impatto ambientale.</p>
6	n. 1986 del 25/05/2008	Società tele città studios	<p>La società osserva che nel progetto presentato, a differenza del "progetto esistente" è stato eliminato un accesso alla viabilità locale necessario ad evitare l'insorgere di code dovute al traffico dei lavoratori (circa 1000) della società stessa e della ditta Pininfarina.</p>

CONSIDERATO che il proponente nella documentazione integrativa presentata in data 30/06/2009 ha fornito controdeduzioni puntuali alle osservazioni su menzionate ed approfondimenti idonei a quanto richiesto

PRESO ATTO che la Società A.T.I.V.A. S.p.A., concessionaria dell'autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta per il tratto compreso fra la tangenziale di Torino e il Comune di Quincinetto, confine regionale fra il Piemonte e la Valle d'Aosta, ha intrapreso lo studio per l'adeguamento dei caselli autostradali dell'autostrada A5. Tale riorganizzazione prevede ora la modifica o sostituzione degli svincoli di S. Giorgio Canavese e Volpiano non più confacenti alle esigenze del traffico e ai nuovi sistemi di esazione. L'autostrada A5 Torino - Quincinetto di 51.29 km con l'Autostrada A4/A5 Ivrea - Santhià di 23.65 km rappresentano elementi essenziali nei collegamenti con la Valle d'Aosta e nella viabilità della parte settentrionale della provincia. Connessi con i tratti autostradali contigui, presentano nove svincoli: Settimo Torinese, Volpiano, San Giorgio Canavese, Scarmagno, Pavone, Ivrea, Quincinetto e, sull'Autostrada A4/A5, Albiano e Santhià. Sono da considerarsi parti nodali nella viabilità nazionale in quanto costituiscono la via di transito del traffico che collega i trafori internazionali del Monte Bianco e del Gran S. Bernardo alle autostrade A4 Torino - Trieste, A26 Gravellona Toce - Genova Voltri e al Sistema Autostradale Tangenziale di Torino;

PRESO ATTO che lo svincolo autostradale di S. Giorgio, situato alla progressiva Km. 24+800 circa, collega l'autostrada A5 con la S.P. 53 Rivarolo - Caluso ed insiste sul territorio di tre comuni limitrofi, e precisamente S. Giorgio Canavese, S. Giusto Canavese e Montalenghe. La S.P. 53 è un'arteria di carattere primario nei confronti degli insediamenti urbani del Canavese quali Caluso, Rivarolo, Cuornè e conduce alla zona di interesse turistico del lago di Candia;

VISTO che nella sua conformazione attuale lo svincolo si presenta a doppio livello sovrappassante una delle due piste bidirezionali. In linea di massima lo schema si può identificare in quello denominato a mezzo quadrifoglio con piste unidirezionali che convergono in due piste bidirezionali confluenti verso il casello di esazione pedaggi, superato il quale vi è l'innesto sulla S.P. 53 a rotatoria. I punti ormai critici del sistema si possono identificare come segue:

1. esistenza di punti di conflitto tra i flussi veicolari in uscita con quelli in entrata in direzione Aosta, con conseguente regolamentazione mediante segnale di STOP per i veicoli in uscita da Aosta;
2. ridotte dimensioni del piazzale e del sistema delle piste di esazione che non consentono l'installazione di apparecchiature per l'automazione del casello e non favoriscono un agevole accesso alle piste;
3. raggi di curvatura molto stretti che rendono difficili le manovre per i veicoli pesanti.

VISTO E CONSIDERATO che l'obiettivo del presente intervento è l'ammodernamento dello svincolo di San Giorgio Canavese e l'eliminazione di alcuni punti critici attualmente presenti migliorando la sicurezza e la fluidità dei flussi di traffico, notevolmente aumentati e con caratteristiche diverse rispetto al momento della costruzione dello svincolo. A tal fine vengono altresì adeguate le corsie di accelerazione e decelerazione sull'autostrada in conformità alla normativa vigente.

CONSIDERATO che rispetto ad una prima versione di Progetto Preliminare, sono state recepite le criticità emerse dallo studio idraulico, al fine di garantire un maggiore spazio libero nella fascia compresa tra la sede stradale esistente di via F. Fellini (di fronte alle sedi di Telecittà Studios) ed il piazzale di esazione in progetto;

VALUTATO che tale spazio libero è, infatti, indispensabile per agevolare il deflusso delle acque in caso di evento eccezionale e scongiurare così il rischio di allagamento delle aree a monte.

VISTO E CONSIDERATO che nella presente revisione del Progetto Preliminare l'asse del nuovo casello e del relativo piazzale si trovano in posizione analoga all'orientamento esistente, in modo tale da occupare minore spazio nella fascia sopraccitata.

VISTO E CONSIDERATO che il progetto preliminare per l'ammodernamento dello svincolo di S. Giorgio prevede una soluzione a due livelli nella configurazione classica a "Trombetta" in sostituzione dell'attuale sistema prevedendo:

- l'abbandono totale delle attuali piste,
- la costruzione di un nuovo sottopasso autostradale
- la realizzazione di un nuovo casello di esazione in posizione più arretrata rispetto all'attuale.

VISTO E CONSIDERATO che l'intervento sarà realizzato senza interrompere il traffico autostradale e senza che vi siano chiusure al sistema di svincolo se non per brevi periodi notturni, operando con fasi attuative programmate atte allo scopo. Le piste monodirezionali e bidirezionali saranno di dimensioni conformi a quanto previsto da D.M. 19 aprile 2006. La nuova configurazione a trombetta dello svincolo richiede la costruzione di un sottopasso autostradale in altra posizione rispetto all'attuale, tale sottopasso sarà costruito per fasi successive in modo da poter interrompere il traffico sulla A5 a carreggiate alterne con la creazione di flessi del traffico. E' previsto il riposizionamento di un nuovo fabbricato casello in zona più arretrata rispetto all'attuale. La struttura delle piste di esazione prevede tre porte in uscita dall'autostrada con le diverse modalità di pagamento (manuale, casse e telepass), nonché tre porte in entrata con una emettitrice pura, un telepass puro ed una mista telepass - emettitrice.

VISTO E CONSIDERATO che in prossimità dell'innesto con la viabilità ordinaria esistono insediamenti di carattere industriale e terziario che formano fenomeni di attrazione del traffico ad alta percentuale di mezzi pesanti (Pininfarina, Telecittà Studios).



VISTO E CONSIDERATO che l'autostrada A5 Torino-Ivrea-Valle d'Aosta nella Provincia di Torino svolge il compito di collegamento fra l'area del Canavese e l'area metropolitana Torinese mediante il suo collegamento diretto sul Sistema Autostradale Tangenziale di Torino. Nella zona interessata dall'intervento si ha un flusso di traffico nei due sensi di marcia di poco inferiore a 18.000 veicoli/giorno con una percentuale del 15% di traffico pesante, il che comporta un traffico giornaliero medio (T.G.M.) di circa 20.000 veicoli equivalenti (Parametro che si ricava moltiplicando per 2 il numero dei veicoli pesanti e sommandolo ai passaggi dei veicoli leggeri). Nel caso specifico dello svincolo in esame si hanno i seguenti valori di T.G.M. in entrata ed uscita:

Dati di Traffico anno 2008

PASSAGGI TOTALI ANNUALI				
da direzione	a direzione	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali
Torino	S.Giorgio	752.001	132.993	884.994
S.Giorgio	Torino	753.279	128.285	881.564
Aosta	S.Giorgio	351.279	90.279	441.558
S.Giorgio	Aosta	369.478	84.553	454.031
TOTALE PASSAGGI		2.226.037	436.110	2.662.147

TRAFFICO GIORNALIERO MEDIO				
da direzione	a direzione	veicoli leggeri	veicoli pesanti	veicoli totali
Torino	S.Giorgio	2.060	364	2.425
S.Giorgio	Torino	2.064	351	2.415
Aosta	S.Giorgio	962	247	1.209
S.Giorgio	Aosta	1.012	232	1.244
TOTALE TGM		6.098	1.194	7.292

percentuale traffico pesante 16,38%

da cui si evince che il traffico pesante in transito al casello equivale al 17% circa del traffico totale.

VALUTATO che gli interventi previsti portano ad una situazione migliorativa rispetto all'attuale sia dal punto di vista della sicurezza, sia dal punto di vista della qualità del servizio offerto all'utenza. La sistemazione viabilistica, infatti rende più sicura l'infrastruttura, più veloce la procedura di pagamento pedaggi e crea minore accumulo di veicoli al casello, con conseguente minore turbativa anche sulla viabilità ordinaria. La futura posizione dello svincolo non si discosta sostanzialmente da quella esistente che ricade in un'area in parte già compromessa dalla presenza di insediamenti industriali e produttivi; non emergono pertanto particolari criticità dal punto di vista ambientale, tenendo altresì conto che è prevista una sistemazione a verde della aree dismesse, delle scarpate e delle aree comprese nelle "foglie di svincolo". Si segnala inoltre che le aree di prevista occupazione sono attualmente a destinazione agricola.

PRESO ATTO che l'area oggetto dell'intervento giace nella sua globalità nel comune di San Giorgio Canavese con minimi interventi nei comuni di Montalenghe e San Giusto Canavese, riguardanti l'adeguamento delle piste di accelerazione e decelerazione dello svincolo sull'autostrada. Non vi sono opere in rilevato che possano avere un impatto visivo e l'attraversamento dell'autostrada esistente avverrà in sottopasso. Nulla varia nel rispetto degli aspetti agronomici ed in relazione alla qualità dell'aria e del rumore, considerando anche il fatto che non esistono ricettori significativi nei dintorni. Le aree dismesse adiacenti il nuovo casello autostradale saranno recuperate e verranno adeguatamente risistemate a verde.

PRESO ATTO che nell'area è presente un pozzo per uso idropotabile di proprietà della SMAT, la società che assicura l'approvvigionamento idrico dell'Area metropolitana torinese. Nello studio è stata individuata

[Handwritten signatures and notes on the right side of the page, including a large signature at the bottom right.]

MINISTERO DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL PAESAGGIO
Commissione di Valutazione Ambientale

la localizzazione e le fasce di rispetto, determinate sia con metodo geometrico, che stratigrafici relativi alla trivellazione del pozzo si desume una potenza dell' acquifero fresco intorno ai 36 m, oltre questa profondità, tramite la separazione dovuta ad uno strato argilloso potente circa 3 m, si intercettano le falde in pressione ospitate in un acquifero profondo insediato nei depositi villafranchiani. Le caratteristiche litologiche dei depositi villafranchiani, così come descritti nel paragrafo precedente, lo identificano come un acquifero multifalda.

CONSIDERATO che le opere in progetto interferiscono con le fasce di rispetto del pozzo, che peraltro lambiscono lo svincolo anche nel suo assetto attuale. A fronte di questa situazione, per risolvere alla radice una condizione di potenziale rischio di inquinamento dell' acquifero profondo, ATIVA ha concordato con SMAT la dismissione del pozzo in questione, accollandosi l'onere della sua sostituzione in altra localizzazione, non interferente con il nuovo svincolo sia dal punto di vista idrologico che idrogeologico. La nuova localizzazione verrà definita da SMAT, che provvederà altresì a realizzare l' opera.

VALUTATO che la dismissione del pozzo esistente, a favore di uno nuovo, elimina tutti i vincoli connessi alla sua presenza.

VALUTATO che con la realizzazione del nuovo pozzo a carico di ATIVA viene attuata un' opera di compensazione ambientale, in quanto l' attuale infrastruttura interessa marginalmente la zona di rispetto ristretta (isocrona a 60 giorni) e ricade all' interno della zona di rispetto allargata (isocrona a 180 giorni).

VALUTATO inoltre che il sistema previsto in progetto per la raccolta, trattamento e smaltimento delle acque di piattaforma, rappresenta un significativo miglioramento rispetto alla situazione attuale, in termini sia di salvaguardia della qualità delle acque superficiali e sotterranee dal dilavamento degli inquinanti depositati sulla superficie stradale, sia di prevenzione del rischio di inquinamento grave da sversamenti accidentali.

VISTO E CONSIDERATO che nel corso della procedura la Regione Piemonte si è pronunciata in merito agli interventi in progetto dopo aver consultato tutti i soggetti istituzionali interessati attraverso la convocazione di uno specifico tavolo tecnico; le esigenze di approfondimento che sono state evidenziate in tale sede sono riepilogate in un Allegato Tecnico

Tra le problematiche sollevate nell' Allegato Tecnico trasmesso dalla Regione Piemonte è stata considerata anche la problematica connessa con la salvaguardia della continuità degli approvvigionamenti irrigui. In merito a ciò si prevede la realizzazione di un fosso irriguo di idonea capacità esterno all' area del casello; tale fosso, verrà realizzato e raccordato al reticolo irriguo prima dell' avvio dei lavori di costruzione dello svincolo, assicurando la continuità degli approvvigionamenti

VALUTATO che il sistema di raccolta e trattamento previsto per le acque di piattaforma realizza migliori condizioni di tutela della qualità delle acque irrigue, che vengono protette sia dal dilavamento degli inquinanti depositati sulla superficie stradale operato dalle acque meteoriche, sia nei confronti di eventuali sversamenti accidentali

VISTO E CONSIDERATO che nell'ambito del quadro di riferimento programmatico, dalla documentazione agli atti si evince che è stata presa in esame la Pianificazione Territoriale Regionale, la Pianificazione Paesaggistica regionale il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e la Pianificazione Comunale (PRGC).

In particolare la Relazione Tecnica facente parte del progetto preliminare, mette in luce che dall'insieme degli atti di programmazione e di pianificazione esaminati è possibile desumere i principali indirizzi relativi alla gestione del territorio e allo sviluppo socio-economico-territoriale dell'area in questione, rispetto a cui occorre verificare il progetto.

CONSIDERATO che l' intorno dell' autostrada, per una fascia di 150 m per lato, risulta vincolato sotto il profilo paesaggistico con decreto ministeriale ai sensi della legge 29 giugno 1939, n. 1497 Protezione delle Bellezze naturali, compresa nell' elenco dei provvedimenti citati dall' articolo 157 del DM 42/2004 e s.m.i.

ORIENTE
DEL MARE
Verifica di
Assoggettabilità

L' intervento in oggetto è pertanto soggetto alla procedura autorizzativa di cui all' art. 146 del suddetto decreto ministeriale ed in tal senso verrà predisposta la Relazione Paesaggistica ai sensi del DPCM 12/12 2005, che verrà allegata al Progetto Definitivo degli interventi di adeguamento e ammodernamento dello svincolo.

Nell' intorno dell' autostrada, nelle aree ad est della stessa, in zona non interferita dalle opere in progetto, è inoltre presente un' area boscata vincolata ai sensi dell' art. 142 del DM 42/2004 e s.m.i.

CONSIDERATO che nella redazione del Progetto Preliminare dell' ammodernamento e ampliamento dello svincolo di San Giorgio Canavese il Proponente ha preso in considerazione gli spazi disponibili e la fluidità del traffico in relazione ai dati riportati, cercando di scegliere una soluzione che garantisca un adeguato standard di sicurezza, mantenendo invariata la posizione dell' intersezione con la viabilità ordinaria (rotatoria sulla SP 53). Pertanto si è scelto di:

- riconfigurare l' intero svincolo in uno schema classico "a trombetta" con la costruzione di una nuova opera di sottopasso all' autostrada, facendo convergere tutte le nuove piste nel piazzale di esazione esistente, opportunamente ampliato ed adeguato.
- predisporre uno schema di casello di esazione che consentisse uno smaltimento rapido del traffico in entrata e uscita, con tre piste per ogni direzione, dotandole di sistemi di esazione completamente automatizzati.
- prevedere un fabbricato/casello con i locali tecnici ed amministrativi, pensiline per ricovero mezzi dipendenti e lame spazzaneve ed accessi al piazzale sia dalla viabilità autostradale sia dalla viabilità ordinaria per far fronte agli aspetti manutentivi e gestionali.
- considerare le eventuali turbative al traffico durante la costruzione, prediligendo soluzioni progettuali che permettessero di garantire un normale esercizio dell' autostrada per la quasi totalità della durata dei lavori.

CONSIDERATO che le lavorazioni comprendono in primo luogo l' adeguamento e ampliamento del piazzale a ridosso del casello esistente e la costruzione delle nuove piste di esazione e relativi rostri in base al seguente ordine a partire da dx.

INGRESSO:

- Pista emettitrice e Transiti Eccezionali
- Pista Telepass ed emettitrice
- Pista Telepass.

USCITA

- Pista cash reversibile in pista manuale
- Pista telepass - cash
- Pista telepass.

In uscita i transiti Eccezionali dovranno transitare nel piazzale, sul retro del fabbricato, servendosi poi dell' uscita predisposta in prossimità della rotatoria. Contestualmente sarà eretto il fabbricato-casello il quale, oltre alla gestione dell' esazione pedaggi, servirà come punto di appoggio per le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria e per l' emergenza dello sgombero neve nei mesi invernali su tutta la tratta autostradale della A5. Nel piazzale saranno disposte inoltre una pensilina per il ricovero delle lame spazzaneve e due pensiline auto per i dipendenti. Le piste di svincolo si innesteranno sul tronco principale esistente con lo schema detto "ad ago" ed avranno un andamento completamente differente rispetto alla configurazione esistente; esse avranno infatti larghezze e raggi di curvatura più ampi, con pendenze trasversali e longitudinali adeguate alla normativa vigente. Tale assetto prevede inoltre che la rampa bidirezionale, formata dalle piste in uscita da Torino e in entrata verso Aosta, attraversi l' autostrada esistente in sottopasso mediante una galleria artificiale di nuova costruzione le cui elevazioni saranno costituite da pali a grande diametro rivestiti, mentre l' impalcato sarà formato da travi prefabbricate e soletta in c.a.

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

3244 130
DELLA TU
Com
11.308

VISTO che l'organizzazione del cantiere viene strutturata in modo da consentire il mantenimento dello svincolo esistente fino all'avvenuta realizzazione di quello in progetto. La chiusura del casello potrà essere limitata a qualche giorno. Il casello svolge infatti un ruolo strategico nel collegamento tra l'asse autostradale Torino-Aosta, la zona del Canavese e la Valle dell'Orco.

L'articolazione temporale delle attività tiene conto della suddetta esigenza e prevede le seguenti fasi:

- Allestimento dell'area di cantiere, asportazione del terreno agrario/vegetale e accantonamento temporaneo in attesa di riutilizzo (parte per le scarpate di nuova formazione e parte per la risistemazione finale a seguito dello smantellamento dello svincolo esistente), pavimentazione dell'area (asfalto);
- Scotico dello strato di terreno superficiale per la preparazione del piano di appoggio dei nuovi tratti stradali, e accantonamento del terreno agrario/vegetale;
- Completamento dei tratti stradali, stesa del cassonetto stradale e realizzazione della barriera di pedaggio;
- Scavo del sottopasso autostradale;
- Apertura nuovo svincolo e contestuale chiusura attuale svincolo;
- Smantellamento attuale svincolo, e conferimento a impianto di recupero o smaltimento per rifiuti inerti o speciali non pericolosi (previa verifica mediante test di cessione) del cassonetto stradale;
- Posa terreno vegetale su scarpate di nuova formazione, aree di cantiere e superfici dell'attuale svincolo da recuperare;
- Sistemazione finale a verde, comprensiva dello stendimento del terreno vegetale accumulato, delle scarpate di nuova formazione, delle aree occupate dall'attuale svincolo e più in generale delle superfici oggetto di intervento.

VISTO E CONSIDERATO che gli scavi per la realizzazione dei tratti in trincea e del sottopasso autostradale comportano la produzione di circa 40.000 m³ di inerti.

