

PFTE-03

0

Codice CIG:

Codice CUP:

Regione Piemonte
 Citta' Metropolitana di Torino
COMUNE DI SAN MAURIZIO CANAVESE

**REALIZZAZIONE NUOVA VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO TRA VIA
 MADONNA DELLA NEVE - VIA GIUSEPPE RONCO - VIA XXV APRILE**
PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA
STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE

Fattibilita' Tecnica ed Economica Definitivo Esecutivo Direzione Lavori Scala: VARIE

COMUNE DI SAN MAURIZIO CANAVESE

RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO: Geom. BELLEZZA QUATER Donatella
 ASSISTENTE AL RUP:

ARCHITETTONICO

STUDIO TECNICO GEOM. AZEGLIO GUIDO
 Via San Massimo 36/2 - 10070 Villanova Canavese
 e-mail: info@studiotecnicoazeglio.it
 PEC: guido.azeglio@geopec.ot
 Cell: 333/34.32.247

PROGETTISTA: Geom. AZEGLIO Guido
 Cod.Fisc. ZGL GDU 850810727
 Collegio Geometri Torino e Provincia n.8939

Collaboratori:



STRUTTURALE

PROGETTISTA:

Collaboratori:

PREVENZIONE INCENDI

PROGETTISTA:

Collaboratori:

RILIEVI TOPOGRAFICI

RILEVATORE: Geom. AZEGLIO Guido

Collaboratori: Geom. ZUCCALA' Alessandro

INDAGINI GEOLOGICHE

PROGETTISTA:

Collaboratori:

PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO

RESPONSABILE LAVORI:

COORDINATORE PER LA PROGETTAZIONE:

DIREZIONE LAVORI

DIRETTORE LAVORI:

COORDINATORE SICUREZZA IN ESECUZIONE:

ISPETTORE DI CANTIERE:

CARATTERISTICHE MATERIALI

| | |
|--------------|--------|
| ACCIAIO TIPO | ftk = |
| CALCESTRUZZO | Rck >= |
| LEGNAMI | |

Note
 La Direzione Lavori deve essere avvisata dell'esecuzione di getti con **24 ore di anticipo**.
 Le misure dei ferri dovranno preventivamente essere verificate in cantiere

| Emissione | Redatto da | Data | Verifica |
|-----------|----------------|---------------|----------|
| | Studio Tecnico | Febbraio 2022 | A.G. |
| | | | |
| | | | |

| Revisioni | n. | Descrizione sintetica modifiche | Data |
|-----------|----|---------------------------------|------|
| | 1 | | |
| | 2 | | |
| | 3 | | |
| | 4 | | |

Approvazione

Il Responsabile Unico del Procedimento
 Geom. BELLEZZA QUATER Donatella

Firma

Data: FEBBRAIO 2022

Visti:

Proprietà:

Impresa:

Sommario

| | |
|---|--------|
| Sommario | - 2 - |
| 1. Premessa | - 3 - |
| 2. Contenuti dello Studio di fattibilità ambientale | - 3 - |
| 3. Quadro di riferimento progettuale | - 3 - |
| Obbiettivi dell'intervento | - 3 - |
| Localizzazione | - 3 - |
| Descrizione dell'intervento | - 4 - |
| Disponibilità dell'area | - 4 - |
| Gestione delle materie | - 4 - |
| 4. Quadro di riferimento programmatico | - 4 - |
| Aree vincolate S.I.C. / Z.P.S. e aree naturali protette | - 4 - |
| Strumento Urbanistico Comunale (PRGC) | - 5 - |
| Piano Paesaggistico Regionale - Regione Piemonte | - 7 - |
| Piano Assetto Idrogeologico (P.A.I.) | - 7 - |
| Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA) | - 7 - |
| 5. Individuazione preliminare degli impatti potenziali | - 8 - |
| Impatti sull'aria | - 8 - |
| Impatti sul suolo e sottosuolo | - 8 - |
| Impatti acustici | - 9 - |
| Impatti su flora e fauna | - 9 - |
| Impatto visivo e paesaggistico | - 9 - |
| 6. Conclusioni | - 10 - |

1. Premessa

Lo Studio di Prefattibilità Ambientale è effettuato con l'obiettivo di verificare la compatibilità dell'intervento proposto con quanto previsto dagli strumenti urbanistici e dal regime vincolistico esistente nonché di valutare prevedibili effetti che tali opere possono avere sull'ambiente.

Il presente Studio permette di acquisire una conoscenza del territorio e delle caratteristiche delle mutue interazioni tra ambiente e assetto di progetto, prima che si arrivi alla definizione del progetto definitivo, evitando quindi che possano emergere problematiche rilevanti e tali da indurre ad una rielaborazione parziale o addirittura totale del progetto in esame. Con lo studio di prefattibilità ambientale è possibile, pertanto, contenere il rischio del verificarsi di tali situazioni negative e predisporre soluzioni e strategie correttive e/o alternative ad eventuali soluzioni urbanistiche, architettoniche, tecniche e tecnologiche che dovessero presentare problematiche di scarsa compatibilità ambientale.

2. Contenuti dello Studio di fattibilità ambientale

Il presente studio considerando la morfologia del territorio e l'entità dell'intervento, comprende sommariamente le seguenti fasi di lavoro:

- Verifica di compatibilità dell'intervento con le prescrizioni di eventuali vincoli paesaggistici, territoriali ed urbanistici sia a carattere generale che settoriale;
- Studio sugli effetti derivanti dalla realizzazione dell'intervento che potrebbero produrre conseguenze sull'ambiente;

3. Quadro di riferimento progettuale

Obiettivi dell'intervento

L'intervento scaturisce dalla necessità dell'Amministrazione comunale di realizzare un nuovo collegamento tra le viabilità esistenti, come previsto nel vigente strumento urbanistico, al fine di ottimizzare i collegamenti viari della zona e contestualmente migliorare l'accesso ad un lotto limitrofo su cui si prevede la nuova costruzione di edificio adibito a palestra e in futuro un possibile ampliamento del Complesso Scolastico "F.lli Pagliero".

In questo contesto la nuova viabilità in progetto è stata concepita tenendo conto sia delle esigenze attuali presenti, sia di quelle future nascenti dai nuovi fabbricati da realizzare.

Localizzazione

L'area oggetto di intervento risulta ubicata lungo la Via Madonna della Neve nelle immediate vicinanze del Complesso Scolastico Comunale "F.lli Pagliero".

L'area circostante risulta a vocazione residenziale, frutto dell'espansione urbanistica dell'abitato di San Maurizio C.se attuata a partire dagli anni 90'.

Il lotto su cui si inserisce la nuova viabilità in progetto risulta attualmente coltivato a prato, con andamento pianeggiante e privo di qualsivoglia ostacolo naturale. Sono presenti in zona tutti i sottoservizi essenziali quali fognatura, acquedotto e metanodotto.

Fig.1 - Estratto ortografico



Descrizione dell'intervento

La soluzione progettuale adottata è quella che presenta minore conflittualità con i sistemi ambientali esistenti, attuata dallo sviluppo del tracciato il più possibile aderente alla orografia dei luoghi e rispettando il sedime stradale già individuato nel vigente strumento urbanistico comunale. L'intervento comprende, inoltre, tutte quelle opere complementari afferenti principalmente alla regimentazione idraulica della piattaforma stradale nonché le opere accessorie e funzionali alla viabilità quali illuminazione, segnaletica orizzontale e verticale.

Disponibilità dell'area

L'area su cui insisterà la nuova viabilità risulta già stralciata con apposita particella, identificata al **fg.6 mappale 1230** e di superficie nominale pari a 2.759mq.

Tale particella risulta attualmente in capo a soggetto privato e **sarà oggetto di successiva acquisizione da parte del Comune di San Maurizio C.se tramite procedura espropriativa.**

Per la determinazione del valore della particella n.1230, oltre al supporto dello studio cartografico, si è fatto riferimento alle tabelle pubblicate sul sito dell'Agenzie delle Entrate.

Per maggiori precisazioni si rimanda al Piano particellare di esproprio preliminare (PFTE-07);

Gestione delle materie

Si tenderà in via prioritaria, a prevedere il riutilizzo delle terre e rocce da scavo. Ove il materiale da scavo non sia utilizzabile direttamente presso i luoghi di produzione, sarà avviato preliminarmente, secondo le modalità autorizzative normativamente previste, ad attività di valorizzazione quali, a titolo esemplificativo, recuperi ambientali di siti, a recuperi di versanti di frana o a miglioramenti fondiari. Le terre e rocce da scavo che non verranno avviate a riutilizzo diretto, come sopra specificato, sono da considerarsi rifiuti e come tali saranno conferiti a discarica autorizzata

4. Quadro di riferimento programmatico

L'obiettivo di questa fase è quello di illustrare il quadro programmatico ovvero la relazione del progetto rispetto alla pianificazione vigente territoriale e di settore, individuando la coerenza del progetto con gli obiettivi degli strumenti di pianificazione. Si tratta in sostanza di verificare la coerenza del progetto proposto con gli obiettivi degli strumenti di pianificazione vigenti, attraverso un esame dello stato d'applicazione.

In questa fase sono stati presi in considerazione i seguenti strumenti di pianificazione:

- Aree vincolate (Siti Interesse Comunitario) / ZPS (Zone Protezione Speciale), aree naturali protette;
- Strumento urbanistico comunale (PRGC)
- Piano Paesaggistico Regionale - Regione Piemonte
- Piano Assetto Idrogeologico (P.A.I.)
- Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA)

Aree vincolate S.I.C. / Z.P.S. e aree naturali protette

Con la direttiva comunitaria n.409/79 "Protezione della specie di uccelli selvatici e dei loro habitat" si fa obbligo agli Stati membri di classificare i territori idonei come "**Zone di protezione speciale (Z.P.S.)**" per le specie particolarmente vulnerabili e di adottare misure per il controllo del prelievo venatorio delle varie specie, subordinandolo alla conservazione delle stesse. Successivamente è intervenuta la direttiva n.92/43/CEE denominata "Habitat" inerente alla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali; tale nuova direttiva prevede l'istituzione di un sistema europeo di aree protette, **denominato Natura 2000**, in un quadro complessivo di protezione degli habitat e delle specie minacciate nell'Unione Europea.

La direttiva "habitat" ha l'obbiettivo di contribuire a salvaguardare, (tenendo conto delle esigenze economiche, culturali e sociali locali), la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche nel territorio comunitario. Una volta che il sito di importanza comunitaria sarà definitivamente inserito nell'elenco lo stato membro designerà tale area quale **Zona Speciale di Conservazione (Z.S.C.)** in cui verranno applicate le misure di conservazione necessarie al mantenimento o al ripristino degli habitat naturali che implicano, all'occorrenza, appropriati piani di gestione.

Con D.P.R. 8 settembre 1997 n.357 "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" lo Stato ha disciplinato le procedure per l'adozione delle misure previste dalla direttiva 92/43/CEE "Habitat" relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e

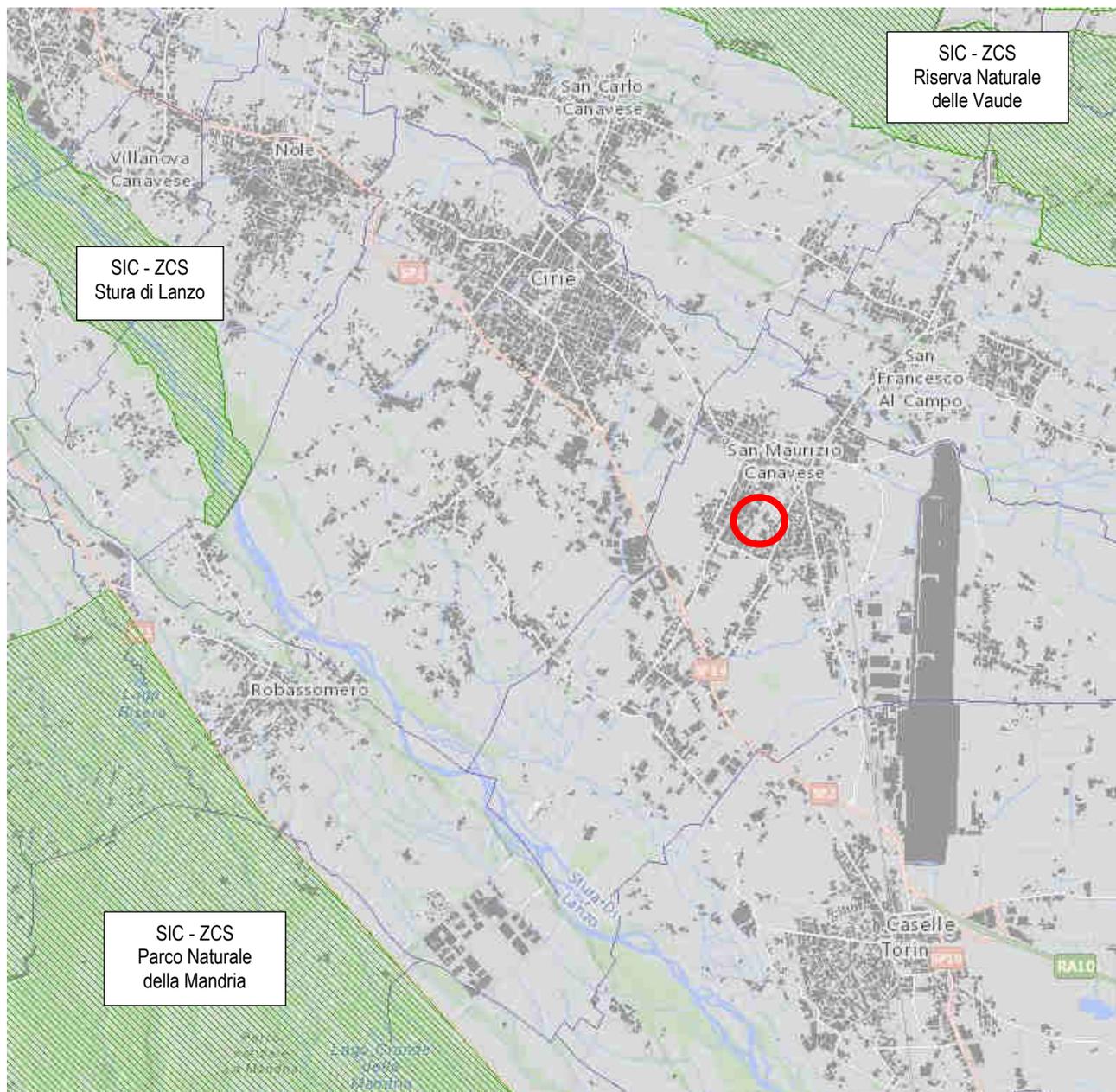
della fauna selvatiche, ai fini della salvaguardia della biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali elencati nell'allegato A e delle specie della flora e della fauna indicate agli allegati B, D ed E allegati al regolamento.

Il termine **S.I.C. (Siti Interesse Comunitario)** è usato per definire un'area che contribuisce in modo significativo a mantenere o ripristinare una delle tipologie di habitat definite nell'allegato 1 o a mantenere in uno stato di conservazione soddisfacente una delle specie definite nell'allegato 2 della Direttiva Habitat. Può, inoltre, contribuire alla coerenza della rete Natura 2000 e in modo significativo al mantenimento della biodiversità della regione in cui si trova.

Le più vicine aree SIC - ZPS - ZSC sono le seguenti:

- IT1110005 - SIC - ZSC Riserva naturale delle Vaude
- IT1110079 - SIC - ZSC Parco Naturale della Mandria
- IT1110014 - SIC - ZSC Stura di Lanzo

Fig.2 - Estratto cartografia Aree Protette



L'area risulta essere esterna ad aree SIC, ZPS, Important Bird Areas, Parchi Nazionali, Riserve Naturali Statali, Parchi Naturali Regionali, Riserve Naturali Orientate Regionali, pertanto **l'intervento risulta essere compatibile.**

Strumento Urbanistico Comunale (PRGC)

L'intervento ricade completamente, secondo lo strumento urbanistico vigente, in area a "viabilità pubblica". L'area in oggetto era infatti già stata prevista, in fase di stesura del vigente PRGC, proprio in attuazione dell'intervento di cui alla presente relazione. Inoltre, Il lotto limitrofo era stato classificato

in area per servizi a livello comunale "S16" destinato a istruzione, verde, attrezzature di interesse generale, proprio per consentire l'eventuale edificazione di un edificio da adibirsi a palestra comunale o per la realizzazione di un eventuale ampliamento del Complesso Scolastico.

Fig.3 - Estratto PRGC vigente - Tav.12/3vs



Per quanto riguarda l'analisi di valutazione rischio ambientale allegata al vigente strumento urbanistico (PRGC), l'area oggetto di intervento non presenta elementi ambientali vulnerabili, pertanto l'intervento risulta essere compatibile.

Fig.4 - Estratto tav.3 Analisi di valutazione rischi ambientali

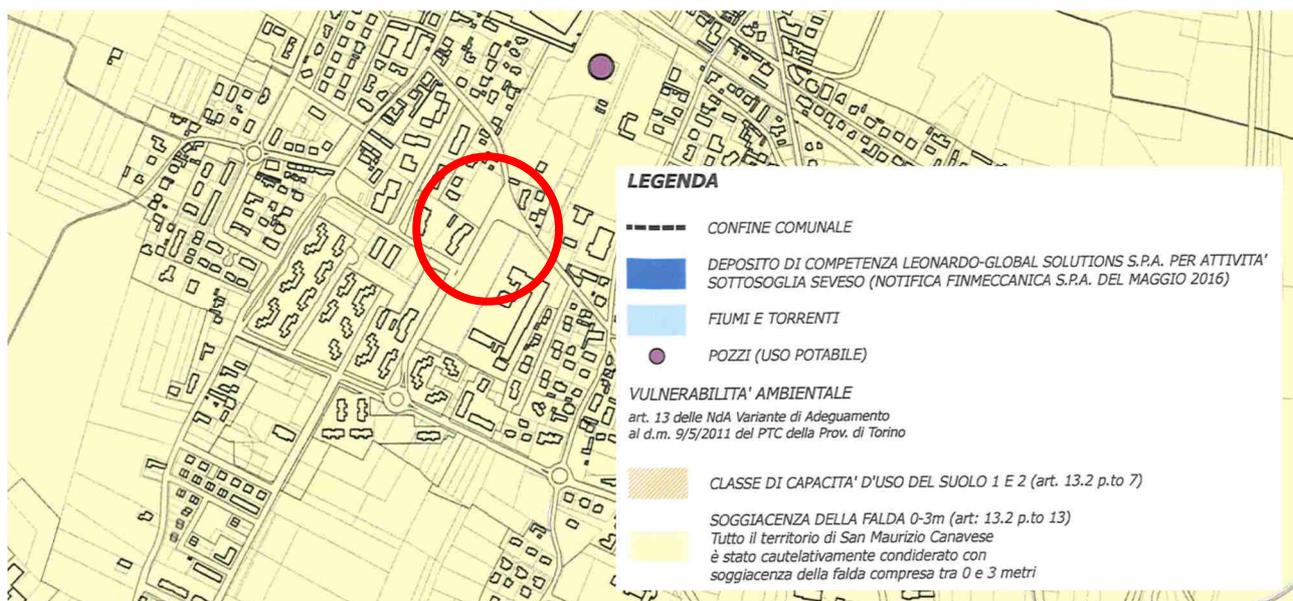
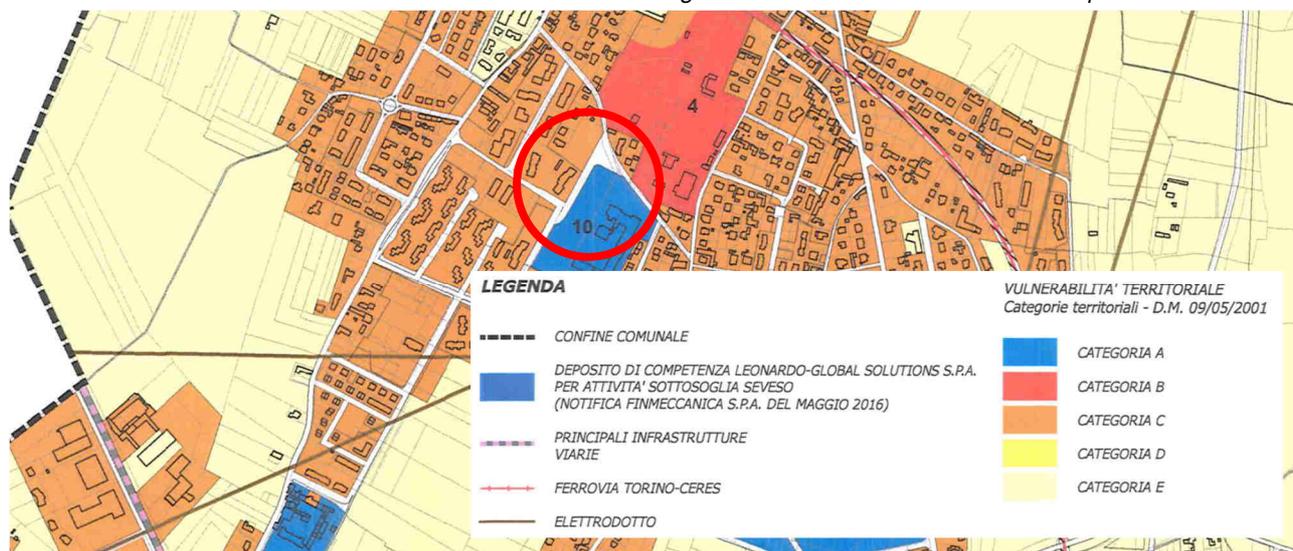


Fig.5 - Estratto tav.4 Qualificazione compatibilità ambientale

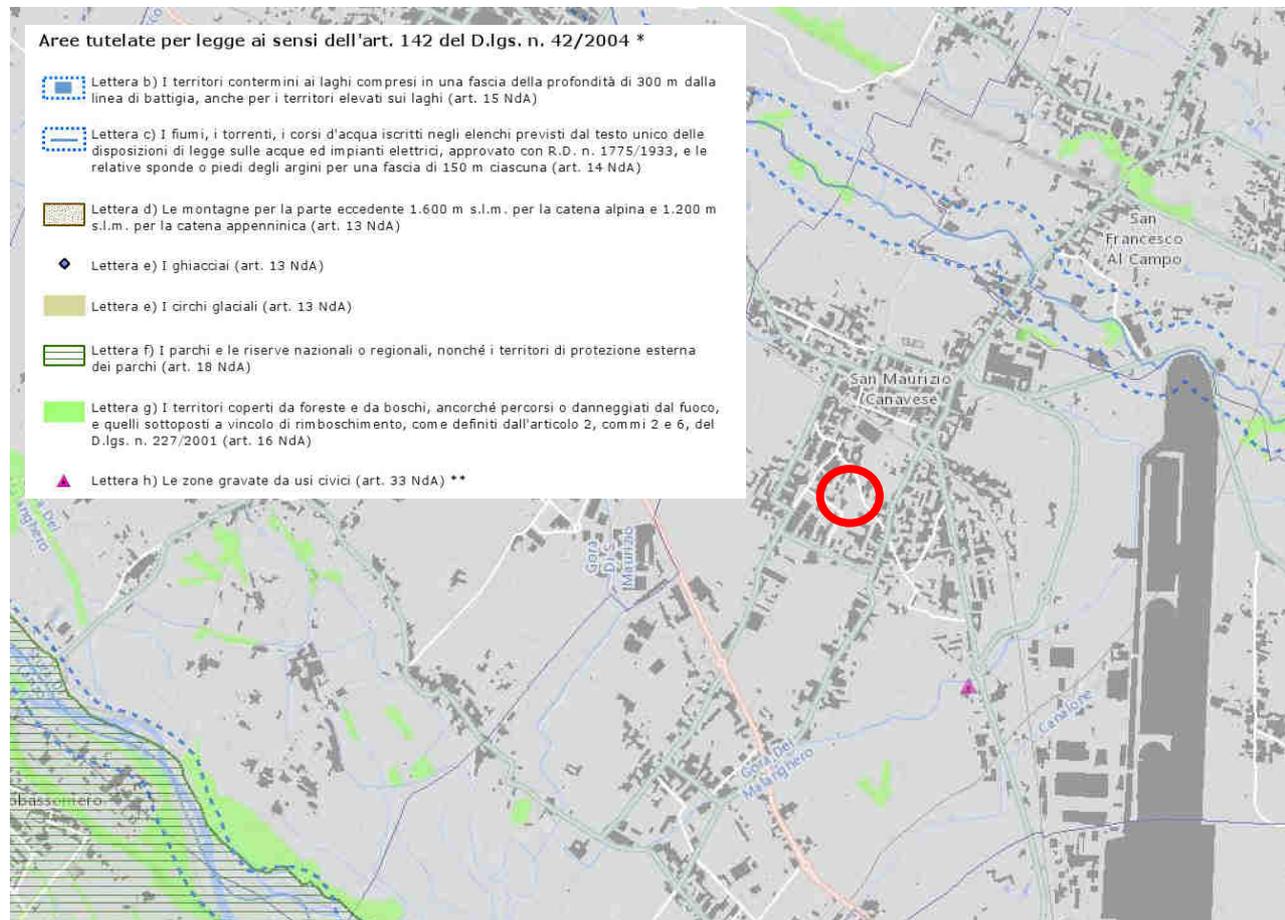


La nuova viabilità, trattandosi di strada urbana di collegamento tra vie esistenti, **non avrà impatto sulla zonizzazione acustica vigente, pertanto l'intervento risulta essere compatibile.**

Piano Paesaggistico Regionale - Regione Piemonte

Il Piano paesaggistico regionale (Ppr), approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017 sulla base dell'Accordo, firmato a Roma il 14 marzo 2017 tra il Ministero per i beni e le attività culturali e la Regione Piemonte, è uno strumento di tutela e promozione del paesaggio piemontese, rivolto a regolarne le trasformazioni e a sostenerne il ruolo strategico per lo sviluppo sostenibile del territorio.

Fig.6 - Estratto Piano Paesaggistico Regionale



L'area risulta essere priva di vincoli, pertanto, **l'intervento risulta essere compatibile.**

Piano Assetto Idrogeologico (P.A.I.)

Obiettivo prioritario del Piano stralcio per l'assetto idrogeologico (PAI) è la riduzione del rischio idrogeologico entro valori compatibili con gli usi del suolo in atto, in modo tale da salvaguardare l'incolumità delle persone e ridurre al minimo i danni ai beni esposti.

Il PAI consolida e unifica la pianificazione di bacino per l'assetto idrogeologico: esso coordina le determinazioni assunte con i precedenti stralci di piano e piani straordinari, apportando in taluni casi le precisazioni e gli adeguamenti necessari a garantire il carattere interrelato e integrato proprio del piano di bacino.

L'area ricade a ridosso del concentrico principale di San Maurizio Canavese. Si tratta di un'area la cui topografia e il deflusso idrico superficiale hanno subito nel corso del tempo importanti modifiche sia a causa delle attività agricole sia per gli insediamenti urbani. I corsi d'acqua principali sono il Fiume Stura di Lanzo e il Torrente Banna; il primo, che rappresenta il collettore finale delle acque superficiali, si trova a sud-ovest a circa 3.800 m dal sito in esame, mentre il secondo scorre a circa 1.500 m a nord dall'area su cui sono previsti gli interventi in progetto. Nell'area in esame risultano presenti solo piccoli canali di scolo e bealere che servono al deflusso superficiale delle acque meteoriche, perciò non è presente rischio idrogeologico, di conseguenza, **l'intervento risulta essere compatibile.**

Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA)

Il PRQA è lo strumento per la programmazione, il coordinamento ed il controllo in materia di inquinamento atmosferico, finalizzato al miglioramento progressivo delle condizioni ambientali e alla

salvaguardia della salute dell'uomo e dell'ambiente.

Il PRQA è stato approvato dal Consiglio regionale, con DCR 25 marzo 2019, n. 364-6854 (Approvazione del Piano regionale di qualità dell'aria ai sensi della legge regionale 7 aprile 2000, n. 43), in esito alla procedura di Valutazione ambientale strategica.

L'intervento in progetto non andrà ad alterare le condizioni qualitative dell'aria, infatti in fase di esercizio solleverà la circolazione locale, rendendola più fluida, con evidente ricaduta positiva anche sulle condizioni atmosferiche locali, **pertanto l'intervento risulta essere compatibile.**

5. Individuazione preliminare degli impatti potenziali

Gli interventi di riqualificazione e ripristino in oggetto possono, se non attentamente studiati, favorire un processo di degrado del territorio dove sono inseriti. Alcuni degli aspetti che occorre quindi considerare e studiare vengono di seguito riportati:

- Impatto sull'aria;
- Impatto sul suolo e sottosuolo;
- Impatti acustici;
- Impatti sulla flora e la fauna
- Impatto visivo e paesaggistico

Impatti sull'aria

L'area di intervento non sembra presentare particolari problematiche in merito alla componente aria. Per quanto riguarda gli effetti della realizzazione delle opere in progetto si possono distinguere impatti in fase di cantiere e impatti in fase di esercizio.

Fase di cantiere

In linea generale gli scarichi degli automezzi utilizzati per i lavori producono inquinamento atmosferico ed acustico a livello del suolo che interessa i ricettori sensibili.

L'impatto potenziale in fase di cantiere può essere legato alle emissioni generate dalle macchine di movimento terra e dai mezzi di trasporto delle materie non riutilizzabili sul posto e da conferirsi a discarica; in funzione dei volumi di movimentazione per gli scavi e gli sbancamenti con possibile diffusione di polveri.

È presso le aree di cantiere che le attività previste comportano produzione e sollevamento di polveri per:

- attività di trasporto, in particolare degli inerti, lungo strade pavimentate e esistenti e tratti di piste non pavimentate;
- attività di realizzazione vera e propria delle opere.

Il transito dei mezzi comunque necessari all'attività dei cantieri (approvvigionamenti iniziali di materiali, attività operative varie, spostamento del personale, movimentazione delle parti prefabbricate) potrà determinare incremento dei livelli di emissione localizzati nei pressi dei tratti viari interessati, esistenti o realizzati per i lavori.

L'impatto è basso e reversibile in quanto è legato alla durata di vita del cantiere.

Precauzioni/Mitigazioni

Come interventi di precauzione/mitigazione si potrà prevedere la bagnatura dei fronti di scavo e delle piste di movimentazione delle macchine.

In oltre potrà essere previsto il massimo riutilizzo in cantiere dei materiali scavati con riduzione delle emissioni connesse al trasporto. Per limitare le emissioni, si prescriverà la riduzione dei tempi di inattività a motore acceso delle macchine operatrici. La bagnatura dei cumuli di materiali è un accorgimento da mettere in atto per limitare il disturbo dovuto al sollevamento delle polveri.

Fase di esercizio

In fase di esercizio gli impatti sono legati alle emissioni dovute al traffico veicolare che utilizzerà la nuova viabilità. Nel caso specifico, il progetto in fase di esercizio solleverà la circolazione locale, rendendola più fluida con minima ricaduta positiva anche sulle condizioni atmosferiche locali.

Impatti sul suolo e sottosuolo

In generale l'area di intervento dal punto di vista geologico-morfologico, non presenta elementi tali da destare preoccupazioni sulla sua generale stabilità.

Fase di cantiere

Si renderà necessario, nella successiva fase di progettazione definitiva, effettuare una serie di campionamenti geologici, finalizzati alla definizione del modello geologico di dettaglio.

Solo in tal modo sarà possibile valutare correttamente i possibili impatti dell'opera sulla componente

suolo. Ad ogni modo, considerando lo stato delle informazioni in possesso, si può considerare l'impatto in fase di cantiere di bassa entità, considerando la tipologia di fondazioni previste, ovvero di tipo superficiale.

Fase di esercizio

La realizzazione dell'opera in progetto prevede l'occupazione di aree verdi ma destinate da tempo ad ospitare nuove infrastrutture. Il terreno vegetale scavato sarà utilizzato per l'inerbimento dei rilevati. Ad oggi non sono prevedibili ulteriori impatti sul suolo, pertanto l'intervento risulta compatibile.

Impatti acustici

Per inquinamento acustico si intende l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo ed alle attività umane, pericolo per la salute umana, deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi.

Fase di cantiere

L'area sorge nelle vicinanze del Complesso scolastico "F.lli Pagliero" e il principale impatto in fase di cantiere deriverà dall'utilizzo dei mezzi d'opera per la esecuzione dei lavori (escavatrici, autobetoniere, mezzi di trasporto su gomma, saldatrici, mole, trapani, ecc.).

Questa fase avrà comunque durata limitata alle otto ore lavorative giornaliere per la durata dei lavori oggi non stimabile. Per tutte le attività che in fase esecutiva comportano per il lavoratore una esposizione personale superiore ad 80 dB(A), sulla base della tipologia e dello stato dei macchinari assegnati al cantiere, si dovrà valutare l'opportunità di eseguire prove strumentali di misurazione e controllo preventivo ed in fase di realizzazione. Il personale che risulta esposto ad un livello personale superiore agli 85 dB(A) dovrà essere anche formato sull'uso corretto dei DPI, degli utensili e delle attrezzature.

A titolo di precauzione tutte le macchine utilizzate avranno caratteristiche di emissione acustica conformi alle normative vigenti.

L'impatto è basso e reversibile in quanto è legato alla durata di vita del cantiere.

Fase di esercizio

In fase di esercizio i maggiori potenziali impatti saranno dovuti dal traffico veicolare. Trattandosi di strada urbana di collegamento tra vie esistenti e scarsamente trafficata, l'impatto è considerarsi basso.

Impatti su flora e fauna

Per quanto riguarda gli impatti legati agli ecosistemi, flora e fauna presenti nell'area di intervento si può affermare in questa fase che il progetto non produce effetti significativi sull'ecosistema, in quanto l'area risulta già antropizzata ed urbanizzata e sostanzialmente priva di elementi di pregio, sia dal punto di vista vegetazionale che faunistico.

Fase di cantiere

In fase di cantiere i principali impatti riguardano il disturbo per la fauna e l'avifauna presente nell'area. Il disturbo dovuto ai mezzi meccanici utilizzati non è di molto maggiore a quello delle macchine operatrici agricole a cui la fauna è ampiamente abituata.

Prevenzione/mitigazione

Tra le attività di prevenzione/mitigazione si prevede il contenimento dei tempi di costruzione dell'opera.

Fase di esercizio

In fase di esercizio l'impatto è dovuto al disturbo e alla modificazione o perdita degli habitat. Per quanto riguarda il disturbo, il rumore, si può tranquillamente affermare che la piccola fauna selvatica stanziale, nella quasi sua totalità, si abitua rapidamente a rumori o movimenti, soprattutto se continui e senza bruschi cambiamenti in intensità e direzione. È opportuno precisare, inoltre, che molte delle specie presenti nell'area sono estremamente adattabili alle situazioni fortemente antropizzate. L'impatto risulta di lieve entità e reversibile, pertanto l'intervento è da considerarsi compatibile.

Impatto visivo e paesaggistico

L'opera va ad innestarsi in una area per la maggior parte già antropizzata determinando un minimo impatto paesaggistico.

Fase di cantiere

Gli impatti sul paesaggio in fase di costruzione saranno prevalentemente riconducibili alle modifiche indotte alla percezione abituale di un luogo, ad ostruzioni del campo visivo e alla presenza di mezzi o strutture in grado di influire negativamente sulla qualità del contesto. Un ulteriore lieve impatto in fase di costruzione risulterebbe l'ostruzione visiva generata dalle recinzioni di cantiere. Essendo però attività di cantiere legate alla realizzazione dell'opera, il loro impatto sarà temporaneo e legato al periodo di vita del cantiere stesso, pertanto l'impatto può essere considerato trascurabile.

Fase di esercizio

Gli impatti sul paesaggio in fase di esercizio riguarderanno la percezione visiva dell'area modificata dall'intervento. In generale, le modificazioni rilevate sul paesaggio saranno tra quelle tipiche della realizzazione di opere infrastrutturali lineari; l'opera infatti genererà modifiche ad effetto diretto ed esteso, dovute in massima parte dalla sua stessa natura (infrastruttura lineare) riguardano la modifica dei meccanismi di percezione visuale intercorrenti su scala locale sia per chi percorre la strada, sia per chi la percepisce da altri punti visuali.

Per forma, dimensioni e localizzazione la realizzazione dell'intervento in oggetto non costituisce pregiudizio del contesto paesaggistico esistente. **L'intervento pertanto può essere considerato nel complesso compatibile.**

6. Conclusioni

Dall'analisi delle criticità del territorio in cui è compresa l'area in esame, e degli elementi progettuali proposti, **si può desumere come non siano rilevabili significativi fattori di potenziale impatto sull'ambiente.**

Le lavorazioni previste risultano localizzate e interessanti una porzione del territorio in cui sono già presenti opere di infrastrutturazione. Tali eventuali modesti impatti risultano transitori e non associabili ad alcun tipo di interferenza di medio o lungo termine.

Nel caso in studio non si individuano rilevanti modificazioni dell'assetto percettivo, scenico e panoramico, né modificazioni della morfologia territoriale

Per quanto esposto in precedenza si può concludere che il progetto è in linea con le più moderne ed avanzate direttive in misura di salvaguardia del contesto paesaggistico; esso segue pertanto la filosofia di minimizzazione dell'impatto ambientale. Tutte le opere previste saranno, una volta ultimate, completamente integrate e perfettamente inserite nel territorio ospitante.

Villanova C.se (TO) 10/02/2022

Il Tecnico
(Geom. AZEGLIO Guido)

