

GIUNTA PROVINCIALE DI TORINO

Verbale n. 3

Adunanza 26 gennaio 2010

OGGETTO: EX SS 228 VARIANTE DI IVREA DALLA SS 26 AL CONFINE DI BOLLENGO”.

COMUNE: BUROLO, IVREA

PROPONENTE: PROVINCIA DI TORINO – SERVIZIO PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE INTERVENTI VIABILITÀ II.

PROCEDURA: VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 12, L.R. N. 40/98 S.M.I.

GIUDIZIO POSITIVO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE.

Protocollo: 39 – 244/2010

Sotto la presidenza del dott. ANTONIO SAITTA si è riunita la Giunta Provinciale, regolarmente convocata, nella omonima Sala, con l'intervento degli Assessori: GIANFRANCO PORQUEDDU, UMBERTO D'OTTAVIO, CARLO CHIAMA, ALBERTO AVETTA, MARCO BALAGNA, UGO PERONE, MARIAGIUSEPPINA PUGLISI, ROBERTO RONCO, ALESSANDRA SARTORIO, IDA VANA e con la partecipazione del Segretario Generale BENEDETTO BUSCAINO.

E' assente l'Assessore PIERGIORGIO BERTONE.

Il Presidente, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

A relazione dell'Assessore Ronco.

Premesso che:

- in data 31/07/2009, il Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II della Provincia di Torino, ha depositato presso l'ufficio di deposito progetti provinciale – Sportello Ambiente – corso Inghilterra 7/9 Torino, ai sensi dell'art. 12, comma 1 della l.r. 40/1998 e s.m.i., copia degli elaborati, allegati alla domanda per la pronuncia di compatibilità ambientale, relativamente al progetto “Ex SS 228 variante di Ivrea dalla SS 26 al confine di Bollengo”, localizzato nei Comuni di Burolo ed Ivrea.
- Il progetto presentato rientra nella seguente categoria progettuale di cui agli allegati alla legge regionale 14 dicembre 1998, n. 40 e s.m.i.: n. 28 dell'allegato B2, strade extraurbane secondarie provinciali, di competenza della Provincia;

- Il proponente ha dato avviso dell'avvenuto deposito degli elaborati sul quotidiano "La Repubblica" del 31/07/2009, ai sensi dell'art. 12, secondo comma, lettera b) della LR 40/98,
- In precedenza, il progetto era stato sottoposto alla fase di verifica ai sensi dell'art. 10 della LR n.40/98, conclusa con Determinazione Dirigenziale n.50 - 554464 del 21/12/2006, che aveva sancito la necessità di sottoporre l'opera alla fase di valutazione.
- L'intervento si configura come formazione ex novo di una Variante alla ex S.S. 28 nel tratto tra Ivrea e Bollengo.
- Il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico e su di esso sono pervenute le seguenti osservazioni ai sensi dell'articolo 14, comma 1, lettera b) della l.r. 40/98 e smi da parte
 - dell'Associazione Grilli Eporediesi del 24/09/2009;
 - dall'Azienda agricola del sig.re Bagnod Dario del 6/12/2009.
- controdedotte nella "Appendice 1" della Relazione Generale sull'Istruttoria dell'Organo Tecnico, in atti.
- Le suddette osservazioni, come dettagliato nell'Appendice 1, trovano complessivamente risposta in parte negli atti e decisioni delle amministrazioni antecedenti il procedimento di VIA, in parte nell'ambito delle valutazioni effettuate nella procedura di VIA, in parte nelle prescrizioni formulate nella presente relazione.
- Per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'organo tecnico istituito con D.G.P. 63-65326 del 14/04/1999 e s.m.i.; l'istruttoria provinciale è stata svolta con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA (nota del 18/12/2009) e con i contributi forniti dai componenti dell'organo tecnico presenti in atti.
- Ai fini della semplificazione dell'azione amministrativa contestualmente al procedimento previsto dall'art.13 della L.R.40/98, è stata indetta la Conferenza dei Servizi ai sensi degli art. 14-bis e 14-ter, della legge 241/90 e smi, al fine di effettuare l'esame contestuale dei vari interessi pubblici coinvolti nella procedura di VIA o di interessi coinvolti in più procedimenti amministrativi ad essa connessi, nonché per acquisire autorizzazioni, nulla osta, pareri o altri atti di analoga natura anche di altre amministrazioni pubbliche.
- La prima seduta della Conferenza dei Servizi si è svolta in data 02/10/2009 presso la sede della Provincia di Torino, corso Inghilterra 7/9, Torino;
- In data 26/10/2009, è stato effettuato un sopralluogo sul sito in esame, al fine di acquisire ulteriori informazioni istruttorie.
- In data 14/12/2009 si è tenuto il secondo Organo Tecnico per gli esiti del sopralluogo. Nella stessa data si è tenuta la riunione conclusiva della Conferenza dei Servizi.

Rilevato che:

Finalità e motivazioni

L'attuale tracciato della ex SS 228 è notevolmente compromesso dalla presenza, nel tratto iniziale verso Ivrea, di zone residenziali e nel tratto successivo verso Burolo e Bollengo da zone commerciali ed industriali in continua espansione. Il notevole flusso di traffico riscontrato sulla SS 228, con code non indifferenti nelle ore di punta, ha quindi portato alla decisione di individuare un nuovo asse leggermente a sud che fungesse da alternativa alla strada statale per il traffico a lunga percorrenza.

Localizzazione

Il tratto stradale in esame interessa la piana alluvionale interna alle cerchie moreniche in sinistra orografica della Dora Baltea. In particolare la strada interesserà in prevalenza terreni agricoli ed in alcuni tratti si collocherà in adiacenza ad agglomerati urbani (es. Quartiere San Giovanni) ed abitazioni isolate ed ad insediamenti commerciali posti lungo la SS 228.

Alternative

Nel corso dell'evoluzione del progetto sono state considerate diverse alternative di tracciato, riguardanti da un lato l'intervento in progetto, variante di Ivrea, dall'altro il successivo tratto

di completamento. Il corridoio con le possibili alternative è stato studiato e valutato con gli enti locali nel corso degli anni (dal 2001 ad oggi).

Il tracciato scelto risulta preferibile rispetto alle soluzioni alternative individuate, per minori impatti principalmente rispetto ai seguenti aspetti ambientali:

- natura idraulica ed idrogeologica;
- frammentazione del contesto agricolo;
- paesaggio;
- distanza dagli insediamenti.

✓ *Natura idraulica ed idrogeologica*

Nell'ambito degli studi elaborati è stato deciso di abbandonare l'alternativa che prevedeva di passare sotto il Naviglio di Ivrea per motivazioni idrologiche – idrauliche, in quanto l'imbocco in galleria era previsto in fascia "C" della Dora Baltea ed in un'area con soggiacenza della falda dell'ordine dei tre metri. Questi aspetti rappresentano i fattori condizionanti nella scelta del primo tratto del tracciato, che sviluppandosi integralmente in rilevato presenta migliori condizioni di sicurezza idraulica, ed evita ogni interferenza con la falda e non pone problemi di smaltimento delle acque di piattaforma.

✓ *Frammentazione del contesto agricolo*

Il tracciato scelto sviluppandosi pressoché parallelamente al Naviglio ed alla adiacente strada interpodereale, interferisce in misura marginale con l'integrità del sistema agricolo; molte delle aree comprese tra il tracciato proposto ed il Naviglio (urbanizzato, orti e pioppeti) sono già elementi estranei (urbanizzato) o non caratteristici (orti e pioppeti) del contesto agricolo locale.

Nel tratto tra la R3 e la R4 è stata scelta l'alternativa che presenta condizioni di impatto più contenuto rispetto ai nuclei rurali – residenziali di impronta storica (località Gillio e località Meina).

✓ *Paesaggio*

Il settore tra la R1 – R2 - R6 è tutelato, nell'ambito del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino come un'area di particolare pregio ambientale e paesistico (Parco Rivedora). Sotto questo aspetto il tracciato scelto risulta chiaramente preferibile rispetto all'originaria ipotesi (ipotesi a sud –ovest dello stesso), in quanto la sua collocazione planimetrica al margine dell'area tutelata non modifica in modo significativo l'attuale assetto del paesaggio locale. Il suo andamento segue quello del Naviglio di Ivrea, che con la sua fascia di vegetazione lungo le sponde rappresenta uno degli elementi più caratterizzanti di questo contesto di confine tra le zone residenziali e le aree agricole. L'attuazione del tracciato realizza una ristretta area interclusa tra il canale e la nuova infrastruttura, all'interno della quale sono già presenti aree a pioppeto e zone boscate, che potranno essere riqualificate con interventi di sistemazione a verde, in parte già previsti in progetto.

✓ *Distanza dagli insediamenti*

La distanza dalle aree residenziali presenti lungo la S.P. 78 rappresenta l'unico aspetto per cui risulta preferibile l'alternativa che si stacca dalla rotatoria R3, e si sviluppa lungo la strada vicinale di Bollengo per poi dirigersi verso la rotatoria R4 tenendosi in posizione intermedia tra i nuclei residenziali – rurali di località Gillio e località Meina.

Pertanto la scelta del tracciato più prossimo all'area industriale – commerciale, tenendo conto dei flussi di traffico previsti in questo tratto, che risulterà interessato sia dal traffico deviato dalla ex S.S. 228, sia dal traffico deviato dalla S.P. 78 nel tratto urbano corrispondente, impone opportune scelte progettuali, che consistono nell'utilizzo della pavimentazione drenante e fonoassorbente e nell'inserimento di un tratto di barriera acustica nella parte della nuova viabilità più prossima agli insediamenti residenziali.

Come richiesto dalla determina di assoggettamento alla VIA, le ipotesi alternative sono state ulteriormente valutate analizzando la viabilità in progetto in area vasta (PTCP), al fine di evitare la realizzazione di porzioni di viabilità di interesse locale che condizionano i progetti a livello provinciale.

Dati di traffico previsto

Lo studio di impatto ambientale (SIA) è aggiornato ad un rilevamento di traffico lungo la ex S.S. 228 eseguito dal Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità della Provincia di Torino nel novembre 2005. Tale rilevamento relativo alla S.S.228 indica, al 2005, un TGM pari a 19822 v/giorno.

L'attualizzazione del suddetto TGM al 2007, posto un incremento percentuale annuo dell'1.5%, conduce al valore di 20.420 v/giorno sulla direttrice Ivrea-Burolo, in entrambe le direzioni.

La valutazione conduce ai seguenti risultati:

- TGM ex S.S.228 complessivo al 2007 pari a 20420 v/giorno così ripartiti nell'assetto di progetto:

- TGM ex S.S.228 variante pari a 10210 + 10% TGM TOT = 12250 v/giorno
- TGM ex S.S.228 asse attuale pari a 10210 v/giorno

Descrizione

L'intervento in oggetto consiste nella realizzazione della Variante alla ex SS 228 per la maggior parte in comune di Ivrea: si tratta in sostanza di un nuovo asse stradale che partendo dalla SS 26 (terzo ponte) arriva fino al confine col comune di Burolo, dove si ricongiunge con l'attuale ex SS 228 con una rotatoria ubicata appena oltre la zona delle carceri.

Tracciato

- realizzazione di un nuovo asse stradale circa 3400 m di nuova strada extraurbana, in Variante all'attuale ex SS 228, fortemente compromessa dalla presenza di zone residenziali, commerciali industriali a ridosso della stessa;
- realizzazione di n 6 rotatorie di raggio interno 19.50 – 20.50 m di collegamento alla viabilità esistente; unica rotatoria di dimensioni inferiori ($R_{int} = 13.50$ m) è quella di collegamento all'attuale SP78;
- strade di servizio adiacenti all'asse principale;
- 3 minirotatorie di cui due nella zona del quartiere S. Giovanni ed una nella zona industriale di Burolo.

Opere d'arte lungo il tracciato

- Attraversamento del Canale Naviglio di Ivrea con un ponte di luce = 18.00 m
Si prevede di sopra passare tale canale artificiale con un ponte di luce netta di 18.00 m, con spalle esterne ed indipendenti dalla struttura del canale, che non interferisca con il deflusso delle acque (portata massima attingibile è di 25 mc/s, portata media effettiva è di 18 mc/s – vedi relazione idraulica). La struttura sarà realizzata con un impalcato in semplice appoggio formato da travi prefabbricate accostate con soletta di completamento di 20 cm
- Sottopasso di dimensioni 8.50 m X 4.50 m alla sez. 90;
- Sottopasso di dimensioni 7.50 m X 4.50 m alla sez.113 (realizzato a carico del privato);
- N. 2 scatolari prefabbricati in cls armato di dimensioni interne 2.70 m X 3.20 m;
- Tombini per i necessari collegamenti idraulici.

Le caratteristiche geometriche

- larghezza della piattaforma stradale 10.50 m
- larghezza delle corsie 3.75 m
- larghezza delle banchine 1.50 m

La livelletta stradale è vincolata dalla presenza lungo il tracciato di alcuni punti a quota predefinita:

- necessità di sovrappassare il canale Naviglio d'Ivrea ad una quota tale da non interferire con la portata massima dello stesso e allo stesso tempo compatibile con la quota della rotatoria lungo la variante della S. P. 78;
- sottopasso n.1, in corrispondenza della viabilità locale che collega alla frazione Gillio di Ivrea: il piano viabile della strada di servizio è stato posto a soli - 1.20 m rispetto al piano campagna per la presenza della falda stimata a circa - 2.00;

- sottopasso n. 2, lungo il tratto tra le rotatorie R4 ed R5 in corrispondenza dell'area di ex cava: con le stesse problematiche del precedente e con la complicazione di dover collegare il sottopasso alla zona industriale di Burolo realizzata a circa 2.00 sopra il piano campagna.

Ne deriva una livelleta variabile con pendenza massima pari a 4.50 %.

Le scarpate sono previste con pendenza 2/3.

Strada di collegamento R2 – R6 (variante SP78)

La strada di collegamento tra le rotatorie R2 ed R6 è prevista di classe C2

Le caratteristiche geometriche sono le seguenti:

- larghezza della piattaforma stradale 9.50 m
- larghezza delle corsie 3.50 m
- larghezza delle banchine 1.25 m

La livelleta stradale è vincolata dalla necessità di collegare la rotatoria R2, realizzata a quota circa 3.20 sul piano campagna, con l'attuale SP78 appena oltre il ponte sul Naviglio, avente circa la medesima quota della rotatoria di partenza. Per limitare il materiale da rilevato necessario per realizzare tale tratto e quindi ridurre il costo, nel tratto intermedio si è provveduto ad abbassare la quota di progetto, con una livelleta max pari al 3.5 %.

Le scarpate saranno realizzate con pendenza 2/3. La quota del piano viabile superiore ad 1 m richiede ovunque la posa di una barriera di sicurezza su entrambi i lati.

Evoluzione ed affinamento del tracciato definitivo

Nel progetto definitivo si sono apportati i seguenti approfondimenti:

- è stato presentato un inquadramento progettuale di area vasta che consente di comprendere come il tratto in progetto si relazioni con la viabilità prevista nei comuni limitrofi, al fine di evitare la realizzazione di porzioni di viabilità che si configurino come punti di non ritorno che condizionano i progetti in area vasta
- si è scelto di posizionare la bretella di raccordo con l'attuale SS 228 nella posizione del progetto preliminare e non, come emerso nell'ambito della Conferenza dei Servizi per la fase di verifica, più ad ovest, in prossimità delle carceri, in corrispondenza della variante di Cascinette SP 74 (prevista da PTC1 201°-201b, e da PTC 2 n° 191-192).

Le motivazioni di tale scelta sono principalmente:

- non sussistono le condizioni areali minime per consentire la costruzione di una rotonda con le dimensioni richieste;
- tale soluzione non risulterebbe perfettamente funzionale ai successivi lotti verso sud: innesto dalla R4 di una nuova strada che consentirebbe di collegare la SS228 con il casello autostradale di Albiano d'Ivrea, e verso l'ambito del progetto "Parco a tema MEDIAPOLIS".
- si è confermata la funzionalità viabilistica delle seguenti mini rotatorie:
 - quella in Comune di Ivrea nella frazione di San Giovanni, sulla strada vicinale della Fornace in prossimità della rotonda R3, che permette un flusso a doppio senso in entrata ed uscita dalla frazione;
 - quella in Comune di Burolo a ridosso dell'area industriale, in prossimità della rotonda R4, in quanto permette un ingresso in sicurezza all'area industriale e dal punto di vista ambientale non aumenta le superfici impermeabilizzate;
- in merito alla possibile interferenza nel tratto tra la R4 – R5 al confine tra il comune di Ivrea ed il comune di Burolo con un'area di ex area di cava, recentemente utilizzata come discarica di materiali inerti (discarica II cat. Tipo A) ed in parte utilizzata come discarica di rifiuti industriali a cavallo degli anni 1980-1983 nella progettazione definitiva della variante si evidenzia la non interferenza di tale area con la viabilità in progetto. Inoltre la strada risulta progettata in modo tale da poter consentire, in un prossimo futuro, interventi di bonifica del sito utilizzando le tecnologie del settore.
- la maggiore criticità di natura geologico-tecnica, individuata lungo il tracciato, è rappresentata dal tratto in rilevato previsto in prossimità del lago di cava localizzato a sud della ex SS 228; in tale area è stato impossibile conoscere, o almeno ipotizzare, in

sede di definitivo l'effettiva successione stratigrafica in quanto l'area che è stata in passato oggetto di attività di estrazione e di successivo deposito di materiali vari: prima della redazione del progetto esecutivo dovranno pertanto essere chiariti i rapporti tra materiale stoccato e l'assetto stratigrafico "naturale" e idrogeologico (falda e sua oscillazione), attraverso un'accurata caratterizzazione geotecnica dei terreni interessati mediante indagini puntuali;

- in merito alla regimazione delle acque meteoriche e la valutazione della necessità di predisporre adeguati presidi idraulico-ambientali il proponente ha proposto in sede di progetto definitivo la realizzazione di vasche di accumulo e infiltrazione delle acque meteoriche raccolte sulla piattaforma stradale;
- Il posizionamento del tracciato definitivo è stato individuato al fine di ridurre il danno nei confronti dei terreni agricoli.

Cantierizzazione

Sono previste 4 aree di cantiere:

- cantiere 1, avente superficie pari a m² 2300, in prossimità della rotatoria 1; questa area di cantiere risulta accessibile dalla viabilità ordinaria;
- cantiere 2, avente superficie pari a m² 2300, nelle prossimità della rotatoria 2; questa area di cantiere risulta accessibile attraverso una pista sterrata che corre lungo il Naviglio di Ivrea; il cantiere in particolare è previsto al servizio della costruzione del ponte sul Naviglio di Ivrea;
- cantiere 3, avente superficie pari a m² 2300, nel tratto compreso tra la rotatoria 3 e la rotatoria 4; l'area risulta accessibile attraverso la strada vicinale che collega la frazione Gillio; tra gli altri aspetti il cantiere è immediatamente prossimo al punto in cui è prevista la costruzione del sottopasso 1;
- cantiere 4, avente superficie pari a m² 1700, nelle prossimità della rotatoria 4; l'area risulta accessibile attraverso la strada vicinale che collega la frazione Meina.

Le aree di cantiere svolgono la funzione di cantieri operativi al servizio del fronte avanzamento lavori; il cantiere n.1, in virtù della sua localizzazione che all'agevole accessibilità associa la possibilità di temporaneo ampliamento, potrà accogliere anche funzioni di campo base.

Tutte le aree di cantiere al termine dei lavori sono previste recuperate a verde di tipo naturalistico.

Fabbisogno di inerti

Per la realizzazione dei rilevati stradali si rende necessario un volume di inerti pari a 124.000 m³. E' previsto il totale riutilizzo del terreno vegetale di scotico per il ripristino delle aree di cantiere, per la sistemazione a verde delle aree interne alle rotatorie, per le aree verdi e per la sistemazione a verde delle scarpate dei rilevati stradali.

Considerato che

Sulla base dell'istruttoria tecnica coordinata, dagli elementi acquisiti nelle sedute della Conferenza dei Servizi, l'Organo Tecnico Provinciale, istituito con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 63-65326 del 14/04/1999 ai sensi dell'articolo 7 della Legge Regionale 14 dicembre 1998, n. 40, ha elaborato la **Relazione Generale sull'Istruttoria dell'Organo Tecnico**, in atti, trasmessa all'Assessore competente con nota prot. 1013430/2009/LB6 del 22/12/2009.

Si sintetizzano di seguito gli elementi più significativi, emersi nell'ambito dell'istruttoria:

1. DAL PUNTO DI VISTA AMMINISTRATIVO

- Il procedimento di rilascio del giudizio di compatibilità ambientale, in ordine al progetto in argomento, ha coordinato i seguenti pareri, nulla osta, consensi o provvedimenti di analoga natura depositati in atti e qui di seguito schematicamente riportati.

norme/procedimenti	Ente	Parere
D.Lgs. 42/04, D. Lgs. 163/2006, art. 95-96	Regione Piemonte Direzione programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia Settore Attività di Gestione e valorizzazione del Paesaggio	prot. 41886/0814 del 2/10/2009
Interesse archeologico	Ministero per i beni e le Attività Culturali Direzione Regionale per i beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte e del Museo Antichità Egizie	nota prot.n.6590 classe 04.04.19/198.1 del 28/10/2009 nota prot.n.8442 classe 04.04.19/198.2 del 9/12/2009
Interferenze con fasce fluviali	Il tracciato ricade all'interno di Aree delimitate dalla fascia C: Comune	parere favorevole espresso in sede di CdS del 2.10.2009 e del 14.12.2009
Tracciato nel tratto a tergo del limite di progetto tra fascia B e fascia C	Autorità di bacino del fiume Po	Prot. 5016/CM (3124) del 17/11/2009 Prot. 5679/PU (3124) del 4/12/2009
	AIPO	Prot.n. 50437/2009 del 29/12/2009 Parere favorevole con nota prot.n. 1268/2010 del 15/01/2010
interferenza Naviglio d'Ivrea	Coutenza Canali Cavour	Prot. 13 D 4 IBO/ge all 3 del 14/12/2009
interferenza metanodotti	Snam Rete Gas	Prot. 1089 – DAP del 10/12/2009
Interferenza rete fognaria	ATO3	Prot. 0003331 del 17/09/2009
	SMAT	Parere espresso in sede di CdS del 2.10.2009 e del 14.12.2009
Variante urbanistica	Comune di Ivrea	Parere favorevole espresso in sede di CdS del 2.10.2009 e del 14.12.2009
Variante urbanistica	Comune di Burolo	Parere favorevole espresso in sede di CdS del 2.10.2009 e del 14.12.2009

I seguenti provvedimenti verranno rilasciati dagli enti competenti a seguito del giudizio di compatibilità ambientale:

1. parere per la verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi degli artt. 95 e 96 del D. Lgs. n.163 del 12/04/2006, di competenza del Ministero per i beni e le Attività Culturali - Direzione Regionale per i beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte.
2. concessione per le nuove opere interferenti con le proprietà di pertinenza della Coutenza Canali Cavour da rilasciare dalla Coutenza stessa.

Le stesse non vengono ricomprese nel presente provvedimento in quanto richiedono iter complessi ovvero risultano ancora necessari alcuni elaborati di dettaglio.

2. DAL PUNTO DI VISTA DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino (PTCP)

- La strada in progetto è inserita in un vasto progetto di riordino della viabilità dell'area canavesana i cui indirizzi principali sono contenuti nel vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP). In particolare il citato PTCP prevede, nella vigente versione, una variante ex SS 228 con un tracciato solo in parte sovrapponibile con quello di progetto e, conseguentemente, con innesti che risultano non perfettamente coincidenti con quelli attuali (tav. B.1: "Localizzazione delle principali linee di comunicazione e indirizzi d'intervento. Circondario di Torino"). In tali casi vale il disposto di cui all'art.

11.4 delle Norme di Attuazione del P.T.C., per cui la Provincia può approvare progetti in difformità dai tracciati indicati nello schema di cui alla sopraccitata tav. B.1, a condizione che siano assicurate le funzioni di collegamento previste dal Piano Territoriale stesso.

- Nell'ambito dell'aggiornamento del PTC formalmente iniziato con la deliberazione n. 16644 del 14/04/2009, la Giunta provinciale ha approvato lo "Schema di PTC2" attualmente in itinere. Nel PTC2 è prevista una nuova conformazione del sistema viario a suo tempo previsto per la zona, con modifiche anche del tratto in progetto. Il tracciato in progetto è previsto nella Tavola 4.2 Progetti di Viabilità e nelle Schede degli interventi di viabilità: progetto numero 15 tratta 15.1 come "Tipo di intervento in nuova sede" denominato "Variante del Terzo ponte - I lotto Ivrea-Burolo".
- Non sono emersi dagli approfondimenti istruttori aspetti critici rilevanti tali da mettere in discussione le scelte localizzative effettuate alla scala di pianificazione territoriale.

PRGC

Per quanto concerne i PRGC dei comuni interessati, gli stessi sono stati recentemente adeguati al previsto tracciato stradale così come attualmente previsto nel progetto definitivo.

Piano Regolatore Comunale di Ivrea

L'intervento è recepito, nello specifico assetto di progetto, dal Piano Regolatore Generale Comunale di Ivrea, Variante 1/2007 approvata in data 28 maggio 2007.

Piano Regolatore Comunale di Burolo

Il tracciato in progetto interessa una piccola parte di territorio di Burolo (parte della rotatoria R5 e minirotatoria di collegamento tra la rotatoria R4 e la zona industriale).

Il Comune ha provveduto ad approvare la 8^a variante al P.R.G.C. ai sensi del dell'art. 17, 7° comma (parziale) della L.R. 05.12.1977 n.56 e s.m.i. con deliberazione del Consiglio Comunale n.40 del 29.11.2007.

Vincoli territoriali

Rispetto ai vincoli si evidenzia che le aree interessate dal progetto:

- non rientrano in aree protette o aree di pregio ed ambientali individuate su strumenti pianificatori vigenti;
- il tracciato in progetto non interessa zone soggette a vincolo ai sensi del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42;
- l'intervento interessa un'area individuata dal PTC come "di particolare pregio ambientale e paesistico" di competenza provinciale. Tale area individuata dalla Tabella dell'art. 14.4.1 comma 1 punto 2 delle NTA del PTC è denominata Parco Rivedora ed è sottoposta a piano paesistico;
- l'intervento è prossimo ai seguenti Siti di Interesse Comunitario:
 - IT1110021 "Laghi di Ivrea": distanza minima dal tracciato: 370 m circa;
 - IT1110057 "Serra d'Ivrea": distanza minima dal tracciato: 2.200 m;
 - IT1110063 "Boschi e paludi di Bellavista": distanza minima dal tracciato: 2.500 m.

In merito all'interferenza con il SIC il proponente ha prodotto le carte relative alle specie di interesse e dell'habitat interferito con indicazione delle specie attualmente presenti. La Regione - Settore Pianificazione Aree Protette, Autorità competente per la possibile incidenza del nuovo tracciato con le suddette aree SIC, non ha partecipato alle sedute della Conferenza dei Servizi e non ha fatto pervenire il parere di competenza, pertanto si escludono delle problematiche ambientali rispetto a tali ambiti di interesse comunitario.

- il tracciato non interessa aree sottoposte a vincolo idrogeologico ai sensi della L.R. 45/89;
- l'opera non è localizzata in zone di instabilità idrogeologica e in punti critici per la dinamica dei versanti;
- parte del tratto stradale in esame, nel tratto iniziale compreso tra la Dora Baltea e il Naviglio di Ivrea, in Comune di Ivrea, ricade nella fascia C del PAI a tergo di un limite di progetto tra fascia B e fascia C; a tale proposito si rimanda a quanto stabilito dall'art. 5 della Deliberazione n. 4/2008 del 18.03.2008 del Comitato Istituzionale dell'Autorità di bacino e a quanto fissato nelle norme di attuazione del P.R.G.C. vigente del Comune di Ivrea.

- il tracciato implica la sottrazione di suoli ad uso agricolo coltivati in prevalenza a seminativo ed in parte a colture da legno (pioppo). Si tratta, in particolare, di suoli di II classe di capacità d'uso (IPLA 1999), dotati quindi di una buona fertilità.
- L'area interessata dalle opere in progetto non interessa aree sottoposte a vincolo archeologico. In prossimità del tracciato, ma non interferenti con esso, si segnalano due aree soggette al vincolo archeologico: sono localizzate una ad Ovest ad una distanza di circa 300 m e l'altra a Nord ad una distanza di circa 160 m. Tali aree non sono interessate in alcun modo dai lavori di realizzazione della variante.
- in prossimità della zona individuata quale quartiere S. Giovanni ed attraversata dal tracciato in progetto sono stati individuati due beni di interesse architettonico o storico culturali, un pilone votivo e la Cascina Fornace: bisognerà assicurarsi di salvaguardare entrambi;
- l'opera interferisce con il canale Naviglio di Ivrea: si tratta di un canale demaniale non iscritto nell'elenco delle acque pubbliche, gestito dall'Associazione Irrigazione Est Sesia con sede a Novara. E' un canale regimato che viene derivato dalla Dora Baltea con una presa di derivazione a valle del ponte della ferrovia in Ivrea. Si prevede di sovrappassare tale canale artificiale con un ponte di luce netta pari a 18.00 m, che non interferisca con la portata max dello stesso;
- i Comuni in cui ricadono le opere non sono classificati come sismici ai sensi della normativa vigente (classe sismica 4).

Interferenze

- elettrodotti;
- metanodotti;
- fognatura;
- condotte acquedotto.

3. DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE E AMBIENTALE

Aspetti approfonditi nella procedura di VIA

In merito agli aspetti progettuali e ambientali si evidenziano di seguito sinteticamente le tematiche affrontate nell'ambito dell'istruttoria.

Traffico e viabilità

In riferimento ai dati forniti è stato valutato che l'infrastruttura in progetto, le rotatorie e i rami di accesso, risultano adeguati ai trend di crescita dei flussi di traffico, con idonei margini di sicurezza.

Piste ciclabili

Il collegamento ciclabile è interamente ricompreso e previsto dal programma Piste Ciclabili 2009 (P8, Ciclostrada Ivrea-lago di Viverone). Il progetto dovrà prevedere un sistema di piste ciclabile "a rete"; sarebbe auspicabile che il sistema di piste ciclabili collegasse il Parco di Rivedora con l'area dei 5 Laghi, area di pregio ambientale e biotopo comunitario. La realizzazione della pista ciclabile dovrà avvenire contestualmente alla strada, ai sensi della L. n.366/98.

Clima e qualità dell'aria

Il progetto consentirà di alleggerire il flusso di traffico lungo l'attuale asse viario costituito dalla SS 228 con indubbi benefici per quanto concerne la qualità dell'aria nell'area prossima alla direttrice stradale.

Ambiente Idrico

L'intervento non presenta particolari interferenze con il reticolo idrografico superficiale ad eccezione dell'attraversamento del Naviglio d'Ivrea e di un tratto prossimo ad un laghetto di cava.

Lungo la restante parte del tracciato non paiono evidenziarsi canalizzazioni ad uso irriguo, ma esclusivamente fossi colatori.

Gestione delle acque di piattaforma

Allo scopo di salvaguardare le acque superficiali e quelle sotterranee (caratterizzate da ridotti valori di soggiacenza) dall'inquinamento legato al dilavamento della superficie stradale, è stata prevista la realizzazione di fossi di guardia vegetati, con fondo a ridotta permeabilità, e di n. 4 bacini di ritenzione e infiltrazione. In questo modo si intende evitare l'immissione diretta nei corpi idrici superficiali, o in falda per infiltrazione, di acque potenzialmente inquinate. I bacini consentono un'importante abbattimento degli inquinanti presenti nelle acque di dilavamento delle superfici stradali e, al contempo, permettono il contenimento di eventuali sversamenti accidentali.

Dinamiche gravitative

La conformazione morfologica dell'area, sostanzialmente pianeggiante, non comporta rischi legati a fenomeni gravitativi. Tale analisi è confermata dai documenti geologici del piano regolatore e dall'analisi della cartografia del Progetto IFFI (Inventario dei Fenomeni Franosi in Italia, Convenzioni tra l'ex Servizio Geologico Nazionale (ora in APAT) e le Regioni e Province Autonome) e del PAI (Piano Stralcio dell'Autorità di Bacino del Fiume Po).

Pericolosità geomorfologica

L'area in esame non è indicata come area inondabile nella Banca Dati Geologica della Regione Piemonte.

La stessa area non è inoltre compresa nei settori interessati dall'evento alluvionale dell'ottobre 2000.

Il PRG vigente di Ivrea indica che l'area interessata dal progetto ricade nelle seguenti classi di pericolosità geologica:

- Tratto da Via XXV Aprile al Naviglio = CLASSE IIIB4
- Tratto dal Naviglio fino a ex SS 228 = CLASSE II2.

Le Norme di PRG indicano che le limitazioni d'uso relative alla Classe II2 sono riconducibili alla presenza di falda idrica superficiale e/o alla natura dei materiali.

La Classe IIIB4 comprende aree retrostanti la fascia B di progetto del PAI.

Le indicazioni urbanistiche specificano che sino all'avvenuta realizzazione e collaudo delle opere di difesa tali aree sono soggette alle disposizioni PAI per la fascia B (art. 39 delle Norme di attuazione del PAI).

Nell'ambito dell'istruttoria si è chiarito che la competenza in merito alla realizzazione del tracciato nel tratto a tergo del limite di progetto tra fascia B e fascia C è dell'AIPo. Con nota del 15/01/2010 prot. n. 1268/2010 l'AIPo ha inviato il proprio parere favorevole (parere in atti) alla realizzazione degli interventi in oggetto che, sembrano non interferire in modo significativo con il deflusso delle portate precisando che:

- l'area oggetto dell'intervento risulta in parte ubicata all'interno delle Fasce fluviali del PAI – (Piano d'Assetto Idrogeologico dell'Autorità di Bacino del Fiume Po), in prossimità del limite esterno della Fascia C;
- in corrispondenza di quest'area è presente la linea di delimitazione indicata come B di progetto;
- secondo i dati riportati nelle tabelle allegate alla “*Direttiva sulle Piene di Progetto da assumere per le progettazioni e le verifiche di compatibilità idraulica*”, il livello idrometrico relativo alla portata (con TR di 200 anni) in corrispondenza della sezione 36 è pari a 236,17 m s.l.m. e tale livello risulta superare le quote previste a livello progettuale per le opere in oggetto;
- dal successivo “*Studio di fattibilità della sistemazione idraulica del fiume Dora Baltea nel tratto Aymavilles alla confluenza in Po*” (HYDRODATA), effettuato per conto dell'Autorità di Bacino, si evince invece che, in corrispondenza della sezione n. 36, il livello idrometrico risulta essere pari a 230,37 m s.l.m: tale discrepanza deriva probabilmente dalla differente dinamica di deflusso utilizzata per i 2 modelli di calcolo, il secondo dei quali prende a base la sola portata defluente dal Ponte Vecchio

d'Ivrea e pertanto giustifica l'elevata riduzione di livello rispetto al precedente. Resta comunque in capo all'Autorità di Bacino la necessità di revisione delle fasce al fine di adeguarle alla effettiva possibilità di esondazione.

Paesaggio e Beni Culturali ed Ambientali

Nel contesto territoriale in cui si colloca la variante in progetto si individuano diversi ambiti caratterizzati da specifiche condizioni del paesaggio locale:

- l'ambito fluviale della Dora Riparia;
- l'ambito della golena in sinistra idrografica fluviale;
- l'ambito della periferia urbana di Ivrea e dell'allineamento arteriale Ivrea – Burolo – Bollengo;
- l'ambito della pianura agricola;
- la dorsale morenica della Serra.

Il primo e l'ultimo non sono direttamente interessati dal tracciato, ma ne definiscono la cornice territoriale di riferimento. In particolare la collina morenica della Serra, oltre a costituire una emergenza visuale costantemente presente nell'area di intervento, punteggiata da insediamenti e da centri abitati e percorsa da un diffuso minuto reticolo viario, offre numerosi punti panoramici verso le aree interessate dal tracciato in progetto, ed ancor più dal tratto di completamento.

Ai fini dell'esame della percezione visiva delle opere di prevista realizzazione, è opportuno suddividere il tracciato in progetto in due parti:

- ✓ il tratto che si sviluppa parallelamente al Naviglio di Ivrea e comprende le rotatorie R1, R2 e R6;
- ✓ il tratto che dalla rotatoria R2 si estende fino alla ex S.S. 228 al confine tra Ivrea e Burolo.

Le situazioni di maggiore attenzione dal punto di vista della percezione visiva si riferiscono essenzialmente al secondo tratto.

Il primo tratto si colloca in un contesto pianeggiante con andamento parallelo al Naviglio di Ivrea.

La visibilità di questo tratto fa riferimento alle abitazioni presenti lungo la S.P. 78 nel settore più prossimo ad Ivrea, da cui risulta separato dal Naviglio e dalla vegetazione presente lungo le sue sponde. Sul fronte opposto non sono presenti insediamenti in prossimità. Il secondo tratto prevede, nella prima parte, la realizzazione di un ponte sul Naviglio e l'adeguamento della viabilità locale ad accogliere in condizioni di sicurezza una strada di scorrimento. In questo tratto le abitazioni sono molto prossime alla nuova infrastruttura che, ancorché priva di elementi intrusivi, in quanto anche il previsto ponte si sviluppa in ridotta elevazione rispetto alle sponde artificiali del canale, rappresenta comunque un fattore di significativa modificazione del paesaggio locale.

La seconda parte del secondo tratto si estende in territorio agricolo, a breve distanza dal margine sud della conurbazione Ivrea – Burolo. In questo tratto l'infrastruttura si sviluppa in rilevato, dapprima radente rispetto al piano campagna e poi con due tratti di innalzamento per superare la viabilità locale.

Nel suo complesso questo tratto dal punto di vista paesaggistico può svolgere un ruolo positivo, nel senso che può segnare, anche attraverso la sistemazione a verde del margine dell'infrastruttura, una barriera per le aree agricole nei confronti della attuale compromissione da parte degli insediamenti commerciali e produttivi cresciuti lungo la ex S.S. 228.

Gli elementi di attenzione sono rappresentati dai tratti in cui il rilevato dell'infrastruttura si innalza per superare la viabilità locale, realizzando in questo modo un elemento estraneo al contesto percettivo preesistente, in cui le infrastrutture stradali si snodano a raso nel territorio agricolo.

Vegetazione, fauna, flora ecosistemi

Il progetto presentato comprende opere di sistemazione a verde che prevedono la semina di essenze erbacee e la posa di esemplari arbustivi ed arborei lungo le scarpate e la realizzazione di alcune radure poste lungo il Naviglio e nelle prossimità delle rotatorie R3 ed R4 (vedi

Tavola “Opere di sistemazione a verde. Tavola d’insieme” DF.AMB.15 in atti).

Rispetto a tali sistemazioni si evidenzia che sussistono aree nelle quali è ancora possibile eseguire ulteriori interventi di ricucitura del paesaggio quali, ad esempio, il tratto intercluso tra la sede stradale ed il Naviglio di Ivrea. Analogamente si ritiene opportuno garantire l’esecuzione di opere di mitigazione a verde anche nella zona interclusa posta a ridosso della rotonda R3 per la quale, al momento non è stato previsto un intervento a verde di tutta l’area.

Rumore

Dalla documentazione previsionale presentata dal proponente si evince che la realizzazione dell’infrastruttura in oggetto comporterà un significativo peggioramento dei livelli di rumore presso i ricettori ubicati in prossimità del nuovo tracciato stradale.

La verifica, condotta attraverso l’ausilio di un apposito modello matematico, ha evidenziato infatti una serie di criticità potenziali rispetto alle quali sarà necessario predisporre degli opportuni interventi di mitigazione delle emissioni sonore indotte dal traffico veicolare.

Nello specifico i suddetti interventi consisteranno nella predisposizione di tre barriere acustiche, a riparo dei ricettori più esposti, e dall’utilizzo della pavimentazione drenante-fonoassorbente su tutti i tratti stradali di nuova realizzazione.

Opere di mitigazione e compensazione ambientale

Allo stato attuale, la documentazione presentata, evidenzia l’intenzione di adottare specifiche misure di mitigazione ambientale e precisa per ciascun intervento la spesa prevista. Nella successiva fase di progettazione tali progetti dovranno essere maggiormente dettagliati.

Ritenuto che:

- La procedura sul progetto, che ha coinvolto l’OT della Provincia, e una pluralità di soggetti pubblici con diverse competenze, sia da un punto di vista amministrativo che tecnico, ha garantito un coordinamento e una contestuale e pluridisciplinare.
- Complessivamente l’intervento proposto è da ritenersi compatibile sul piano programmatico, progettuale ed ambientale; gli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione dell’opera sono da ritenersi accettabili in relazione all’utilità dell’opera stessa e sono in ogni caso mitigabili con le precauzioni progettuali già previste e le prescrizioni individuate **nell’Allegato “A”**, facente parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- L’istruttoria interdisciplinare condotta sugli elaborati di progetto e sullo studio di impatto ambientale fanno emergere le seguenti considerazioni di sintesi:
- Dal punto di vista programmatico
- L’intervento proposto e la sua localizzazione è suffragato da atti amministrativi e di programmazione della Provincia di Torino, dei Comuni di Ivrea e di Burolo che evidenziano la compatibilità dell’intervento in esame con gli indirizzi di assetto del territorio e ne riconoscono l’opportunità dal punto di vista viabilistico.
- Per l’approvazione del progetto definitivo dovranno inoltre essere acquisite le autorizzazioni di seguito richiamate:
 - parere per la verifica preventiva dell’interesse archeologico ai sensi degli artt. 95 e 96 del D. Lgs. n.163 del 12/04/2006, di competenza del Ministero per i beni e le Attività Culturali - Direzione Regionale per i beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte.
 - concessione per le nuove opere interferenti con le proprietà di pertinenza della Coutenza Canali Cavour da rilasciare dalla Coutenza stessa.

Dal punto di vista progettuale

Nel complesso risulta che il progetto sia stato adeguato secondo le indicazioni fornite in sede di istruttoria tecnica, emergono però alcune indicazioni in relazione alle scelte progettuali adottate, la cui ottemperanza è da verificare nella successiva fase di progettazione esecutiva.

Dal punto di vista ambientale

Il progetto nel corso dell'istruttoria è stato notevolmente migliorato rispetto alle criticità inizialmente evidenziate; in particolare sono stati approfonditi i seguenti aspetti:

- tracciati alternativi,
- flussi di traffico,
- rumore,
- paesaggio,
- suolo e sottosuolo;
- vegetazione, flora e fauna,
- sviluppo rurale,
- corpi idrici superficiali e falda,
- mitigazioni,
- monitoraggio.

Sono stati evidenziati alcuni aspetti che si ritiene debbano essere oggetto di un approfondimento nella successiva fase di progettazione e di monitoraggio (fase di cantiere e di esercizio).

- Gli impatti di maggiore rilievo restano il consumo di suolo ed il rumore che sono da ritenersi accettabili a fronte delle positive ricadute viabilistiche-ambientali del progetto e gli interventi di mitigazione previsti in progetto. Tali aspetti sono comunque stati oggetto di attenzione nel corso dell'istruttoria e sono state individuate soluzioni adeguate per minimizzare gli impatti, dettagliate nelle soluzioni progettuali già previste e nelle prescrizioni individuate **nell'Allegato "A"**, facente parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.

Visti:

- i verbali delle due Conferenze dei Servizi in atti;
- i pareri pervenuti da parte dei soggetti interessati presenti agli atti;
- la "Relazione Generale sull'Istruttoria dell'Organo Tecnico" in atti;
- L.R. n. 40 del 14 dicembre 1998 "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione" e smi;

Acquisiti i pareri favorevoli in ordine alla regolarità tecnica del Responsabile del Servizio interessato ai sensi dell'art. 49 comma 1 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18/08/2000 n. 267.

Visto l'art. 134, comma 4, del citato Testo Unico e ritenuta l'urgenza.

**con voti unanimi, espressi in forma palese, la Giunta Provinciale
DELIBERA**

- 1) di esprimere per i motivi indicati in premessa, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 della L.R. n. 40/98 giudizio positivo di compatibilità ambientale relativamente al progetto di cui all'istanza del 31/07/2009, denominato "Ex SS 228 variante di Ivrea dalla SS 26 al confine di Bollengo", presentato dal Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità II della Provincia di Torino; il giudizio di compatibilità ambientale è subordinato all'ottemperanza alle prescrizioni per la mitigazione, compensazione e monitoraggio degli impatti, contenute nell'Allegato A quale parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- 2) di stabilire che l'inizio dei lavori, ai sensi dell'art. 12, comma 9 della L.R. 40/98, dovrà avvenire in un periodo non superiore a 3 anni a decorrere dalla data del provvedimento amministrativo che consenta in via definitiva la realizzazione del progetto;

- 3) di stabilire che l'efficacia del provvedimento recante il giudizio di compatibilità ambientale ha una durata di 5 anni, decorrenti dalla data di pubblicazione all'albo provinciale del provvedimento conclusivo (salvo quanto previsto all'art. 26, comma 6, D.lgs. 152/2006);
- 4) di dare atto che il presente provvedimento assorbe i pareri, nulla osta, consensi o provvedimenti di analoga natura, depositati in atti ed elencati in premessa al paragrafo n.1. "dal punto di vista amministrativo";
- 5) di dare atto che:
 - Il parere per la verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi degli artt. 95 e 96 del D.Lgs. n.163 del 12/04/2006, verrà rilasciato dal Ministero per i beni e le Attività Culturali - Direzione Regionale per i beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte.
 - La concessione per le nuove opere interferenti con le proprietà di pertinenza della Coutenza Canali Cavour verrà rilasciata dalla Coutenza stessa;
- 6) di stabilire che il presente provvedimento non esonera dal conseguimento degli atti o dei provvedimenti di competenza di altre autorità ivi non ricompresi, previsti dalla legislazione vigente per l'esercizio dell'attività in oggetto;
- 7) di dare atto che l'approvazione del presente provvedimento non comporta oneri di spesa a carico della Provincia;
- 8) di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile con successiva votazione separata, espressa e favorevole di tutti gli intervenuti.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso davanti al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, nel termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto o dalla piena conoscenza.

La presente deliberazione sarà pubblicata all'albo pretorio provinciale e sul sito WEB della Provincia e depositata presso l'Ufficio di Deposito - Sportello Ambiente della Provincia di Torino.

Letto, confermato e sottoscritto.
In originale firmato.

Il Segretario Generale
f.to B. Buscaino

Il Presidente della Provincia
f.to A. Saitta

ALLEGATO A

PRESCRIZIONI PER LA REALIZZAZIONE DELL'IMPIANTO, LA MITIGAZIONE E IL MONITORAGGIO DEGLI IMPATTI

Progetto:

EX SS 228 – VARIANTE DI IVREA DALLA SS26 (terzo ponte) AL CONFINE DI BOLLENGO

Comune:

IVREA, BUROLO

*Presentato per la fase di Valutazione ex. artt. 12 e 13
Legge Regionale 14 dicembre 1998, N. 40*

Proponente:

**PROVINCIA DI TORINO – SERVIZIO PROGETTAZIONE ED ESECUZIONE
INTERVENTI VIABILITA' II**

L'espressione del giudizio positivo di compatibilità ambientale dovrà essere subordinata al rispetto integrale, da parte del proponente delle seguenti prescrizioni

1.1. Prescrizioni relative ad adeguamenti progettuali ed approfondimenti ambientali la cui ottemperanza deve essere verificata nell'ambito delle procedure di approvazione del progetto esecutivo

Piste ciclabili

1. Si chiede di realizzare la pista ciclabile contestualmente alla strada, ai sensi della L.366/98, con le con le seguenti specifiche:

- tratta tra le rotonde R1-R2 : realizzazione della pista ciclabile come da progetto definitivo presentato, con la sola variante relativa alla previsione di uno scatolare per l'attraversamento del nuovo asse viabile e il suo collegamento verso il centro di Ivrea tramite la passerella già esistente. Tale intervento e, in particolare, il passaggio sul canale a l'attestamento della pista verso il centro storico di Ivrea consentirà di garantire anche il futuro collegamento sia con la Ciclostrada della Dora Baltea (P 17), (e di collegare il Parco di Rivedora con l'area immediatamente a nord di Ivrea, di pregio ambientale e paesistico denominata "Area dei 5 Laghi"), sia con la Ciclostrada Pedemontana (P25), entrambe ricomprese nel Programma 09.
- tratta tra la rotonda R2 ed il ponte Breda esistente: realizzazione della pista ciclabile, come da progetto definitivo, ossia adossata all'infrastruttura stradale lato Naviglio d'Ivrea, fino al ponte esistente, che a seguito della realizzazione dell'intervento in oggetto verrà adibito unicamente ad attraversamento "ciclopedonale".
- dal ponte "ciclopedonale", realizzazione lungo la strada esistente, in promiscuo fino alla prima rotondina del nuovo "svincolo nord" per il quartiere di S. Giovanni, e poi, come da progetto definitivo, fino alla R3;
- tratta tra le rotonde R3 e R4: completamento della pista ciclabile nel suo tratto mancante.

Infine la pista ciclabile dovrà essere interamente prevista con sede asfaltata.

Bacino di biofiltrazione

1. Il proponente ha proposto in sede di progetto definitivo la realizzazione di vasche di accumulo e infiltrazione delle acque meteoriche raccolte sulla piattaforma stradale; nel progetto sono presenti tavole che riportano unicamente uno schema tipologico di bacino di fito-depurazione: si chiede che la realizzazione di tali vasche avvenga sulla base di un progetto esecutivo da concordare con Arpa Piemonte.

Rotatoria R6

2. Dovrà essere eseguita una verifica progettuale per la rotatoria 6. In particolare dovrà essere valutato un suo ridimensionamento, al fine di limitare il consumo di suolo agricolo. Tali dettagli progettuali dovranno essere risolti nella fase di progettazione esecutiva.

Sottoservizi

3. Esaminare le interferenze delle nuove opere con le tubazioni acquedottistiche e le opere di fognatura. Il Servizio proponente dovrà stabilire con il Gestore del Servizio Idrico Integrato gli impegni vincolanti e le relative garanzie, anche di tipo economico, in merito all'eventuale necessità di spostamento delle condotte acquedottistiche e fognarie interferenti con le opere in oggetto.

4. L'infrastruttura in progetto interferisce con dei metanodotti (opere destinate ad attività di trasporto del gas naturale dichiarata – ai sensi del D.Lgs. 23 maggio 2000 n.164 – *attività di*

interesse pubblico), nella fase di esecuzione dei lavori, si dovranno valutare con l'ente gestore (SNAM RETE GAS) gli adeguamenti e/o spostamenti dei tratti interferiti al fine del superamento delle interferenze con tali impianti.

Le interferenze con i metanodotti SNAM RETE GAS, riscontrate sono localizzate in:

- Com Ivrea – fg. 60 e 62 – mapp. 40 e 88 – Metanodotto “Cavaglià Ivrea DN 250”;

La SNAM RETE GAS provvederà a propria cura, ma a tutte spese del soggetto proponente, agli interventi di adeguamento/spostamento dei propri impianti che si renderanno necessari per il superamento delle interferenze. La tipologia dei citati interventi nonché la rispettiva stima dei costi e tempi di esecuzione, saranno determinati sulla base di idonea progettazione di dettaglio dell'opera stradale interferente (planimetrie e sezioni particolareggiate su cui sia riportato il tracciato del gasdotto) che sarà cura del soggetto proponente trasmettere alla società scrivente, a conclusione dei procedimenti autorizzativi del progetto in esame.

La definizione dei rapporti tecnico-economici di connessi alla risoluzione dell'interferenza, sarà rimessa in appositi atti con il soggetto proponente.

Occorre per altro evidenziare, che i lavori di adeguamento/spostamento del metanodotto comportano, da un lato, l'ottenimento di permessi, autorizzazioni e contratti di natura sia pubblica ed impongono, dall'altro, l'approvvigionamento dei materiali, l'impiego del personale specializzato di SNAM e l'idonea programmazione dei tempi di interruzione del servizio in caso di spostamento della tubazione.

Si precisa che, a far data dalla definizione dei rapporti tecnico-economici connessi a tali interventi impiantistici, nonché subordinatamente all'acquisizione da parte di Snam dei materiali e dei necessari permessi, il tempo occorrente per la risoluzione dell'interferenza riscontrata è ad oggi stimabile in dodici mesi nel caso di interventi di adeguamento della condotta (opere di protezione) ed in ventiquattro mesi nel caso del suo spostamento.

Si segnala infine che il metanodotto in questione è in pressione ed esercizio, pertanto all'interno della rispettiva fascia asservita, nessun lavoro potrà essere intrapreso senza preventiva formale autorizzazione da parte di SNAM RETE GAS./CENTRO DI CASALE unità territorialmente preposta all'esercizio dell'impianto interferito dall'opera stradale.

5. l'opera in oggetto interferisce con un elettrodotto esistente di proprietà di Terna SpA denominato Ivrea – Montestrutto T 532:
 - l'eventuale spostamento/adeguamento dovrà essere eseguito a cura di Terna SpA, ma interamente a spese del proponente;
 - si ricorda che la compatibilità degli elettrodotti con le opere di viabilità è regolata dalle norme tecniche di cui al DM 21/03/88 e smi.
6. Valutare, tecnicamente ed economicamente con tutti gli Enti e le Società interessate, tutte le interferenze del tracciato con eventuali servizi per i quali sarà necessario procedere con spostamenti e/o adeguamenti. Le variazioni dei tracciati, per renderli compatibili con l'opera, sono subordinate all'ottenimento delle autorizzazioni di legge Regionali e Ministeriali e all'acquisizione delle necessarie servitù.

Sistemi di illuminazione

7. Il sistema di illuminazione dell'infrastruttura dovrà essere progettato e realizzato in modo da limitare l'inquinamento luminoso. Si dovranno prevedere soluzioni tecniche in sostanziale accordo con la LR 31/2000 e con le linee guida della Provincia di Torino.

Rilevato previsto in prossimità del lago di cava localizzato a sud della ex SS 228

8. In tale area è stato impossibile conoscere, o almeno ipotizzare, in sede di definitivo l'effettiva successione stratigrafica in quanto l'area è stata in passato oggetto di attività di estrazione e attualmente di deposito di materiali per il suo riempimento. Si dovrà prima della realizzazione dell'opera eseguire dei sondaggi di accertamento dei materiali utilizzati per il riempimento.

Suolo

9. Il progetto esecutivo dovrà dettagliare le soluzioni tecniche del tracciato per risolvere le seguenti criticità idrogeologiche:

- prestare particolare attenzione, nella progettazione del rilevato stradale, qualora esso interferisca con depositi torbosi per un volume significativo sotto il piano di imposta dell'asse stradale: infatti le torbe sono per loro natura terreni compressibili e che inducono cedimenti differenziali anche secondari nelle strutture con esse interferenti;
- considerata la soggiacenza piuttosto bassa della falda idrica, si presti particolare attenzione a dimensionare in modo corretto i sottopassi, ed eventualmente ad impermeabilizzarli e/o a mettere in opera adeguati drenaggi;
- si adeguino le opere in progetto al recente D.M. 14.01.2008 "Norme tecniche per le costruzioni", tenendo conto comunque anche della D.G.R. 23.12.2003 n. 64-11402, allegato B, per quanto concerne le costruzioni in zona sismica 4.

Interventi di mitigazioni ambientale

10. Nelle successive fasi progettuali si dovrà predisporre un'apposita tavola con illustrazione (posizionamento, scelta specie, numero previsto,) degli interventi di inserimento e di mitigazione ambientale, in particolare in tutta la tratta ricompresa nel Parco di Rivedora (area di pregio ambientale).

11. Per quanto riguarda le aree da rinaturalizzare è necessario che, il progetto esecutivo dettagli maggiormente la tipologia di intervento; in pratica è necessario che siano predisposte una o più sezioni tipo, che illustrino la sistemazione naturalistica, la vegetazione, i passaggi della microfauna ecc.

In particolare si chiede:

- a) La realizzazione del tratto di strada compresa fra la rotonda R1 e la R6 comporta la formazione di terreni residuali fra la nuova viabilità e il naviglio di Ivrea.

Si chiede di valutare l'opportunità di un esproprio delle aree al fine di impiantare all'interno un bosco naturaliforme (chiaramente le specie da utilizzare sono quelle del climax della Farnia, Frassino e Carpino Bianco). Tale area boscata potrebbe servire da sosta e rifugio per la fauna della zona limitrofa attualmente destinata a coltivazioni agricole. Proprio in quest'ottica risultano ancor più importanti i sottopassi da realizzare per la piccola e media fauna.

In tale tratto, attualmente interessato da boschi d'invasione, si ritiene opportuno garantire quantomeno la posa a dimora di esemplari arborei ed arbustivi al piede della scarpata aventi anche funzione di parziale mascheramento delle barriere antirumore.

- b) Nella sistemazione delle fasce verdi si raccomanda l'utilizzo e la posa di sole specie autoctone, tipiche dei boschi planiziali. Per la sistemazione delle rotonde si consigliano specie rustiche e poco esigenti per limitare al massimo l'uso di sostanze chimiche durante la manutenzione. Per esempio per le piccole rotonde è possibile utilizzare le rose coprisuolo o il cotognastro orizzontale che hanno le caratteristiche di coprire il suolo impedendo alle altre erbe di crescere, resistono alle malattie e fioriscono tutta l'estate, oppure fare composizioni con bulbose minute o solidago; per ottenere un impianto più alto si possono utilizzare

forsizie, sambuco, albero delle farfalle, olivello spinoso, fino ad arrivare ad aceri, castagni o querce.

- c) Le barriere anti-rumore (in particolare la B3) formano una chiusura invalicabile per la fauna della zona. Si raccomanda pertanto la realizzazione di passaggi per la piccola fauna.
- d) Si ritiene opportuno definire un progetto unitario per l'esecuzione di opere di mitigazione a verde nell'intera zona interclusa posta a ridosso della rotonda R3, in modo tale che sia garantita la coerenza dell'intervento di competenza della Provincia con quello di competenza del Comune, anche se realizzati con tempistiche differenti.

12. Prevedere un piano di manutenzione delle opere di ripristino ambientale di una durata minima di 3 anni con report annuale che indichi il numero e le caratteristiche delle piante messe a dimora e la percentuale di fallanze. In particolare per quanto riguarda i filari alberati, con funzione essenzialmente di mitigazione e fasce per barriere anti rumore, è necessario specificare la tipologia (specie, caratteristiche, dimensioni) ed il numero di piante impiegate; inoltre è necessario fare presente che, in fase di progettazione esecutiva, dovrà essere previsto un adeguato piano di manutenzione per le opere di mitigazione e compensazione ambientale, corredato da un efficace sistema di garanzie (garanzie di risultato), mediante opportune fidejussioni, al fine di non avere come risultato, a distanza di due o tre anni, una lunga fila di alberi rinsecchiti.

Bilancio Inerti

13. Dovrà essere predisposto in sede di progettazione esecutiva un piano dettagliato per la gestione degli inerti(reperimento/smaltimento).

14. Da un punto di vista della sostenibilità ambientale dell'intervento si dovrà prevedere prioritariamente l'utilizzo dei materiali riciclati per il manto stradale, sottofondi ecc, tale indicazione progettuale dovrà essere riportata come prescrizione nel capitolato per l'appalto dell'opera, facendo riferimento alle normative tecniche attualmente in vigore (circolare del ministero dell'ambiente n. 5205 del 2005 e la marcatura CE per le infrastrutture stradali UNI EN 13242).

Rischio archeologico

15. In adempimento alla normativa vigente (ai sensi degli artt. 95 e 96 del D. Lgs. n.163 del 12/04/2006), si evidenzia la necessità che il progetto sia accompagnato con una relazione archeologica firmata da un archeologo in possesso del titolo di specializzazione in archeologia, dotata della cartografia del territorio interessato dalla variante stradale e di tutte le opere accessorie, correlata alla schedatura dei siti e degli elementi utili alla valutazione del rischio archeologico, elencati singolarmente nella relazione e documentati da riferimenti bibliografici e archivistici. Si chiedono anche specifiche ricognizioni di superficie sui terreni non edificati, al fine di una prima identificazione di eventuali affioramenti di materiali di interesse archeologico, e la foto interpretazione delle riprese effettuate sul tracciato delle nuove opere.

1.2. Prescrizioni per la realizzazione dell'opera

Il progetto dovrà essere realizzato conformemente alla documentazione progettuale presentata, ivi incluse le misure di mitigazione e compensazione previste, fatto salvo quanto esplicitamente previsto dalle prescrizioni

inserite nel presente provvedimento; qualsiasi modifica sostanziale a tali previsioni dovrà essere sottoposta al

riesame Servizio VIA.

A. AUTORIZZAZIONI e PARERI DA ACQUISIRE

1. parere per la verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi degli artt. 95 e 96 del D. Lgs. n.163 del 12/04/2006, di competenza del Ministero per i beni e le Attività Culturali - Direzione Regionale per i beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte.
2. concessione per le nuove opere interferenti con le proprietà di pertinenza della Coutenza Canali Cavour da rilasciare dalla Coutenza stessa

B. IN FASE DI COSTRUZIONE

Redazione di un documento unitario che descriva tutte le attività previste in fase di cantiere

16. La realizzazione del progetto prevede una fase di costruzione piuttosto lunga; l'adozione di specifiche modalità operative e di tutte le mitigazioni già previste dal proponente nello S.I.A. devono trovare una rigorosa applicazione soprattutto nelle zone prossime all'abitato.

Ai fini di una corretta prevenzione dell'inquinamento ambientale e per preservare i caratteri di naturalità presenti si ritiene necessario che, in fase esecutiva, si proceda preliminarmente alla redazione di un documento unitario che descriva tutte le attività previste in fase esecutiva. Tale documento dovrà essere trasmesso ad Arpa Piemonte per una verifica tecnica dei contenuti.

Lo stesso dovrà essere redatto ai fini di una corretta prevenzione dell'inquinamento ambientale e per preservare i caratteri di naturalità presenti, in particolare le aree a maggior sensibilità ambientale interessate dai lavori durante la fase di cantiere. Tali ambiti di maggior sensibilità sono: gli ambiti di pertinenza fluviale (attraversamento stradale del canale del Naviglio).

Si chiede di procedere all'individuazione e alla delimitazione delle aree a maggior sensibilità ambientale individuate in apposite tavole progettuali complete di piante e sezioni significative dei lavori previsti ed evidenziate nell'area di cantiere con appositi pali segnaletici.

Il documento dovrà contenere planimetrie e una relazione dettagliata relativa alla distribuzione interna dell'area di cantiere comprensiva degli stoccaggi inerti (ubicazione, dimensionamento e modalità di gestione), degli impianti fissi e di tutti i sistemi necessari per lo smaltimento controllato degli inquinanti provenienti dalle lavorazioni previste garantendone, nel tempo, la verifica della capacità e dell'efficacia.

Nel documento si dovranno inoltre indicare tutte le lavorazioni, la movimentazione degli inerti, le modalità di conduzione dei lavori e l'organizzazione del cantiere, con indicazione dei mezzi meccanici utilizzati, e quant'altro necessario alle attività.

Durante la fase di cantiere il direttore lavori dovrà essere assistito da una figura professionale competente a qualificare, organizzare e gestire gli interventi di recupero pedologico e vegetazionale di tutte le aree interessate (scarpate stradali e zone connesse, aree di cantiere, spazi destinati alle mitigazioni). Si raccomanda di applicare il D.Lgs. 228/2001 agli artt. 14 e 15 che prevede l'opportunità per le P.A. di avvalersi degli imprenditori agricoli per lo svolgimento dei lavori di manutenzione del territorio ed in particolare per la gestione delle aree oggetto di mitigazione ambientale del progetto in esame.

Reticolo idrografico superficiale- Canale del Naviglio d'Ivrea

17. Si dovrà evitare qualsiasi danno di qualunque natura che possa compromettere il buon regime del reticolo idrografico. In particolare al fine di non interferire con il libero deflusso delle acque che scorrono nei corsi d'acqua interferenti con i lavori stradali, il proponente dovrà garantire la funzionalità di tutti i corsi d'acqua (Naviglio d'Ivrea) interessati dai lavori.

18. Nel corso dei lavori si dovranno attuare tutte le precauzioni necessarie affinché l'interferenza con la dinamica del canale, non determini aggravi di rischio idraulico e pericoli per l'incolumità

delle persone e danni ai beni pubblici e privati; l'alveo non dovrà essere occupato da materiali, né eterogenei, né di cantiere.

19. Dovrà essere mantenuta la continuità della strada alzaia a servizio del Naviglio d'Ivrea e i lavori dovranno essere effettuati nel periodo di disattivazione jemale del Naviglio stesso. Si raccomanda inoltre vista la vicinanza dell'area di scavo ai rivestimenti spondali del naviglio d'Ivrea, la massima cura nella fase di realizzazione della fondazione così da non danneggiare tali rivestimenti.
20. Durante la fase di cantiere, per tutte le lavorazioni che saranno realizzate in prossimità del canale artificiale dovranno essere adottati tutti i provvedimenti necessari per evitare intorbidamenti delle acque e sversamenti accidentali di materiali, in modo da eliminare tutte le possibilità d'inquinamento delle acque. A tal fine dovrà essere predisposto un piano di intervento rapido per il contenimento e l'assorbimento di eventuali sversamenti accidentali che interessino le acque e/o il suolo.
21. Il progetto deve prevedere un piano per ridurre le interferenze dirette con il Naviglio e minimizzare l'aumento di torbidità indotto dalle lavorazioni. Devono essere debitamente descritte sia la tipologia che l'estensione delle regimazioni provvisorie dell'alveo in grado di permettere la movimentazione dei materiali e dei macchinari, nonché le piste di transito ed i guadi necessari per l'accesso al sito di lavoro su superfici non bagnate.
22. Lungo le sponde sarà necessario prevedere una manutenzione delle stesse, continuativa nel tempo, per permettere la selezione degli alberi con origine autoctona di maggior pregio, in modo da poterli recuperare e creare una fascia tampone tra le aree destinate a coltivo e le sponde del canale.
23. Al termine dei lavori dovranno essere smaltiti tutti i rifiuti di cantiere

Territorio rurale

24. Risolvere le eventuali interferenze con la viabilità secondaria ed interpodereale, in modo da assicurare l'accesso alle proprietà e la percorribilità della viabilità minore ai mezzi agricoli sia nella fase di cantiere che per la fase di esercizio;
25. Garantire l'accessibilità ai fondi, la viabilità interpodereale e la continuità del reticolo irriguo e/o di scolo acque eventualmente interferito.
26. Prevedere interventi di ricomposizione della maglia fondiaria frazionata per evitare la formazione di appezzamenti interclusi.
27. Il terreno vegetale ottenuto dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato e dovrà essere utilizzato nelle operazioni di ripristino ambientale.

Polveri

28. Adottare tutti gli accorgimenti atti a ridurre la produzione e la propagazione di polveri; a tal fine sarà necessario garantire: una costante bagnatura delle strade utilizzate, pavimentate e non e una copertura con teloni dei materiali trasportati con autocarri.

Rumore e vibrazioni

29. Nel caso di interventi in prossimità di ricettori sensibili, occorre effettuare una previsione dei livelli acustici indotti e verificare il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica vigente, valutando la necessità di autorizzazioni in deroga e adeguando di conseguenza il cronoprogramma dei lavori e la durata delle operazioni di cantiere. Il proponente per la fase di cantiere, dovrà provvedere all'adozione di tutti i possibili accorgimenti tecnici e operativi atti a minimizzare le emissioni acustiche, nonché alla realizzazione di eventuali ulteriori interventi di mitigazione, qualora risultasse necessario a seguito delle risultanze dei monitoraggi.

Scarichi

- 30.** Per le acque nere derivanti dai cantieri (acque di lavorazione e di lavaggio), laddove tecnicamente possibile, dovrà essere anticipato l'allacciamento alla fognatura o comunque previsto il convogliamento dei reflui in contenitori stagni da sottoporre a svuotamento periodico, in sostituzione del previsto utilizzo di serbatoi provvisori di trattamento (imhoff) con recapito in corpo idrico.
- 31.** Per quanto attiene allo scarico delle acque del lavaggio automezzi, non sono state fornite indicazioni sul recapito finale dello scarico. Trattandosi di scarico di acque reflue industriali l'attivazione di detto scarico è subordinato al preventivo ottenimento dell'autorizzazione allo scarico ex D.Lgs 152/06 da parte della Provincia. E' comunque auspicabile che venga effettuato il riciclo della maggior parte delle acque derivanti dalle attività di lavaggio automezzi le quali possono essere utilizzate, ad esempio, nella produzione di malte cementizie.

Recupero e ripristino morfologico

- 32.** Al termine dei lavori i cantieri dovranno essere tempestivamente smantellati e dovrà essere effettuato lo sgombero e lo smaltimento dei materiali utilizzati per la realizzazione delle opere in progetto, evitando la creazione di accumuli permanenti in loco. Per quanto riguarda le aree di cantiere, quelle di deponia temporanea, quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali, le eventuali piste di servizio realizzate per l'esecuzione dei lavori, nonché ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, dovrà essere effettuato quanto prima il recupero e il ripristino morfologico e vegetativo dei siti.

1.3. Prescrizioni per il monitoraggio degli impatti

- 33.** La realizzazione del tracciato in progetto deve essere accompagnata da un piano di monitoraggio finalizzato alla verifica degli interventi di mitigazione degli impatti attuati con la realizzazione del progetto, in particolare dovrà essere attuato un piano di monitoraggio della componente acque superficiali, rumore. Si richiede di concordare con il Dipartimento ARPA di Torino le modalità e le tempistiche di attuazione delle attività di monitoraggio e di consegna dei risultati delle attività suddette.
- 34.** Il proponente è tenuto a recepire tutte le osservazioni che deriveranno dalle attività di monitoraggio ambientale, apportando quanto prima i necessari correttivi per la riduzione preventiva degli impatti.
- 35.** Il proponente è tenuto a concordare con l'ARPA Piemonte, Dipartimento di Torino, le modalità e le tempistiche di attuazione delle attività di monitoraggio e di consegna dei risultati delle attività suddette.

Mitigazioni e compensazioni

- 36.** Dovrà essere previsto un piano pluriennale di monitoraggio della funzionalità del reticolo ecologico ricreato, nonché di tutti gli interventi di mitigazione e compensazione previsti in progetto, da concordare antecedentemente all'avvio dei lavori.

Rumore

- 37.** Considerata la natura teorica dei livelli sonori stimati si evidenzia, comunque, la necessità di eseguire una verifica strumentale delle emissioni sonore una volta raggiunta la fase di esercizio dell'infrastruttura, in modo da verificare l'attendibilità delle simulazioni finora condotte e, nel caso di eventuali criticità residue, individuare tempestivamente le modalità per una loro completa risoluzione.

1.4. Adempimenti

All'ARPA Piemonte, Dipartimento di Torino, deve essere comunicato l'inizio con almeno 15 giorni di anticipo ed il termine dei lavori, onde permettere il controllo dell'attuazione delle prescrizioni ambientali nella fase realizzativa dell'opera ai sensi dell'art. 8 della L.R. 40/98.

Il Direttore dei lavori deve trasmettere, secondo le tempistiche concordate in fase di progettazione del monitoraggio, all'ARPA Piemonte, Dipartimento di Torino una dichiarazione, accompagnata da una relazione esplicativa, relativamente all'attuazione di tutte le misure prescritte, compensative, di mitigazione e di monitoraggio, incluse nella documentazione presentata, e integrate da quelle contenute giudizio di compatibilità ambientale.