Nell'analisi effettuata dal Proponente non viene considerata la possibilità, date le tempistiche e la successione delle fasi costruttive previste per il mantenimento in esercizio dello svincolo esistente per tutta la fase di costruzione del nuovo svincolo, di riutilizzare in cantiere tali materiali.

L'intera volumetria di inerti di scavo verrà dunque considerata come rifiuto ai sensi degli artt. 185 e 186 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. (codice CER 17.05.04 terre e rocce da scavo non pericolose) e dovrà di conseguenza essere destinata a ditta autorizzata al recupero o allo smaltimento presso idoneo impianto, previo accertamento analitico dell'assenza di contaminazioni.

Il fabbisogno di inerti per rilevati da reperire da centro di recupero autorizzato o presso sito di cava è pari a 43.000 m³.

Sia riguardo alla destinazione del materiale da smaltire all'esterno del cantiere, sia riguardo ai fabbisogni di inerti per rilevati, verrà fatto riferimento in primo luogo ai centri di recupero autorizzati e solo in seconda istanza a impianti di smaltimento e siti di cava.

I volumi di scavo derivanti dallo scotico dello strato di terreno superficiale, per la preparazione del piano di appoggio dei tratti in rilevato, consistente in terreno agrario e vegetale, sono stimati in 30.000 m³.

Tale volume permette di sopperire interamente all'esigenza di sistemazione delle scarpate dei rilevati, pari a 8.000 m³, oltre che alla sistemazione delle aree dell'attuale svincolo, da recuperare a verde, pari a 5.000 m³, per un totale di 13.000 m³.

Il riutilizzo in sito di tale materiale è consentito dall'art. 185 del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. (come modificato dalla L. 2/2009), previa verifica dell'assenza di contaminazione e riutilizzo in cantiere; il comma c-bis del citato articolo specifica infatti che non rientra nel campo di applicazione della parte quarta del decreto, e quindi non rientra nel campo dei rifiuti,

TEC. ...
ibler ...
a della Com. ...
MARE ...
ca ...
130 VAS

Rimangono di conseguenza circa 17.000 m³ di terreno agrario/vegetale da conferire all'esterno (codice CER 17.05.04). Tale quantitativo di materiale, come nel caso degli inerti granulari, dovrà essere destinato preferibilmente al recupero (mediante ditta autorizzata) e in seconda istanza allo smaltimento presso idoneo impianto.

Per la demolizione delle piste dell'attuale svincolo si prevede la produzione di 2.000 m³ di materiale, consistente prevalentemente in miscele bituminose (CER 17 03 02) e - rifiuti misti dell'attività di costruzione e demolizione (CER 17 09 04).

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa:

Riutilizzo all'interno del cantiere

Terreno vegetale: 13.000 m³

Fabbisogno da siti esterni (da ditte autorizzate al recupero o da cave di prestito)

Aggregati per rilevati: 43.000 m³

Eccedenze verso siti esterni (verso ditte autorizzate al recupero o verso impianti di smaltimento)

Terreno granulare da scavo: 40.000 m³

Terreno vegetale: 17.000 m³

Demolizione piste esistenti (inerti e asfalti stradali): 2.000 m³

Handwritten notes and signatures on the right side of the page, including a large signature that appears to be 'M. ...' and several initials.

Riguardo agli aspetti relativi alla gestione del substrato pedologico da riutilizzare in sito nello Studio è previsto che lo strato di terreno fertile che verrà asportato e riutilizzato successivamente in sito al termine dei lavori, verrà movimentato e conservato seguendo le precauzioni e modalità di esecuzione di seguito descritte:

- il riconoscimento dello spessore del terreno vegetale, effettuato zona per zona prima dello scotico, con scavi di assaggio;
- lo scotico deve essere effettuato in modo tale che le macchine non circolino mai sul terreno vegetale e quindi in marcia avanti con deposito e accumulo laterale;
- il terreno vegetale deve essere accumulato separatamente dal sottostante terreno minerale eventualmente asportato e dagli altri materiali inerti (roccia, ghiaia ecc.);
- i depositi dovranno avere un'altezza massima di 2 m e una larghezza massima della base di 3 m in modo da non danneggiare la struttura e la fertilità del suolo accantonato;
- nella predisposizione dei cumuli del terreno di scotico verrà effettuato lo stoccaggio separato dei diversi orizzonti pedologici in modo da poterne agevolmente ricostituire l'originaria successione nelle aree di progetto cui è destinato;
- il cumulo sarà costituito da strati di terreno di circa 50 cm di spessore, alternati a strati di 10 cm costituiti da torba, paglia e concime. Alla base dei cumuli si predisporranno adeguate tubature per la raccolta e l'allontanamento del percolato (cfr. figura seguente).
- i cumuli saranno protetti dall'insediamento di vegetazione infestante e dall'erosione idrica superficiale procedendo subito al rinverdimento degli stessi con la semina del miscuglio di specie foraggere con presenza di graminacee e di leguminose;
- verrà effettuato il miglioramento delle caratteristiche fisico-idrologiche ed organiche del terreno mediante addizione delle frazioni carenti nella tessitura o mediante impiego di ammendanti condizionatori del suolo e atti a mantenere la struttura del suolo stesso, limitare l'evaporazione, aumentare la capacità di campo (ritenzione di acqua disponibile alle piante), fornire una protezione

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

contro l'erosione eolica ed idrica, il tutto finalizzato a favorire la germinazione e la crescita della vegetazione;

- avvenuta la messa in posto del terreno, le opere di idrosemina e piantagione devono seguire il più rapidamente possibile per evitare fenomeni di deterioramento e ruscellamento che possono annullare in breve tempo le precauzioni adottate in precedenza.

Al termine della fase di stoccaggio si provvederà al riutilizzo del terreno fertile conservato mediante la messa in pratica di una serie di accorgimenti, riepilogati di seguito, indirizzati all'ottimale ripresa delle funzioni del suolo.

- Si dovrà eseguire, preliminarmente ad ogni altra operazione, una lavorazione atta a riequilibrare il terreno e ad eliminare eventuali compattamenti.
- La lavorazione verrà effettuata mediante aratura fino a 40 cm di profondità oppure ripuntatura (con ripuntatore a 3 o 5 punte di altezza minima 70 cm) per frantumare lo strato superficiale.
- La posa del terreno di scotico e dell'eventuale terreno agrario ad integrazione di questo, dovrà aver luogo in strati uniformi, in condizioni di tempera del terreno, rispettando il più possibile l'originaria successione, utilizzando attrezzature cingolate leggere o con ruote a sezione larga, avendo cura di frantumare le zolle per evitare la formazione di sacche di aria eccessive e di non creare suole di lavorazione e ulteriori gradi di compattazione del suolo.
- Sia la fase di aratura sia la fase di stesura e di modellazione della terra dovranno predisporre un adeguato reticolo di sgrondo delle acque di ruscellamento, con adeguata pendenza.
- Prima della fase di realizzazione delle sistemazioni a verde previste si eseguirà una leggera lavorazione superficiale consistente in erpicatura con profondità minima di lavoro 15 cm e passaggi ripetuti ed incrociati per ottenere uno sminuzzamento del terreno per la semina.

VISTO che il cantiere base, asfaltato, è previsto in corrispondenza del settore sud-ovest del previsto piazzale di svincolo. La superficie occupata dal cantiere è di circa 1400 m². Nell'area è prevista la posa di tre baracche di cantiere. Le aree interne alle foglie del nuovo svincolo verranno utilizzate per il deposito temporaneo degli inerti da scavo e del terreno vegetale

VISTO che per quanto concerne gli ASPETTI AMBIENTALI lo studio di prefattibilità ambientale facente parte del Progetto Preliminare, ha secondo quanto contenuto nella documentazione depositata al MATTM, l'obiettivo di una qualificazione complessiva degli impatti sull'ambiente con i necessari riferimenti alle varie componenti quali:

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore
- Vegetazione Flora e fauna e ecosistemi
- Paesaggio
- Rischio archeologico.
- Rumore
- Vibrazioni
- Inquinamento Luminoso
- Incidentalità

CONSIDERATO che per quanto riguarda la **componente atmosfera** le problematiche di impatto previste, considerando che non si prevedono incrementi di traffico a seguito dell' ammodernamento dello svincolo, riguardano esclusivamente la fase di costruzione.

In tal senso, considerando le caratteristiche meteorologiche dell' area si valuta che le attività costruttive possano determinare, in una fascia di prossimità del tracciato, il raggiungimento delle concentrazioni limite indicate dalla normativa per quanto attiene il PM10.

Sulla base delle principali criticità indotte dalla fase di realizzazione dell' opera, pertanto, e considerando il carattere temporaneo delle emissioni, è prevista l' adozione di un insieme di misure per il contenimento delle emissioni che consentono di ridurre significativamente i valori di concentrazione di particolato in atmosfera. In tal senso, i possibili interventi volti a limitare le emissioni di polveri possono essere distinti in:

- interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nelle aree di attività;
- interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nel trasporto degli inerti e del materiale di scavo, e per limitare il risollevarsi di polveri.

VISTO che, in merito alla problematica evidenziata dal Consorzio dei Canali del Canavese il Proponente ha previsto la realizzazione di un fosso irriguo di idonea capacità esterno all' area del casello; tale fosso, la cui localizzazione è riportata in tavola AMB 00011, verrà realizzato e raccordato al reticolo irriguo prima dell' avvio dei lavori di costruzione dello svincolo, assicurando la continuità degli approvvigionamenti. In merito a questa ipotesi progettuale si osserva che il sistema di raccolta e trattamento previsto per le acque di piattaforma realizza migliori condizioni di tutela della qualità delle acque irrigue, che vengono protette sia dal dilavamento degli inquinanti depositati sulla superficie stradale operato dalle acque meteoriche, sia nei confronti di eventuali sversamenti accidentali.

CONSIDERATO che per quanto riguarda l' interazione con le **acque superficiali** questa è riconducibile a due elementi fondamentali:

- scarico delle acque di ruscellamento provenienti dal piazzale di esazione, dalla piattaforma delle rampe in progetto, da una parte della piattaforma autostradale esistente;
- potenziali rischi di esondazione derivanti dalle criticità idrauliche del reticolo idrografico esistente nell' area oggetto di intervento.

Le opere previste per la gestione delle acque drenate dal sistema autostradale assolvono ad una duplice funzione: da un lato realizzano un sistema di trattamento delle acque di piattaforma finalizzato alla rimozione degli elementi inquinanti in esse contenuti, dall' altro realizzano un sistema chiuso che, invasando le acque drenate, consente di non scaricare nel reticolo idrografico attuale (in particolare in quello irriguo) i contributi provenienti dall' autostrada.

Si evidenzia che attualmente non sono presenti presidi ambientali per il trattamento delle acque di piattaforma ed i fossi di guardia esistenti scaricano nel reticolo idrografico circostante.

Relativamente agli effetti della presenza della nuova infrastruttura autostradale nell' area attualmente interessata dagli allagamenti prodotti dal Canale Demaniale di Caluso, si è verificato che questa non comporta incrementi del rischio di esondazione per le aree urbanizzate adiacenti: dalle verifiche idrauliche condotte si sono valutati innalzamenti dei livelli idrici ed incrementi delle velocità di deflusso sul piano campagna di entità trascurabile e solo in corrispondenza di punti localizzati.

Pertanto le opere di presidio idraulico previste producono un effetto positivo di minimizzazione dell' impatto dell' infrastruttura in progetto dal punto di vista del potenziale rischio di esondazione ed un miglioramento rispetto alla situazione attuale dal punto di vista della qualità delle acque superficiali.

CONSIDERATO che la principale problematica ambientale relativa alle **acque sotterranee** riguarda la presenza di un pozzo idropotabile; le nuove opere ricadrebbero all' interno della fascia di rispetto di tale opera di captazione. Si è pertanto accertato che il Proponente provvedesse a concordare con SMAT, Società Metropolitana Acque Torino, la realizzazione di un nuovo pozzo e la dismissione di quello esistente rimuovendo in questo modo ogni potenziale fattore di rischio.

Come già richiamato per le acque superficiali, il sistema di raccolta e trattamento delle acque di

piattaforma, nonché degli eventuali sversamenti accidentali, previene eventuali rischi di inquinamento anche dell' acquifero superficiale, peraltro posto a quota distanziata dal piano campagna (più di 7 metri).

VISTO che il tracciato si sviluppa in un ambiente fortemente antropizzato, gli aspetti ambientali di rilievo, relativi alla componente **suolo e sottosuolo**, sono essenzialmente riconducibili alla preservazione del suolo.

Relativamente alla parte superficiale della componente suolo, i principali impatti possibili sono l' asportazione di suolo agrario, l' inquinamento da polveri, da dilavamento di inquinanti stradali e l' inquinamento da sversamenti accidentali.

CONSIDERATO che relativamente alla componente **suolo e sottosuolo** il comune di San Giorgio ha un grado di sismicità in zona 4, ovvero un ambito a sismicità minima per il quale in sede progettuale si terrà conto nelle verifiche di stabilità dei manufatti in terra, previsti in progetto, e nel dimensionamento strutturale delle opere d' arte. In merito alle problematiche geomorfologiche la zona interessata dall' intervento, pianeggiante, ricade in classe 1, ovvero non presenta condizioni di pericolosità che pongano restrizioni alle scelte urbanistiche.

Per quanto riguarda la capacità d' uso dei suoli, risulta che i suoli presenti nell' area oggetto del presente studio ricadono per la quasi totalità nella classe „_ e nella classe „„. Dei suoli asportati in fase di cantiere si prevede lo stoccaggio transitorio per il successivo riutilizzo nelle sistemazioni morfologiche e ambientali delle zone di cantierizzazione e delle parti dismesse dello svincolo attuale.

VISTO che per quanto riguarda le **componenti vegetazione, flora e fauna** lo studio del Proponente illustra le caratteristiche della vegetazione, delle comunità animali e degli ambiti ecosistemici connessi, relative alle aree in corrispondenza delle quali è previsto l' adeguamento dello svincolo autostradale di San Giorgio al km 24+800 dell' A5 Torino-Quincinetto. L' adeguamento dello svincolo avrà luogo in corrispondenza delle stesse aree attualmente occupate dallo svincolo esistente.

Gli argomenti trattati comprendono:

- identificazione dell' area di studio;
- inquadramento bioclimatico;
- identificazione delle aree tutelate eventualmente presenti;
- pedologia e capacità d' uso dei suoli presenti nell' area d' interesse;
- vegetazione naturale potenziale, vegetazione reale ed altri usi del suolo in atto;
- inquadramento faunistico;
- identificazione e trattazione dei principali ecosistemi e delle connessioni ecologiche presenti;
- identificazione e quantificazione dei potenziali impatti negativi o positivi sulle componenti ambientali analizzate;
- descrizione delle misure in progetto per la prevenzione, la mitigazione e compensazione degli impatti negativi identificati.

La superficie minima considerata per la redazione dello studio, utilizzata ad esempio per predisporre la carta dell' uso del suolo in atto allegata, corrisponde ad un rettangolo, centrato sullo svincolo di San Giorgio, con dimensioni pari a circa 1,9 km per 2,0 km corrispondente ad un' area di 380 ettari circa.

La trattazione di alcuni argomenti, come ad esempio l' inquadramento faunistico e la descrizione della vegetazione potenziale, hanno imposto l' ampliamento di tale area;

VISTO E CONSIDERATO che il sito d' intervento è esterno ad aree tutelate come aree protette, S.I.C., Zone di Protezione Speciale (Z.P.S.) o Siti di Importanza Regionale (S.I.R.).

I Siti di Interesse Comunitario maggiormente prossimi sono rappresentati da:

DELL' TERRA
tecn. bion
della Commissione
MARE

- IT1110035 "Scarmagno-Torre Canavese (morena destra d'Ireca)": distanza minima dall'area d'intervento pari a 5 km in direzione nord;
- IT1110036 "Lago di Candia": distanza minima pari a 6 km in direzione nord-est
- IT1110005 "Vauda": distanza minima pari a 10 km in direzione sud-ovest.

Le aree risultano esterne, inoltre, ai distretti venatori (daino, muflone, cervo, camoscio, capriolo).

Il "panorama" vegetale attuale risulta molto differente dall'estesa copertura forestale (Querco-Carpineto planiziale) che in tempi remoti ha contraddistinto la Pianura Padana; quello che si osserva oggi è il risultato del progressivo disboscamento operato per sostituire al bosco spazi coltivabili oppure da dedicare all'edificazione per scopi abitativi, lavorativi o infrastrutturali.

CONSIDERATO che Riguardo alla componente **componenti vegetazione, flora e fauna** è possibile affermare che dal punto di vista naturalistico, l'aspetto maggiormente interessante, del sito d'intervento è rappresentato dal potenziale corridoio ecologico, attualmente discontinuo, che collega l'ambito del canale demaniale di Caluso con le aree a sud-est dell'abitato di San Giusto Canavese. Tale corridoio è costituito da una stretta fascia di latifoglie miste a prevalenza di robinia interrotta prima di tutto dallo svincolo esistente e poi da alcune aree edificate o coltivate. Le opere a verde in progetto sono state indirizzate all'incremento della funzionalità di tale corridoio mediante:

- incremento della presenza di vegetazione naturale nel contesto d'intervento in continuità con quella residua esistente (rimboschimenti e messa a dimora di siepi, filari arborei, nuclei arborei ed arbustivi);
- formazione di un passaggio faunistico in maniera da rendere agevole, nella rete ecologica locale, il collegamento tra le aree a est e ad ovest dell'autostrada.

Su questa base, considerando la sostituzione di aree oggi ad uso agricolo a seminativo oppure a prato con aree rimboschite, anche in presenza di una maggiore estensione delle aree pavimentate, si può ipotizzare, a vegetazione affermata, un bilancio ecologico positivo per le opere in progetto.

In ultimo si osserva che un ulteriore obiettivo delle opere a verde previste consiste nella salvaguardia della fertilità del terreno attualmente presente in sito che verrà asportato preliminarmente ad ogni altra operazione, stoccato e riutilizzato per la realizzazione delle opere a verde stesse.

CONSIDERATO che le problematiche che riguardano la componente Paesaggio, considerando anche le condizioni di vincolo delle aree circostanti all'infrastruttura, sono state affrontate secondo il criterio di evitare interventi che modifichino la fisionomia dell'area, in cui gli insediamenti sono concentrati in aree ben delimitate e nelle restanti parti del territorio le aree agricole si integrano con aree a vegetazione naturale presenti in particolare lungo i corsi d'acqua e nei brevi versanti che raccordano i terrazzamenti precollinari.

In tal senso il nuovo assetto di svincolo riproduce, nella forma, quello preesistente, che comprende rami di svincolo in rilevato e trincea con attraversamento dell'autostrada in sottopasso. Inoltre nelle vicine aree dismesse, nonché nelle aree intercluse tra i rami di svincolo di nuova realizzazione, sono state previste estese opere a verde, in funzione sia di collegamento ecologico che di raccordo percettivo con le vicine aree a vegetazione naturale.

CONSIDERATO che dal punto di vista del **rischio archeologico** allo stato delle conoscenze attuali e visto l'elevato grado di antropizzazione dell'area, è possibile affermare che il rischio archeologico per l'opera in progetto, sebbene non possa essere considerato omogeneo ma articolato su vari livelli, è in generale da definirsi medio-basso con chiara prevalenza di rischio basso.

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

2009
MINISTERO
DELLA TUTELA DELL'AMBIENTE
E DEL TERRITORIO
Commissione
Regionale
Piemonte

CONSIDERATO che gli aspetti riguardanti il fattore ambientale **rumore** sono stati oggetto di analisi per quanto riguarda lo stato attuale, sia per quanto riguarda la simulazione del rumore indotto dal traffico nel nuovo assetto di svincolo rispetto agli insediamenti circostanti.

Le analisi effettuate non hanno evidenziato situazioni di superamento dei limiti di norma relativamente alla fase di esercizio.

Per quanto riguarda la fase di costruzione, i risultati della modellizzazione acustica, rapportati ai limiti determinati dalla classificazione acustica dei Comuni di San Giorgio Canavese e San Giusto, evidenziano alcune situazioni di superamento. Allo stato attuale delle determinazioni progettuali riguardanti la cantierizzazione l'impresa realizzatrice dovrà pertanto provvedere alla richiesta di autorizzazione in deroga per attività temporanee di cantiere, da presentarsi all'Amministrazione Comunale, nei termini previsti dalla legge 447/1995 e dalla normativa regionale. Con la documentazione tecnica associata alla richiesta, basata sulle caratteristiche emissive dei mezzi di previsto utilizzo, si provvederà anche a definire gli eventuali interventi di mitigazione, che in via preliminare si identificano in barriere acustiche mobili costituite da pannelli fonoisolanti e fonoassorbenti montati su new jersey.

CONSIDERATO che Relativamente alle problematiche riguardanti le **vibrazioni** non si evidenziano situazioni di potenziale disturbo per i ricettori circostanti, sia per quanto riguarda la fase di esercizio che la fase di costruzione dell'opera.

CONSIDERATO che Relativamente alle problematiche di **inquinamento luminoso** tutti gli impianti di illuminazione in progetto saranno conformi alla L.R. Piemonte 31/00; si può pertanto affermare che la realizzazione dell'opera descritta consente di attuare un intervento con un ridotto livello di inquinamento luminoso.

VALUTATO che a livello di area ristretta l'impatto risulta positivo dal momento che la nuova opera presenta un livello di inquinamento luminoso inferiore rispetto alla condizione esistente. A livello di area estesa gli effetti, seppure meno elevati in termini assoluti, in quanto l'apporto indotto si diluisce nell'insieme delle emissioni di tutti gli insediamenti circostanti, in particolare quelli a carattere produttivo e commerciale, sono comunque positivi dato che l'intervento sarà conforme agli indirizzi normativi più recenti ed innovativi in materia di inquinamento luminoso.

Si evidenzia inoltre, ancorché si tratti di un effetto di ridotta portata, che tutte le proposte di intervento individuate contribuiscono al risparmio energetico

CONSIDERATO che dalle valutazioni riguardanti l'incidentalità riferita sia a quella di tipo ordinario che a quella ad ampie conseguenze (connessa al trasporto di merci pericolose), emerge come la realizzazione dell'intervento in progetto non comporta un aggravio del rischio connesso alla presenza dell'infrastruttura sul territorio, ma rappresenta anzi un beneficio rispetto alla situazione in atto, visto l'ammodernamento dell'infrastruttura stessa e il suo adeguamento alle normative vigenti. Il progetto del nuovo svincolo prevede infatti di eliminare le conflittualità tra i flussi veicolari esistenti nella configurazione attuale e l'adeguamento delle alle nuove normative.

CONSIDERATO che in seguito all'analisi della documentazione presentata, alle osservazioni pervenute dalla Regione Piemonte ed agli elementi acquisiti nel corso delle riunioni tecniche, la Commissione ha ravvisato la necessità di richiedere alla Direzione Generale per la Salvaguardia Ambientale Divisione III di trasmettere alla società proponente copia della documentazione relativa alle Osservazioni della Regione Piemonte, acquisite al prot. n.DSA-2009-12060 del 19/05/2009 per la controdeduzione, perchè pertinenti ed importanti da valutare nonostante per la procedura in oggetto, la normativa di riferimento (ex art. 20 D.Lgs n.4/2008) non preveda il coinvolgimento diretto della Regione territorialmente interessata;

CONSIDERATO che lo studio di prefattibilità ambientale presentato contiene un'adeguata valutazione degli impatti dell'opera da realizzare, delle mitigazioni e delle compensazioni per le differenti componenti (suolo e sottosuolo, atmosfera, rumore, flora e fauna, rischio archeologico, ecc.)

DEL
ERR
tecn
sioni
della Comm

VALUTATO che il progetto preliminare per l'ammodernamento dello svincolo di S. Giorgio che prevede una soluzione a due livelli nella configurazione classica a "Trombetta" in sostituzione dell'attuale a mezzo quadrifoglio con piste unidirezionali non ha impatti ambientali significativi sull'ambiente;

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

parere FAVOREVOLE riguardo all'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto "Intervento di nuova realizzazione sull'autostrada A5 Torino - Quincinetto dello svincolo di San Giorgio" a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1. Dovrà essere predisposto, prima dell'inizio dei lavori, un piano di monitoraggio secondo le linee guida redatte dal Ministero dell'Ambiente che riguardi le principali componenti ambientali interessate dalla realizzazione e dall'esercizio della strada (atmosfera, rumore, ambiente idrico, suolo, fauna, vibrazioni);
 - 1.1. il proponente al riguardo dovrà, di concerto con l'ARPA regionale secondo le direttive da questa eventualmente impartite in esito ai risultati, definire il Sistema Integrato di Monitoraggio Ambientale che dovrà riguardare sia il periodo della costruzione che quello dell'esercizio dell'opera; quest'ultimo periodo dovrà essere concordato con l'Arpa regionale e gli uffici degli Enti Locali competenti. In particolare per la qualità dell'aria si dovrà provvedere ad un attento monitoraggio nelle zone interessate dall'opera estese alla rete presa in esame utilizzando tecniche di valutazione conformi alle disposizioni del D.M.261/02;
 - 1.2. il monitoraggio dovrà iniziare prima dell'avvio dei lavori e il piano dovrà definire le modalità, le tecniche, le cadenze dei rilievi, ecc. Dovrà inoltre essere definita un apposita banca dati per la raccolta, sistematizzazione, analisi e diffusione dei dati;
 - 1.3. qualora da tali verifiche i risultati non confermassero valori di qualità dell'aria compatibili con lo scenario del traffico connesso all'intervento nell'autostrada quali quelli indicati dal proponente, si dovrà provvedere, nella fase di esercizio dell'intervento, all'emanazione da parte della Società Autostrade per l'Italia di idonei provvedimenti, coerenti con le normative regionali, per assicurare che dall'esercizio dello svincolo non derivino emissioni tali da causare il superamento dei valori limite degli inquinanti normati.
2. Dovrà essere realizzato un progetto di mitigazione ambientale tramite interventi di ripristino vegetazionale, che dovrà essere esaminato dalla Regione Piemonte e da eventuali ulteriori amministrazioni territorialmente competenti delegate e, una volta approvato, dovrà essere posto in realizzazione con la stessa tempistica dell'intervento dello svincolo con oneri a carico della Società Autostrade per l'Italia. Tale progetto dovrà essere realizzato rispettando i seguenti criteri:
 - 2.1. gli interventi di sistemazione a verde dovranno garantire la funzione primaria di migliorare il rapporto tra opera e territorio nel rispetto della configurazione vegetazionale esistente e/o potenziale e facilitando l'innesco dei naturali processi di ricolonizzazione ed adattamento secondo i seguenti criteri e modalità,
 - 2.2. dovranno essere utilizzate esclusivamente specie erbacee, arbustive ed arboree, tipiche ed autoctone, privilegiando per le essenze arbustivo-arboree la distribuzione in gruppi o macchie al fine di favorire l'armonizzazione con il paesaggio vegetale esistente e l'innesco di dinamicismi naturali.
 - 2.3. il suolo fertile sottratto al terreno agricolo durante la realizzazione dell'opera dovrà essere accantonato e conservato per il reimpiego a completamento delle opere di mitigazione e compensazione;
3. Le aree di cantiere dovranno essere dotate di un impianto di gestione delle acque prima della loro

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

immissione nella rete idrica.

4. Relativamente ai materiali di scavo non direttamente riutilizzabili nell'opera, nonché ai materiali necessari per la realizzazione dei rilevati, il proponente dovrà redigere un piano di recupero e riutilizzo ai sensi dell'articolo 186 del D.Lgs. 152/06, come successivamente modificato ed aggiornato.
5. Entro tre mesi dalla fine dei lavori il proponente dovrà avere effettuato il monitoraggio acustico nei confronti dei ricettori individuati nello Studio Ambientale al fine di verificare:
 - 5.1. il rispetto dei livelli di pressione acustica di legge;
 - 5.2. la rispondenza dei risultati del monitoraggio con quelli ricavati dall'applicazione del modello di simulazione;
 - 5.3. L'efficacia degli interventi di mitigazione attuati presso gli stessi ricettori; in caso di eventuale superamento dei limiti di legge dovranno essere previsti ulteriori interventi di mitigazione, ivi inclusi interventi passivi sui ricettori stessi.
6. Ridurre il consumo energetico facendo ricorso a tecnologie e dispositivi di massima efficienza e integrando le strutture con sistemi basati su fonti rinnovabili
7. Prima dell'inizio dei lavori il proponente dovrà predisporre, di concerto con la Sovrintendenza per i Beni Culturali, uno studio di fattibilità relativo all'installazione sulle nuove superfici di copertura del casello di pannelli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica.

Per soddisfare requisiti ed obiettivi di qualità che l'opera dovrà garantire, in sede di redazione del progetto definitivo ed esecutivo:

8. dovranno essere approfonditi i dovuti contatti con le Amministrazioni Comunali e Provinciali interessate all'opera al fine di garantire la massima funzionalità del sistema offerto in relazione alla viabilità e alla sicurezza del traffico locale. Al fine di assicurare la funzionalità della viabilità esistente e degli accessi all'area commerciale di via F. Fellini il Proponente dovrà predisporre un piano di viabilità che, se approvato dagli enti locali competenti ed in particolare dalla Provincia di Torino, Ente proprietario della strada, dovrà essere realizzato a cura e spese del Proponente.
9. dovranno essere realizzate aree idonee al parcheggio in prossimità del casello in zona esterna al fine di permettere la sosta di scambio dei pendolari abituali.
10. le aree dismesse dovranno essere recuperate e sistemate a verde e per quanto riguarda la difesa acustica si potranno prevedere interventi diretti sul ricettore.
11. dovranno essere verificate con gli Enti competenti l'esatta posizione dei sottoservizi che insistono nell'area di intervento, in modo da garantire un corretto spostamento in caso di interferenza con le opere in progetto.
12. particolare attenzione dovrà essere posta al reticolo idrografico superficiale cercando di non modificare l'attuale sistema. Si dovrà prevedere un sistema di smaltimento delle acque di prima pioggia e di recupero degli sversamenti accidentali. Tale sistema dovrà essere in grado di impedire l'inquinamento delle acque di falda (vasche di disoleazione, biofiltrazione).
13. dovrà essere curato l'aspetto estetico funzionale della nuova struttura del casello mediante un adeguato studio architettonico.

DELL'ERRATA
TECNICA
BIEN
della
MARE

14. Lo studio plano-altimetrico dovrà essere rispettoso della normativa vigente con particolare riferimento alla sezione stradale, ai raggi di curvatura, alle pendenze e alla segnaletica. Dovranno essere esaminati gli aspetti legati alla cantierizzazione dell'opera con riferimento alla soluzione delle eventuali interferenze, dei corsi d'acqua in modo da rendere razionale la successione delle fasi costruttive.

15. La realizzazione delle opere in progetto potrà essere intrapresa solo a seguito della chiusura del pozzo idropotabile; per il quale il Proponente ha concordato con SMAT, Società Metropolitana Acque Torino

Le prescrizioni n. 1, 4, 5, 7 dovranno essere soggette a verifica di ottemperanza da parte del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare.

La prescrizione n. 2, dovrà essere soggetta a verifica di ottemperanza da parte della Piemonte.

Presidente Claudio De Rose

Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)

Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)

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

Avv. Sandro Campilongo (Segretario)

Prof. Saverio Altieri

Prof. Vittorio Amadio

Dott. Renzo Baldoni

Prof. Gian Mario Baruchello

Dott. Gualtiero Bellomo

Avv. Filippo Bernocchi

Ing. Stefano Bonino

Ing. Eugenio Bordonali

Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Assessore
Giuseppe Caruso
Guido Monteforte Specchi
Maria Fernanda Stagno
Sandro Campilongo
Saverio Altieri

Assessore
Vittorio Amadio
Renzo Baldoni
Gian Mario Baruchello
Gualtiero Bellomo

Assessore
Filippo Bernocchi
Stefano Bonino

Assessore
Eugenio Bordonali
Gaetano Bordone
Andrea Borgia
Ezio Bussoletti
Rita Caroselli
Antonio Castelgrande

Avv. Michele Mauceri

M. Mauceri

Ing. Arturo Luca Montanelli

A. Montanelli

Ing. Santi Muscarà

S. Muscarà

Avv. Rocco Panetta

Assente

R. Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

E. Melis

Ing. Mauro Patti

M. Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

F. Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

V. Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

V. Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

X. Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Assente

Arch. Francesca Soro

F. Soro

Arch. Giuseppe Venturini

Ing. Roberto Viviani

La presente copia fotostatica composta di N° 11 (UNDICI) fogli è conforme al suo originale.

Roma, li 23/12/2008

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEI MARI
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione