



Prot. (*) Torino (*)

(*) **segnatura di protocollo riportata nei metadati del sistema documentale DoQui ACTA**

(i dati del protocollo sono rinvenibili nel file metadati con estensione xml, inviato insieme alla PEC)

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA
DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI
Divisione V - Sistemi di Valutazione Ambientale
PEC: CRESS@PEC.minambiente.it

OGGETTO: [ID_VIP: 7380] Istanza per l'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi del l'art. 23 del D.Lgs. 152/2006, relativa al progetto per la realizzazione di un impianto fotovoltaico della potenza di 18,77 MW e delle opere di connessione alla RTN, da realizzarsi nel Comune Lombardore (TO) e San Benigno Canavese (TO), in località "Poligono".

Trasmissione parere Direzione Viabilità 1 CMT0

In merito al procedimento in oggetto si trasmette in allegato il parere della Direzione Viabilità 1 della Città Metropolitana di Torino.

Distinti saluti

Il Funzionario incaricato
dott. Massimo Dragonero

 MASSIMO DRAGONERO
CITTA' METROPOLITANA DI TORINO
04.03.2022 08:10:16 UTC

Prot. (*)

Data (*)

(*) Numero di protocollo e data presenti nel file .xml di
segnatura informatica

trasmessa a mezzo p.e.c.

Prat. n. 104035

Spett.le

Città metropolitana di Torino

Direzione Valutazioni Ambientali

Nucleo VAS e VIA

massimo.dragonero@cittametropolitana.torino.it

e, p.c.

Città metropolitana di Torino

Direzione Coordinamento Viabilità 1

Responsabile U.O. 1

giovanni.gavazzi@cittametropolitana.torino.it

**OGGETTO: Strada Provinciale n. 267 di Lombardore (cod. p267).
Realizzazione di impianto fotovoltaico della potenza di 18,77 MW e delle opere di
connessione alla RTN in località "Poligono" (rif. ID_VIP: 7380).
Proponente: Ecopiedmont1 Srl.
Fase di Valutazione della procedura di VIA di competenza Min. della Transizione Ecologica.
Parere in materia stradale.**

A riscontro della comunicazione (rif. Vs. prot. n. 21215 del 10.2.2022) afferente l'avvio del procedimento presso il competente Ministero,

In merito all'O.T. convocato per il 25.2.2022 **si richiama il ns. precedente parere prot. 62483 del 15.9.2020** (in occasione del procedimento di verifica ex pos. 934, Kyan srl).

Rispetto a tale precedente nota richiamata occorre evidenziare che in attuazione del **D.P.C.M. 21.11/20.9 Riclassificazione della rete stradale di interesse nazionale e della rete stradale di interesse regionale nella Regione Piemonte** - la S.P. 460 è stata trasferita in competenza ad ANAS S.p.A., pertanto riclassificata a strada di interesse nazionale (ora pertanto S.S. n. 460), e per la quale la **Città metropolitana non è più competente all'adozione dei provvedimenti di cui al Titolo II D.lgs. 285/1992 e s.m.i.**

e, conseguentemente, ogni espressione **al riguardo per tale arteria** (nel dettaglio il Settore E) è demandata all'ente proprietario subentrante (Struttura territoriale Piemonte e Valle d'Aosta, p.e.c. anas.piemonte@postacert.stradeanas.it).

Dall'esame della documentazione agli atti, residuano in competenza **le interferenze con la p267**, per la quale si conferma **quanto già manifestato in tema di fascia di rispetto e si enunciano sommariamente e sinteticamente gli altri aspetti correlati a cabina e cavidotto (per i Settori A, B, e C).**

Quadro riepilogativo.

n. ord.	Rif prog.	Tipologia	Km. e lato	Comune	considerazioni
1	El. 01_T12a Tav. C2.4	Cabina elettrica (oltre fascia rispetto)	18+500 dx	Lombardore	Confermato quanto indicato nel parere prot. 62483/2020
2	"	stacco/attraversamento	18+500 /	"	Vedi prescrizioni che seguono
3	"	cavidotto	16+200 -	"	Vedi prescrizioni che seguono

			18+500		
4	El. 01_T12c	Cabina e cavidotto	-	Leinì	Tratto dismesso ad ANAS S.p.A.

Indicazioni per la redazione dell'esecutivo della rete di connessione.

1. Dovrà essere progettata evitando interferenze con i sottoservizi esistenti, ivi compresi i reticoli irrigui e consorziali, con localizzazione preferibilmente resa esternamente alla proprietà stradale, oppure con trivellazione orizzontale a cielo chiuso o - esclusivamente in caso di assoluta necessità e ove non siano possibili altre soluzioni tecniche (Art. 26 c. 4 Cod. Str.) - potrà essere richiesta entro la sede stradale.
2. Anche con posa su fondi privati confinanti con la viabilità pubblica, nel caso di pozzetti affioranti e potenziali ostacoli fissi rispetto l'eventuale rischio uscita di strada di veicoli per sbandamento, incidente o svio, dovrà essere prodotta la valutazione in applicazione dei criteri di scelta dei dispositivi di sicurezza stradale, di cui all'Art. 6 delle istruzioni tecniche allegate al D.M. Infr. e Trasp. 2367 del 21.6.2004 e s.m.i., comprensiva di particolari costruttivi, individuando tipologia di barriere ed elementi strutturali, in attuazione anche dell'Art. 2, commi 1, 2, 3 D.M. LL.PP. 223 del 18.2.1992 e s.m.i. dal quale si evinca scelta o meno riguardante i tipi di barriera da adottare, ubicazione, componenti ed opere complementari connesse.
3. Nell'evenienza, motivata, di previsione su S.P. il progetto dovrà rispettare le seguenti prescrizioni:
 - 3.1 redazione di elaborati grafici a livello definitivo-esecutivo, comprendenti sezioni puntuali, significative, sufficienti ed esaustive in opportuna scala, debitamente quotate, riportanti la condotta e quanto adiacente ovvero piattaforma stradale e pertinenze (documentazione da prodursi anche nel caso di fiancheggiamento su proprietà terze);
 - 3.2 previsione di chiusini od ispezioni fuori proprietà stradale o comunque - per quelli necessari secondo l'interdistanza minima da norma per la manutenzione - sotto il cassonetto ricostruito di cui alle successive indicazioni, senza manufatti a livello della pavimentazione bitumata;
 - 3.3 stratigrafia della sezione stradale da ricostruirsi prevedendo:
 - a) taglio della pavimentazione esistente con fresa a disco rotante o klipper;
 - b) scavo a sezione trapezoidale, tale da permettere la posa della condotta alla profondità minima di m. 1,00 misurata dal piano viabile all'estradosso del manufatto, previa impermeabilizzazione del tubo;
 - c) riproposizione della fondazione stradale con stratigrafia secondo le seguenti indicazioni:
 - posa di 2 tubazioni in PEAD/corrugati di scorta, passacavi Ø 125 mm. a disposizione ed a titolo gratuito della Città metropolitana, al fine di evitare future manomissioni;
 - riempimento con materiale anidro granulare classificabile nel gruppo A1 (pezzatura var. ≤ mm. 8-10), corretto con apporto di legante idraulico a lenta presa in ragione di 50 kg/mc, dato in opera a strati successivi di spessore ≤ 20 cm. compattati con idonei mezzi meccanici e con tutte le cautele atte ad evitare avvallamenti e deformazioni del piano viabile e delle pertinenze stradali;

È facoltà del progettista avanzare una relazione tecnica circa modalità e materiali che intenda adottare per l'esecuzione dei ripristini degli strati di riempimento, provvisori e definitivi (per carichi stradali di I^a Cat.) ed in particolare verificando tecnicamente il pacchetto stradale proposto per le ricostruzioni, in termini prestazionali e durevoli correlati alla tipologia e classificazione di strada in oggetto (per le caratteristiche di resistenza e conservazione occorrerà correlarsi ad una durabilità riconducibile ad almeno un ciclo manutentivo - valutabile in ca. 7/10 anni - garantendo un livello di sicurezza minimo sino al raggiungimento di degradazioni strutturali assunte come valore non superabile).

 - riempimento dei rinfianchi con misto cementato ovvero magrone di cls a seconda della scelta del progettista (escludendo il materiale di risulta degli scavi, seppur lavorati);
 - stesa di strato di tout-venant spessore cm. 16 ed eseguito il ripristino provvisorio della pavimentazione bituminosa a mezzo di stesa di uno strato di collegamento (binder) spessore cm. 7, tempestivamente ricaricato su eventuali cedimenti;
 - prima della stesa del manto bituminoso (tout-venant) dovrà essere garantito un compattamento del materiale di sottofondo ≥ 100 MPa da verificarsi con prove di piastra a carico del soggetto esecutore;

- ripristini definitivi, dopo almeno 60 giorni, con tappeto d'usura di cm. 3 compattato, previa fresatura da cm. 3 della pavimentazione esistente per tutta larghezza della carreggiata (per gli attraversamenti m. 5,00 dagli estremi di scavo, da ciglio a ciglio bitumato), con macchina vibrofinitrice;
- sigillatura giunti con bitume liquido modificato colato a caldo e ripristino di segnaletica orizzontale e pertinenze stradali manomesse durante l'esecuzione dei lavori.

Nelle sezioni tipologiche di ripristino su tratti stradali, i materiali da impiegarsi dovranno consentire la restituzione della percorribilità in sicurezza della circolazione.

Per l'accessibilità provvisoria atta e ritenuta necessaria alla costruzione dell'impianto si rimanda a specifiche istanze qualora interessino strade di competenza di codesta Città metropolitana.

Alla luce delle indicazioni e richieste di approfondimenti progettuali il presente **non costituisce autorizzazione ai sensi dell'art. 26 D.lgs. 285/1992 e s.m.i.** e (in riferimento all'art. 2 Legge 241/1990 e s.m.i.) i termini per l'espressione di competenza si devono intendere sospesi sino ad avvenute integrazioni e comunque alle positive disposizioni dell'ente superiore, adottato il quale si potrà rilasciare il titolo per la manomissione della sede stradale.

Rimanendo a disposizione per qualsiasi ragguaglio, si porgono cordiali saluti.

Responsabile del procedimento e dell'istruttoria tecnica: Geom. Daniele CALAVITA.

Ufficio informazioni: Sportello Concessioni presso Direzione Coordinamento Viabilità

mail ufficio.sportelloconcessioni@cittametropolitana.torino.it

p.e.c. protocollo@cert.cittametropolitana.torino.it

IL DIRIGENTE della DIREZIONE
COORDINAMENTO VIABILITÀ - VIABILITÀ 1
Dott. Ing. Matteo TIZZANI
(documento sottoscritto digitalmente)

DC