

Provincia di Torino
Determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale
e Pianificazione e Gestione Attività Estrattive

N. 22-94019/2003

OGGETTO: S.P.69 di Quincinetto - Variante all'abitato di Baio Dora

Proponente: Provincia di Torino - Area Viabilità ed edilizia - Servizio Progettazione ed
Esecuzione Interventi Viabilità II

Comuni: Borgofranco d'Ivrea

Procedura di Verifica ex art.10 L.R. n.40/1998 e s.m.i.

Esclusione dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale

**Il Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale e
Pianificazione e Gestione Attività Estrattive**

Premesso che:

- la Provincia di Torino - Servizio Progettazione ed Esecuzione Viabilità II - ha presentato il progetto preliminare della variante all'abitato di Baio Dora per gli adempimenti relativi alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi della L.R. n.40 del 14.12.1998 e s.m.i. - Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione;
- il progetto in oggetto è sottoposto alla fase di Verifica della procedura di VIA a norma dell'art.10 della citata L.R. 40/98 e s.m.i.;
- in data 06/02/2003 è stato pubblicato sul BUR l'avviso al pubblico recante la notizia dell'avvenuto deposito degli elaborati relativi al progetto di cui sopra, allegati alla domanda di avvio della fase di Verifica della procedura di VIA;
- nell'ambito dell'istruttoria tecnica si è provveduto ad effettuare un confronto degli elaborati suddetti con quanto già agli atti di questo Servizio relativamente all'omonimo progetto presentato in data 28/06/2001 che, sottoposto alla fase di Verifica di Compatibilità Ambientale ai sensi dell'art.10 della L.R. n.40/1998 e s.m.i., è stato escluso dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale con Determinazione Dirigenziale n.61-244091/2001 del 09/11/2001;
- da tale confronto è emerso che, dal punto di vista delle ricadute ed effetti sull'ambiente, il nuovo progetto preliminare non comporta variazioni sostanziali rispetto a quanto precedentemente esaminato e che quindi non sono rilevabili particolari criticità o sensibilità ambientali tali da richiedere una Valutazione di Impatto Ambientale;
- con nota prot.n.53229/LA4 del 24/02/2003 sono stati invitati i soggetti interessati, individuati ai sensi dell'art.9 della L.R. n.40/1998, a fornire pareri ed eventuali osservazioni utili ai fini dell'istruttoria tecnica;
- il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per 30 giorni e su di esso non sono pervenute osservazioni;

Rilevato che:

- la variante, ad Est dell'abitato di Baio Dora, si diparte dall'attuale S.P.69 1km a Sud della frazione Baio Dora del Comune di Borgofranco d'Ivrea, corre sulla piana golenale in sponda destra della Dora Baltea e, attraversando l'Autostrada Torino-Aosta (A5) in corrispondenza del Rio Rosso, prosegue verso Nord

fino ad innestarsi nuovamente sulla provinciale a poche centinaia di metri dall'attuale ponte sulla Dora, dopo circa 1200m di tracciato;

- l'attuale tracciato della S.P.69 consente il collegamento tra centri lungo il Fiume Dora Baltea quali Ivrea, Lessolo, Borgofranco d'Ivrea, Settimo Vittone e Quincinetto: in prossimità di Borgofranco attraversa la frazione di Baio Dora, dove corre a ridosso delle abitazioni con restringimento della sede stradale e conseguente difficoltà per i passaggi dei mezzi pesanti e congestione dello stesso centro abitato;

- l'intervento in progetto prevede:

- *asse viario:*

lunghezza complessiva in progetto:	1200.00m
larghezza carreggiata:	9.50m (in rilevato) 10.50m (sul cavalcavia)
larghezza totale della sezione trasversale:	13.10m (in rilevato) 14.80m (sul cavalcavia)
numero corsie:	1+1
larghezza corsie:	3.50m (in rilevato) 3.75m (sul cavalcavia)
altezza massima prevista:	9.00m

- *altre geometrie:*

- Rotatorie

raggio interno:	22.00m
raggio esterno:	32.00m
numero corsie:	2
larghezza corsie:	3.75m

- *opere d'arte lungo il tracciato:*

- cavalcavia di scavalco dell'A5, del Rio Rosso e della viabilità locale;
- scatolare per il passaggio di un canale irriguo esistente;

- una pista ciclabile (di larghezza pari a 2.5m nel tratto in rilevato e 2.0m sul cavalcavia) a doppio senso di marcia sul lato destro della carreggiata ed i cui accessi sono posizionati in corrispondenza delle rotatorie e saranno regolati da apposita segnaletica verticale ed orizzontale;
- uno spartitraffico tra la carreggiata e la pista ciclabile costituito da una fascia inerbita della larghezza di 1.10m all'interno della quale sono alloggiata la cabaletta di allontanamento delle acque di piattaforma, la barriera di sicurezza e, lato pista ciclabile, un parapetto in legno;
- a lato della banchina, per le sezioni in rilevato, è presente un elemento marginale di 0.50m utile al raccordo con la scarpata ed all'alloggiamento della barriera prevista per altezze del rilevato maggiori o uguali a 2.50m;
- per le sezioni in viadotto la piattaforma stradale prevede, oltre alla barriera laterale, un marciapiede di servizio da 1.5m;
- la morfologia subpianeggiante dell'area interessata dall'opera comporta un'altezza del rilevato compresa tra 0.5m e 2m, che raggiunge i 9m solo in prossimità del cavalcavia: i rilevati presentano pendenze di circa 37gradi ed una berma intermedia per altezze maggiori di 5m;
- le acque provenienti dalle semipiattaforme stradali verranno scaricate verso il piede del rilevato (mediante embrici posti ad interasse di 15m) nei fossi di guardia;

- sono state individuate due possibili alternative progettuali i cui tracciati coincidono per la parte Nord, mentre per la parte a cavallo dell'autostrada e del Rio Rosso la differente tipologia dell'opera d'arte comporta una modesta differenza nell'andamento planimetrico:

- soluzione 1: prevede un cavalcavia a tre campate pari a 34m (accesso alla campata di scavalco autostradale, consente il passaggio della viabilità locale), 50m (consente lo scavalco dell'autostrada), 34m (consente l'attraversamento del Rio Rosso e della viabilità locale che sottopassa l'autostrada pochi metri a Nord del cavalcavia in esame) con impalcato in struttura mista acciaio-calcestruzzo;
- soluzione 2: prevede un cavalcavia a due campate pari a 40m (consente lo scavalco dell'autostrada) e 34m (consente l'attraversamento del Rio Rosso e della viabilità locale che sottopassa l'autostrada

pochi metri a Nord del cavalcavia in esame) con travi semplicemente appoggiate in c.a.p. e soletta continua gettata in opera; questa soluzione consente di limitare la lunghezza del cavalcavia (con un miglioramento della livelletta del tracciato che degrada più lentamente in entrata ed in uscita dall'opera), di limitare l'attività manutentiva rispetto la soluzione 1, di varare le travi in tempi minori richiedendo, inoltre, delle operazioni di varo meno onerose e di limitare i costi per la realizzazione dell'opera;

- è prevista l'installazione di un unico cantiere in prossimità dello scavalco dell'Autostrada A5 in un'area di proprietà comunale che, una volta terminati i lavori, sarà ripristinata e riconsegnata;
- per la realizzazione dell'opera saranno necessari circa 81.000mc di inerti che verranno reperiti in zona, dove esistono cave estrattive (sulla sponda destra della Dora Baltea sia a Nord che a Sud del ponte che collega Baio Dora con Borgofranco d'Ivrea) e pertanto, vista la vicinanza dal cantiere e la facilità di collegamento, non è prevista l'attivazione di alcun sito di cava;
- il tracciato insiste su suolo ad uso agricolo;

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota del 07/03/2003 dell'Enel Distribuzione - Direzione Rete - Unità Territoriale Rete Piemonte e Liguria - Centro Alta Tensione;
- nota del 07/03/2003 prot.n. 10027/25.3 del Settore decentrato OO.PP. e Difesa Assetto idrogeologico di Torino - Direzione OO.PP. della Regione Piemonte;
- nota del 10/03/2003 dell'Italgas - Area Nord - G.E. Valle d'Aosta e Piemonte Nord;
- nota del 11/03/2003 prot.n. 2080 del Comune di Borgofranco d'Ivrea;
- nota del 13/03/2003 prot. DI.NOCC.-717-Ces. della Snam Rete Gas - Distretto Nord-Occidentale;

L'istruttoria tecnica condotta e le note sopra citate dei soggetti interessati ha consentito l'evidenziazione, relativamente al tracciato proposto (progetto preliminare), di quanto di seguito elencato:

- dal punto di vista della **pianificazione territoriale generale:**
 - l'opera in progetto rientra tra gli interventi riportati nel PTC vigente;
 - la ciclopiista prevista al lato del collegamento stradale rientra nel progetto della "ciclostrada Dora Baltea": 52km da Ivrea a Crescentino, raccordata con tutti gli altri itinerari dell'area che coprono il sistema fluviale Dora Baltea e la rete di interesse europeo denominata "Eurovelo";
 - il tracciato in progetto ricade in area sottoposta a vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 490/1999 nel tratto ai lati dell'autostrada;
- dal punto di vista della **pianificazione territoriale comunale:**
 - il progetto ricade nell'area destinata a tale opera dal vigente Piano Regolatore Generale Intercomunale redatto dal Comune di Borgofranco ed approvato nel 1999; il tracciato riprende in maniera quasi totale le indicazioni planimetriche fornite dal PRGI, tranne che:
 - nelle zone di svincolo sulla S.P.69 attuale: al fine di migliorare la circolazione e nello stesso tempo la sicurezza stradale per la realizzazione degli incroci a raso sono state previste due rotatorie che, occupando una maggiore area rispetto ad un incrocio a T, in alcuni punti oltrepassano i confini previsti dal piano regolatore;
 - nella zona Sud, per la soluzione 2: dopo lo scavalco dell'autostrada A5, per migliorare il raggio di curvatura della strada ed evitare piloni dell'elettrodotto presenti lungo il tracciato, il tracciato corre immediatamente fuori dal confine previsto dal piano regolatore;
- dal punto di vista **progettuale e tecnico:**
 - dal confronto tra gli elaborati presentati con quanto già agli atti di questo Servizio relativamente all'omonimo progetto presentato in data 28/06/2001 è emerso che:
 - tra le soluzioni alternative proposte per il cavalcavia (con impalcato in struttura mista acciaio-calcestruzzo e con travi semplicemente appoggiate in c.a.p. e soletta continua gettata in opera) non

è compresa quella con trave continua strallata, che rientrava invece tra quelle vagliate nell'ambito del suddetto precedente provvedimento;

- gli innesti con la viabilità esistente avverranno a raso, in rotatoria: tale soluzione è stata preferita rispetto ad altre tipologie di innesto in primo luogo per ottenere una circolazione stradale migliore e maggiormente sicura, ma anche in previsione del futuro sviluppo della rete stradale intorno al Comune di Borgofranco d'Ivrea e del futuro ponte sulla Dora;
- il tracciato in progetto interferisce:
 - nella parte Nord con:
 - ENEL - linea ad Alta Tensione a 132kV n.575 Montestrutto - S. Giorgio;
 - ENEL - linea a Bassa Tensione;
 - Metanodotto SNAM (Colleretto Giacosa - TO);
 - Gasdotto SNAM AeG (Ivrea);
 - Oleodotto Aosta;
 - Oleodotto PRAOIL Chivasso (TO);
 - nella parte Sud con:
 - l'Autostrada Torino-Aosta (A5);
 - il Rio Rosso;
 - un canale irriguo esistente;
 - il depuratore comunale;

- dal punto di vista **ambientale**:

Paesaggio

- la zona in oggetto è caratterizzata da un paesaggio prevalentemente agricolo connotato da colture asciutte (cereali), dalla viticoltura e da un regolare disegno dei campi (che copre uniformemente l'area che separa Baio Dora da Borgofranco d'Ivrea) prevalentemente di forma allungata, di piccola e media pezzatura, orientato secondo le principali linee di comunicazione;

Flora, fauna, ecosistemi

- l'uso dei campi è intensivo e, sotto l'aspetto agricolo, l'antropizzazione è forte: solo in prossimità del Rio Rosso sono presenti elementi vegetativi spontanei, legati alla vicinanza all'acqua;
- non è stata rilevata la presenza di specie rare o di specifico interesse locale o regionale, ed il tracciato non ricade in zone soggette al passaggio di animali migratori ed ungulati;

Suolo:

- il tracciato si sviluppa in un settore pianeggiante (area di fondovalle);

Sottosuolo:

- le formazioni geologiche in interazione con le fondazioni consistono nel complesso alluvionale della Valle Dora, rappresentato da terreni a granulometria grossolana mediamente addensati;
- i terreni di copertura, costituiti da terreno agricolo e terreni di riporto presenti in aree localizzate, possono avere spessori elevati, fino a 5m: le fondazioni delle opere non dovranno interessare tali strati superficiali;
- la Carta della Pericolosità Geologica e della idoneità all'uso urbanistico riporta che parte dell'area interessata dall'intervento è in classe B2, ovvero "Aree potenzialmente inondabili da acque a bassa energia e di altezze di qualche decimetro. Aree contraddistinte da falda freatica a bassa profondità";

Acque superficiali

- nell'area è presente un reticolo superficiale che interferisce con il tracciato dell'opera, in particolare:
 - il Rio Rosso immediatamente a valle dell'attraversamento dell'autostrada A5, presenta in questa zona un alveo pensile arginato: le pile del viadotto sono poste all'esterno degli argini e non interferiscono con il corso d'acqua, mentre l'intradosso dell'opera è posto oltre 6m sopra il p.c. (per consentire lo scavalco dell'Autostrada);
 - un fosso irriguo di larghezza pari a circa 1.5-2m (presente fino all'innesto sulla viabilità di fine lotto, in prossimità dell'attraversamento della Dora Baltea) che interferisce con il tracciato in progetto e che sarà quindi parzialmente deviato ad Ovest dello stesso, in adiacenza al piede del rilevato stradale. Lo scatolare di attraversamento del fosso sarà posto a circa 400m da inizio tracciato, in prossimità dell'attuale deviazione verso la Dora del fosso stesso;

- il tracciato si sviluppa interamente al di fuori dei limiti delle fasce fluviali, con un percorso all'incirca parallelo al corso della Dora Baltea ad una distanza da questa di circa 200m;

Acque sotterranee

- sulla base dei dati a disposizione dei progettisti è stato previsto che in corrispondenza del tracciato la falda superficiale si trovi a profondità di 7-8m dal p.c.;

Impatto acustico

- Ricettori

- la zona attraversata dall'infrastruttura è poco antropizzata e scarsa di ricettori sensibili, tuttavia sono stati individuati:
 - due edifici in prossimità dell'innesto Sud (a distanza di circa 85m) per i quali la variante comporta senz'altro un miglioramento rispetto alla situazione attuale ed alla possibile situazione futura a parità di rete (infatti il tracciato attuale della S.P.69 è a circa 20m dal primo dei due edifici);
 - il cimitero, in prossimità dell'innesto Nord (a distanza di circa 110m): attualmente dista circa 30m dall'esistente S.P.69 e quindi anche in questo caso la variante apporterà un miglioramento;
 - un edificio ad Est dell'innesto Nord (a distanza di 350m): la nuova infrastruttura produrrà rumore aggiuntivo rispetto alla situazione attuale, pur rimanendo entro valori (Leq diurno: 48 dB(A), Leq notturno: 41 dB(A)) compatibili alla classe di destinazione d'uso territoriale (prevalente residenziale) e tali da non rendere necessarie opere di mitigazione;

- Traffico:

- l'analisi dell'impatto acustico è stata ricavata da uno studio eseguito nel maggio 2001 effettuato tenendo in considerazione i volumi di traffico dell'Area Eporediese e ipotizzando l'infrastruttura in fase di esercizio;
- nello studio sopra citato sono stati considerati 7 scenari della rete stradale dell'area corrispondenti alla possibilità di realizzazione combinata di 15 interventi infrastrutturali, fra cui la variante della S.P.69 nell'abitato di Baio Dora; ai fini della valutazione del rumore sono state ipotizzate le condizioni di traffico peggiori, individuate nello scenario 7:

Periodo di riferimento	veicoli leggeri /ora	veicoli pesanti /ora
Diurno	117.3	6.8
Notturmo	58.7	3.4

- all'arco in progetto è stato assegnato un volume di traffico tipo III con TGM di 2.687 veicoli, una percentuale di veicoli pesanti del 5.5% circa ed una ripartizione del traffico per l'80% diurna (06.00-22.00) e per il restante 20% notturna (22.00-06.00);

Opere di mitigazione

- il progetto prevede l'inserimento in punti di particolare impatto visivo di una sistemazione a verde con piante autoctone composte da siepi ed arbusti sulle scarpate del rilevato per graduare visivamente il dislivello tra l'opera ed il piano di campagna;

Ritenuto

complessivamente che il progetto in esame non abbia impatti rilevanti sull'ambiente, che in seguito alla realizzazione dell'opera sono previsti immediati miglioramenti sulla qualità di vita urbana (soprattutto rispetto l'esistente situazione di inquinamento acustico ed atmosferico) di Baio Dora, da cui verrà deviato tutto il traffico non interessato al normale transito dei residenti su un'arteria dimensionalmente più consona, e che pertanto possa, ai sensi dell'art.10, comma 3 della L.R. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i., essere escluso dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale ferme restando le condizioni e le prescrizioni già definite nella Determinazione Dirigenziale n.61-244091/2001 del 09/11/2001 e subordinatamente al rispetto delle seguenti condizioni:

- dovrà essere assicurata una gestione degli espropri che preveda la possibilità di comprendere nei terreni da espropriare anche eventuali superfici residuali;
- in fase di progetto definitivo dovranno essere eseguite le opportune indagini dirette (sondaggi, prove penetrometriche, pozzetti esplorativi) lungo l'intero sviluppo del tracciato, complete di prove in sito ed

in laboratorio e finalizzate al calcolo della capacità portante e dei cedimenti indotti sia dal previsto rilevato stradale che dalle fondazioni dell'opera d'arte in progetto ed inoltre dovrà essere valutata con precisione l'escursione della soggiacenza dell'acquifero superficiale ed il regime delle acque sotterranee;

- qualora il Rio Rosso risultasse di proprietà demaniale dovrà essere richiesta ed ottenuta dal Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico - Direzione OO.PP. della Regione Piemonte prima dell'inizio dei lavori l'autorizzazione idraulica a norma del R.D. 523/1904;
- dovranno essere effettuate, in sede di redazione del progetto definitivo, le opportune verifiche idrauliche degli attraversamenti e quindi un loro corretto dimensionamento;
- il rilevato stradale dovrà essere dotato di un numero di fornicelle tale da non ostacolare la propagazione di eventuali acque di esondazione;
- dovrà essere richiesta ed ottenuta la specifica autorizzazione allo scarico in corpo idrico superficiale al competente Servizio di questa Provincia per qualunque scarico idrico dovesse rendersi necessario, anche se temporaneo ovvero in fase di cantiere;
- ad opera realizzata dovrà essere predisposta una campagna di rilevamenti fonometrici finalizzata alla verifica di quanto previsto: tali rilevamenti dovranno essere a lungo termine (minimo 24 ore) in prossimità dei ricettori maggiormente esposti, compresi quelli eventualmente già schermati da opere di mitigazione;
- nel caso in cui si dovesse rendere necessaria l'apposizione di barriere antirumore occorrerà porre particolare attenzione nel definire un progetto complessivo di sistemazione che le comprenda e se realizzate in materiale trasparente dovranno essere dotate di sagome anticollisione dei volatili;
- in fase di progettazione definitiva, alla luce di rilievi a scala più dettagliata, dovranno essere approfondite le interferenze con il tracciato in progetto, ed in particolare:
 - il progetto in esame interferisce, su terreni privati, impianti di proprietà Snam Rete Gas S.p.A. tutelati da servitù di metanodotto:
 - dovranno essere predisposte le opportune opere di messa in sicurezza del metanodotto;
 - le opere di normalizzazione e tutti gli interventi che si renderanno necessari per adeguare gli impianti della Snam - Rete Gas S.p.A. interferiti dal progetto saranno realizzati dalla Snam - Rete Gas S.p.A. stessa con proprie imprese opportunamente qualificate, con onere di spesa a carico dell'Ente Proponente;
 - i rapporti tecnici, economici, giuridici connessi ai casi d'interferenza, dovranno essere definiti, prima dell'inizio dei lavori, da apposita convenzione Snam Rete Gas S.p.A./Ente Proponente;
 - le opere in oggetto, interferenti con elettrodotti preesistenti aerei, dovranno rispettare quanto previsto dal D.M. 21.03.1988 n.449 e s.m.i. nonché dalle norme CEI 11-17 fasc.558. In particolare:
 - dovranno essere osservate le disposizioni in materia di distanze di rispetto dalle linee elettriche;
 - nel caso in cui si rendesse necessario provvedere a modificazioni e/o spostamenti dell'elettrodotto per renderlo compatibile con le opere, dovranno essere tempestivamente trasmessi ad Enel Distribuzione S.p.A. - Direzione Rete Unità Territoriale Rete Piemonte e Liguria - i progetti esecutivi delle opere nonché i dati dei soggetti ai quali faranno carico le spese dei relativi interventi;
 - qualora dovesse essere accertata un'interferenza con il depuratore comunale dovranno essere concordati con l'Amministrazione Comunale di Borgofranco d'Ivrea gli interventi atti a risolvere tale interferenza;
 - per quanto concerne l'opera di scavalco dell'Autostrada A5, tale interferenza dovrà essere risolta sia nelle successive fasi progettuali che in quella realizzativa previ accordi con la A.T.I.V.A. S.p.A.;
- in caso di sversamenti accidentali di sostanze impregnanti nelle aree di cantiere prive di superficie pavimentata il terreno dovrà essere asportato e smaltito nel rispetto della normativa vigente e conseguentemente il sito dovrà essere ripristinato;
- il proponente dovrà comunicare all'A.R.P.A. Piemonte (Coordinamento V.I.A./V.A.S.) i tempi di inizio lavori e le fasi di realizzazione dell'opera ai fini dell'espletamento dei controlli ai sensi dell'art.8, comma 2 della L.R. n.40/98 e dovrà trasmettere gli elaborati inerenti le attività di monitoraggio previo accordo sulle specifiche tecniche e sulle modalità di rilevamento ambientale compatibili con il S.I.R.A.;

- il Direttore dei lavori e/o il Responsabile del procedimento, per le rispettive competenze, dovranno trasmettere all'A.R.P.A. Piemonte Coordinamento V.I.A./V.A.S. una dichiarazione accompagnata da una relazione esplicativa relativamente all'attuazione di tutte le misure prescrittive, di mitigazione, di compensazione e di monitoraggio incluse nello studio di prefattibilità ambientale e integrate da quelle adottate con la Determinazione Dirigenziale conclusiva del procedimento amministrativo relativo all'opera in oggetto;

Vista la L.R. n.40/1998;

Visto il D.Lgs. 490/1999;

Visto il R.D. 523/1904;

Atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'art.107 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. n.267 del 18/08/2000 e dell'art.35 dello Statuto Provinciale;

DETERMINA

per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono interamente richiamate nel presente dispositivo:

1. Di escludere, per quanto di propria competenza, ai sensi dell'art.10 comma 3 della L.R. n.40 del 14/12/1998 il progetto preliminare della variante all'abitato di Baio Dora presentato dalla Provincia di Torino - Servizio Progettazione ed Esecuzione Viabilità II, dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale (art.12 della L.R. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i.) ferme restando le condizioni e le prescrizioni già definite nella Determinazione Dirigenziale n.61-244091/2001 del 09/11/2001 e subordinatamente al rispetto delle seguenti condizioni:

- dovrà essere assicurata una gestione degli espropri che preveda la possibilità di comprendere nei terreni da espropriare anche eventuali superfici residuali;
- in fase di progetto definitivo dovranno essere eseguite le opportune indagini dirette (sondaggi, prove penetrometriche, pozzetti esplorativi) lungo l'intero sviluppo del tracciato, complete di prove in sito ed in laboratorio e finalizzate al calcolo della capacità portante e dei cedimenti indotti sia dal previsto rilevato stradale che dalle fondazioni dell'opera d'arte in progetto ed inoltre dovrà essere valutata con precisione l'escursione della soggiacenza dell'acquifero superficiale ed il regime delle acque sotterranee;
- qualora il Rio Rosso risultasse di proprietà demaniale dovrà essere richiesta ed ottenuta dal Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico - Direzione OO.PP. della Regione Piemonte prima dell'inizio dei lavori l'autorizzazione idraulica a norma del R.D. 523/1904;
- dovranno essere effettuate, in sede di redazione del progetto definitivo, le opportune verifiche idrauliche degli attraversamenti e quindi un loro corretto dimensionamento;
- il rilevato stradale dovrà essere dotato di un numero di fornici tale da non ostacolare la propagazione di eventuali acque di esondazione;
- dovrà essere richiesta ed ottenuta la specifica autorizzazione allo scarico in corpo idrico superficiale al competente Servizio di questa Provincia per qualunque scarico idrico dovesse rendersi necessario, anche se temporaneo ovvero in fase di cantiere;
- ad opera realizzata dovrà essere predisposta una campagna di rilevamenti fonometrici finalizzata alla verifica di quanto previsto: tali rilevamenti dovranno essere a lungo termine (minimo 24 ore) in prossimità dei ricettori maggiormente esposti, compresi quelli eventualmente già schermati da opere di mitigazione;
- nel caso in cui si dovesse rendere necessaria l'apposizione di barriere antirumore occorrerà porre particolare attenzione nel definire un progetto complessivo di sistemazione che le comprenda e se realizzate in materiale trasparente dovranno essere dotate di sagome anticollisione dei volatili;
- in fase di progettazione definitiva, alla luce di rilievi a scala più dettagliata, dovranno essere approfondite le interferenze con il tracciato in progetto, ed in particolare:

- il progetto in esame interferisce, su terreni privati, impianti di proprietà Snam Rete Gas S.p.A. tutelati da servitù di metanodotto:
 - dovranno essere predisposte le opportune opere di messa in sicurezza del metanodotto;
 - le opere di normalizzazione e tutti gli interventi che si renderanno necessari per adeguare gli impianti della Snam - Rete Gas S.p.A. interferiti dal progetto saranno realizzati dalla Snam - Rete Gas S.p.A. stessa con proprie imprese opportunamente qualificate, con onere di spesa a carico dell'Ente Proponente;
 - i rapporti tecnici, economici, giuridici connessi ai casi d'interferenza, dovranno essere definiti, prima dell'inizio dei lavori, da apposita convenzione Snam Rete Gas S.p.A./Ente Proponente;
- le opere in oggetto, interferenti con elettrodotti preesistenti aerei, dovranno rispettare quanto previsto dal D.M. 21.03.1988 n.449 e s.m.i. nonché dalle norme CEI 11-17 fasc.558. In particolare:
 - dovranno essere osservate le disposizioni in materia di distanze di rispetto dalle linee elettriche;
 - nel caso in cui si rendesse necessario provvedere a modificazioni e/o spostamenti dell'elettrodotto per renderlo compatibile con le opere, dovranno essere tempestivamente trasmessi ad Enel Distribuzione S.p.A. - Direzione Rete Unità Territoriale Rete Piemonte e Liguria - i progetti esecutivi delle opere nonché i dati dei soggetti ai quali faranno carico le spese dei relativi interventi;
- qualora dovesse essere accertata un'interferenza con il depuratore comunale dovranno essere concordati con l'Amministrazione Comunale di Borgofranco d'Ivrea gli interventi atti a risolvere tale interferenza;
- per quanto concerne l'opera di scavalco dell'Autostrada A5, tale interferenza dovrà essere risolta sia nelle successive fasi progettuali che in quella realizzativa previ accordi con la A.T.I.V.A. S.p.A.;
- in caso di sversamenti accidentali di sostanze impregnanti nelle aree di cantiere prive di superficie pavimentata il terreno dovrà essere asportato e smaltito nel rispetto della normativa vigente e conseguentemente il sito dovrà essere ripristinato;
- il proponente dovrà comunicare all'A.R.P.A. Piemonte (Coordinamento V.I.A./V.A.S.) i tempi di inizio lavori e le fasi di realizzazione dell'opera ai fini dell'espletamento dei controlli ai sensi dell'art.8, comma 2 della L.R. n.40/98 e dovrà trasmettere gli elaborati inerenti le attività di monitoraggio previo accordo sulle specifiche tecniche e sulle modalità di rilevamento ambientale compatibili con il S.I.R.A.;
- il Direttore dei lavori e/o il Responsabile del procedimento, per le rispettive competenze, dovranno trasmettere all'A.R.P.A. Piemonte Coordinamento V.I.A./V.A.S. una dichiarazione accompagnata da una relazione esplicativa relativamente all'attuazione di tutte le misure prescrittive, di mitigazione, di compensazione e di monitoraggio incluse nello studio di prefattibilità ambientale e integrate da quelle adottate con la Determinazione Dirigenziale conclusiva del procedimento amministrativo relativo all'opera in oggetto;

2. Di dare atto che si è provveduto a dare informazione circa l'assunzione del presente atto all'Assessore competente

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.

Il presente provvedimento, non comportando spese, non assume rilevanza contabile.

Data 03/04/2003

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina