

Provincia di Torino
Determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale
e Attività Estrattiva

N. 35-835468 /2007

OGGETTO: Ex strade Statali – Ex SS 565 - 228 traforo del Montenavale in variante all’abitato di Ivrea
Comuni: Ivrea e Banchette.
Proponente: Provincia di Torino, Area Viabilità, Servizio Progettazione ed Esecuzione
Interventi Viabilità III, Torino
Procedura di Verifica ex art.10 l.r. n.40 del 14/12/1998 e smi
Assoggettamento alla fase di Valutazione di Impatto Ambientale

Il Dirigente del Servizio
Valutazione Impatto Ambientale e Attività Estrattiva

Premesso che:

- con nota prot. 546889/07 del **14 maggio 2007** il Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità III della Provincia di Torino con sede legale in Torino, via Maria Vittoria 12, ha presentato domanda di avvio della fase di Verifica della procedura di VIA ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 14 dicembre 1998, n.40 e smi "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione", relativamente al progetto preliminare in oggetto, in quanto rientrante nella categoria progettuale n. 28 dell'Allegato B2 "*Strade extraurbane secondarie provinciali*";
- in data **31/05/2007** è stato pubblicato sul BUR l'avviso al pubblico recante la notizia dell'avvenuto deposito degli elaborati relativi al progetto in oggetto, allegati alla domanda di avvio della fase di Verifica della procedura di VIA;
- il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per 30 giorni e su di esso non sono pervenute osservazioni;
- per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'organo tecnico istituito con DGP 63-65326 del 14/04/1999 e smi;
- l'istruttoria provinciale è stata svolta con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA e con i contributi forniti dai componenti dell'organo tecnico;
- in data **05/07/2007**, si è svolta la Conferenza dei Servizi presso la sede dell'Area Risorse Idriche e Qualità dell'Aria della Provincia di Torino, via Valeggio n. 5, Torino, convocata ai sensi della l.241/1990 e smi.

Rilevato che:

Localizzazione

Le aree da occupare ricadono per la maggior parte nel comune di Ivrea e in minima parte nel comune di Banchette. L'intervento è localizzato ad ovest dell'abitato di Ivrea e consiste nella realizzazione di un nuovo tratto di viabilità lungo circa 2 Km, da realizzarsi per la quasi totalità in galleria e per una piccola parte in rilevato e viadotto. Lungo il tracciato sono presenti insediamenti di civile abitazione ed industriali, inoltre la strada in progetto non interseca corsi d'acqua.

Interazione con altri progetti

Il nuovo asse di collegamento si immette a ovest sulla rotatoria di prossima realizzazione sulla ex SS 565 da parte della Provincia di Torino, facente parte dell'intervento "*SP69 di Quincinetto, SP77 di Pavone – Razionalizzazione della viabilità provinciale con la pedemontana nei comuni di Pavone, Banchette e Ivrea*". Inoltre il progetto è funzionale anche ad un altro intervento in previsione da parte della provincia di Torino denominato "*Ex SS 228 – Variante di Ivrea dalla SS26 (terzo ponte) al confine di Bollengo*".

Alternative progettuali

Negli elaborati non sono indicate alternative progettuali all'opera in esame, motivando ciò con la lunga fase di concertazione a livello regionale, provinciale e comunale che hanno portato ad individuare come strategica l'opera in questione.

Descrizione

L'intervento in progetto prevede:

- innesto alla rotatoria sulla ex SS 565, di prossima realizzazione da parte della Provincia di Torino (innesto che in questo primo lotto viene previsto a raso);
- la galleria Monte Navale (lung. circa 1500 m);

- l'adeguamento dell'attuale viadotto di via XXV Aprile, che sovrappassa la linea ferroviaria Chiasso – Aosta e consente l'innesto sullo svincolo della strada statale SS 26.

Non sono previste immissioni di altre strade su questo nuovo asse, fatta eccezione la SP 77 e la strada comunale di Banchette via Pavone che si immettono sulla stessa rotonda sulla ex SS 565. (intervento in progetto “SP69 di Quincinetto, SP77 di Pavone – Razionalizzazione della viabilità provinciale con la pedemontana nei comuni di Pavone, Banchette e Ivrea”)

Studio di fattibilità sull'innesto ex. SS 565

Il presente progetto comprende anche lo studio di un ulteriore potenziamento dell'asse con la sostituzione dell'innesto in rotonda con un viadotto sulla stessa e relative rampe, con la conseguente trasformazione della rotonda in uno svincolo a livelli sfalsati, tale da consentire la separazione del traffico locale da quello a lunga percorrenza.

In sede di Conferenza dei Servizi è stato chiarito da parte del proponente che tale studio è un proposta che dovrà essere valutata solo successivamente alla realizzazione del progetto in esame, in base ai livelli di traffico che si verificheranno sulla rotonda e la verifica della capacità trasportistica della stessa.

Sintesi dei parametri tecnici e dimensionali

Principali caratteristiche del collegamento da realizzare

SSezione stradale	
Lungh. complessiva del nuovo asse (compreso adeguamento viadotto su FFSS):	2100 m circa
Largh. della carreggiata	10.50m = corsie: 2 x 3.75 m banchine: 2 x 1.50 m
Opera d'arte principale	Galleria di MONTENAVALLE: L = 1475 m circa
Altre Opere d'arte	Adeguamento viadotto ovest su linea ferroviaria Chiasso – Aosta L = 285 m circa

Opere d'arte

I. Galleria del Montenavale

La sagoma interna della galleria ha un raggio interno di 6.30 m individuato in modo tale che la piattaforma stradale possa prevedere una sezione stradale da realizzare di categoria C1 – extraurbana secondaria - velocità di progetto 60÷100 Km/h:

- una corsia per ogni senso di marcia pari a 3,75m;
- una banchina pari a 1,5m;
- larghezza dedicata alla segnaletica di 0,95m,
- un'altezza libera per i veicoli pari a 4,80m (in corrispondenza della banchina),
- per un totale di 10,50 m di piattaforma stradale e 12,4 m di larghezza massima del vano.

Per la morfologia della zona, la lunghezza della galleria risulta di 1500m circa, ed interessa il rilievo del Montenavale che risulta essere caratterizzato interamente da roccia, in particolare da granuliti della formazione Ivrea-Verbania.

Impiantistica di sicurezza

Per l'individuazione delle dotazioni di sicurezza che la galleria deve possedere si fa riferimento oltre che alla normativa italiana, anche alle direttive Europee. In particolare, recentemente è stata emanata una rettifica della direttiva 2004/54/CE del parlamento europeo e del Consiglio, del 29/04/2004, relativa ai requisiti minimi di sicurezza della rete stradale trans-europea, che fornisce i requisiti minimi delle gallerie esistenti ed in progettazione di lunghezza maggiore di 500m.

Modalità di costruzione

Lo scavo avverrà a piena sezione con esplosivo ad abbattimento controllato (al fine di ridurre possibili interferenze con la superficie) con l'applicazione di interventi di sostegno e rinforzo costituiti da calcestruzzo proiettato fibro-rinforzato, centine metalliche e bulloni radiali.

Nelle tratte di imbocco e nelle incisioni vallive dove si prevede di incontrare roccia maggiormente alterata e fratturata si eseguirà uno scavo a mezza sezione con presostegno del cavo con ombrello di infilaggi.

Le lavorazioni relative allo scavo in sotterraneo sono sinteticamente descritte:

- esecuzione degli eventuali interventi di presostegno del cavo e di preconsolidamento della calotta;

- scavo da entrambi i fronti (con esplosivo ad abbattimento controllato al fine di ridurre possibili interferenze con la superficie e controllare le vibrazioni indotte dallo scavo, oppure con martellone e/o con escavatore a braccio meccanico);
- rimozione del materiale di scavo (operazione di smarino);
- posa in opera di interventi di sostegno e rinforzo costituiti da calcestruzzo proiettato fibro-rinforzato, centine metalliche e bulloni radiali;
- messa in opera impermeabilizzazione, posa in opera dei ferri d'armatura (ove necessario) e getto del rivestimento definitivo;
- installazione impianti tecnici e idraulici, esecuzione dei riempimenti, delle pavimentazioni e delle finiture.

I principali pericoli caratteristici dei lavori in sotterraneo, con riferimento a quanto previsto nelle sezioni tipo proposte in progetto preliminare sono: rumore, polveri, fumi, vibrazioni, traffico di mezzi d'opera in ambienti ristretti e poco illuminati, movimentazione carichi pesanti, venute d'acqua, microclima inadeguato per temperatura e umidità, presenza di gas, difficoltà di accesso ai soccorsi, incendio mezzi d'opera, interferenza tra personale e mezzi d'opera in movimentazione.

I. Viadotto Ovest (Via XXC Aprile) Su Linea Ferroviaria e Inneso su SS 26

A 40 mt. dall'uscita della galleria il nuovo asse stradale si immette sul viadotto di via XXV Aprile che sovrappassa la linea ferroviaria Chivasso – Ivrea poco prima della stazione ferroviaria di Ivrea.

Il viadotto esistente è stato realizzato nel 1972, presenta luci di circa 22 m, per una lunghezza totale di 285 m. La sezione trasversale del viadotto è di 8 mt + 0.5 di cordolo per lato.

Si tratta di valutare se è possibile provvedere all'adeguamento del viadotto attuale, per portare la sede stradale a m 10.50 (strada tipo C1) compatibilmente col resto del tracciato, oppure se è preferibile optare per una nuova opera. Il progetto presenta quindi 2 alternative:

Alternativa 1

Consiste nell'adeguamento del viadotto esistente mediante:

- realizzazione di una pila affiancata, lato sud, a ciascuna pila esistente, ponendo attenzione alla scelta del tipo di fondazione, per evitare cedimenti differenziati;
- realizzazione di nuovo pulvino, da collegare a quello esistente;
- rimozione dell'impalcato attuale;
- realizzazione di un nuovo impalcato, mediante travi prefabbricate, rese solidali (ad eccezione della campata ferroviaria che viene mantenuta isostatica) con cavi di precompressione; le nuove travi verranno appoggiate su appositi baggioli, la cui realizzazione consente di alzare la luce libera sul piano del ferro di circa 50 cm;

Alternativa 2

Consiste nella realizzazione di un nuovo viadotto in sostituzione di quello attuale.

La proposta si attiene a quanto indicato nelle "Istruzioni 44° - Criteri generali e prescrizioni tecniche per la progettazione, l'esecuzione e il collaudo di cavalcavia sovrastanti la sede ferroviaria" dove viene indicata come tipologia preferibile quella isostatica, si è scelto un viadotto di luci 40 – 50 – 40 – 30 – 40 – 50 – 40 per un totale di 290 m, dove la luce di 30 m è quella isostatica su sede ferroviaria.

La tipologia scelta, nell'ottica di minimizzare i tempi realizzativi, è quella di un viadotto realizzato mediante travi prefabbricate ad altezza variabile. Le pile sono a setto, rastremate verso il basso.

Scelta dell'alternativa

Entrambe le alternative presentano un'occupazione di circa 5 metri verso sud, con conseguente necessità di demolizione di due case, una bifamiliare ed una piccola monofamiliare.

In sede di Conferenza dei Servizi, si sono valutate le due alternative e si è condivisa la scelta individuata dal proponente dell'adeguamento del viadotto, per le motivazioni viabilistiche (limitato tempo di interruzione del traffico attuale su via XXV Aprile), e di minor impatto sul territorio (si evita la demolizione di un ulteriore casa a nord). Tale soluzione dovrà essere approfondita e concordata con RFI sia per la progettazione dell'impalcato, sia per la normativa FS vigente.

In particolare in merito all'interferenza con la ferrovia si rimanda alla nota di RFI del 04/07/2007, che si riporta in parte.

L'autorizzazione per l'adeguamento del viadotto di attraversamento della ferrovia Chivasso-Aosta dovrà essere richiesta alla Società RFI - Direzione Comp.le infrastruttura Torino - Tecnico-Armamento ed Opere Civili, Via Sacchi n.3 10125 TORINO predisponendo quattro copie cartacee ed una copia su supporto informatico del progetto esecutivo dell'opera, relativo a tutti gli elementi strutturali provvisori.

Il progetto dovrà essere redatto e essere corredato del programma temporale dei lavori, del piano di sicurezza e del piano di manutenzione dei nuovi manufatti che dovrà tener conto dell'Istruzione FS n. 44C. Gli interventi proposti non dovranno in alcun modo interferire con i sostegni T.E. o i portali dei segnali di linea.

Si rammenta inoltre che per la realizzazione di interventi che comportano l'interruzione o rallentamenti della Linea Ferroviaria, dovranno essere comunicati i trimestri entro i quali si presume di realizzare gli interventi,

con un anticipo biennale, al fine di poter inserire dette soggezioni nello scenario tecnico di servizio della linea.

Ne caso si dovessero prevedere per la realizzazione del progetto in esame, l'esproprio di aree di proprietà di RFI, le stesse non possono essere sottratte alla loro destinazione senza il preventivo consenso della Società RFI, ai sensi dell'art. 15 comma 2 della Legge del 17/05/1985 n. 210. La loro cessione potrà avvenire soltanto a condizione che le medesime siano dichiarate non occorrenti per le esigenze di programmi ferroviari, dagli Organi Competenti. L'eventuale occupazione d'aree di proprietà F.S. occorrenti per la realizzazione dell'opera, sia a titolo provvisorio sia definitivo, nonché le spese derivanti da sorveglianza lavori, da modifiche e/o rallentamenti occorrenti per garantire lo svolgimento in sicurezza dell'esercizio ferroviario durante i lavori, saranno regolate da un'apposita Convenzione da redigersi da parte della Società R.F.I., che regolerà tempi, modi e rapporti tra le parti.

Previsione dei flussi di traffico

Su molte delle principali strade presenti nella zona interessata dall'intervento sono stati effettuati recentemente (ottobre – dicembre 2005), dal Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità della Provincia di Torino alcuni rilevati di traffico, relativamente ad altri interventi da realizzarsi nelle immediate vicinanze.

In particolare sono stati effettuati rilievi, ciascuno della durata di una settimana, sulle seguenti strade:

- ex S.S. 565 Pedemontana , km 0 + 550
- S.P. 77 km 1 + 050
- S.C. 714 di Ivrea (via Jervis) km 0 + 100
- S.C. 713 di Banchette (via Castellamonte) km 0+550;
- S.C. 716 Terzo Ponte (Ponte XXV Aprile) km 1+000;
- ex S.S. 228 del Lago di Viverne km 3+000.

Inoltre nell'anno 2001 la Provincia di Torino ha commissionato uno studio di traffico in tutta l'area eporediese alla Società IRTECO del Prof. Ing. Mario Villa, di cui vengono riportati nello studio allegato al progetto i dati ritenuti importanti al fine dell'intervento in oggetto.

Le simulazioni effettuate all'interno dello Studio sopra citato portano ad una stima del TGM pari a 13.800 v/g. Incrementando del 10% il TGM stimato in tale studio, per tener conto che esso risale all'anno 2001, si ottiene un TGM = 15200 v/g . Anche i rilievi di traffico più recenti portano a stimare un traffico analogo.

Per cui si assumono come dati di progetto:

Traffico dell'ora di punta = 1600 v/h (flusso totale su entrambe le direzioni)

TGM = 16000 v/g

%TP = 2.5%

Organizzazione del cantiere

In questa fase del progetto si prevede di installare n. 1 cantiere fisso, in prossimità dell'imbocco la galleria del Montenavale. In totale l'area individuata per il cantiere ha un'estensione di $2500 \text{ m}^2 + 1200 \text{ m}^2 = 3700 \text{ m}^2$

Movimentazione / bilancio inerti

Totale inerti necessari alla realizzazione dell'opera (piattaforma stradale, rilevati, ...):	circa 20.000 mc
Totale inerti reperibili dai lavori dai lavori di scavo del cantiere in oggetto:	260.000 m ³ circa provenienti dallo scavo della galleria
Bilancio complessivo (inerti di risulta, non utilizzabili presso il cantiere in oggetto):	240.000 m ³ circa provenienti dallo scavo della galleria

Recupero inerti

Per gli interventi in progetto non sarà necessario recuperare inerti, in quanto il fabbisogno è ampiamente soddisfatto dal materiale di scavo della galleria, previo controllo del fuso granulometrico.

Nel progetto si prevede la realizzazione di un impianto di frantumazione per la riduzione di grossi massi che si possono avere nel materiale di scavo. Si evidenzia che l'impianto di frantumazione non viene dal proponente né localizzato, né descritto.

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota prot.n. RFI/DI.TO.TC.OC.03 del 03/07/2007 della Società RFI
- nota prot.n. 3553/34464 del 04/07/2007 dell'ASL n. 9;
- nota prot. N. 13040/21.5 del 03/07/2007 della Regione Piemonte Direzione Turismo Sport Parchi-Settore Pianificazione aree protette
- nota prot. N. 39076 del 26/06/2007 della Società Metropolitana Acque Torino S.p.A.

L'istruttoria tecnica condotta dal gruppo di lavoro, le note sopra citate e la partecipazione dei soggetti coinvolti alla Conferenza dei Servizi hanno consentito l'evidenziazione, relativamente al progetto proposto, di quanto di seguito elencato:

1) dal punto di vista della **PIANIFICAZIONE LOCALE E TERRITORIALE:**

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO – PTC

Tale opera rientra anche tra gli interventi programmati dall'Amministrazione Provinciale e riportati nel PTC (Piano Territoriale di Coordinamento) vigente; nello specifico questo intervento viene individuato all'interno di quelli menzionati per la risoluzione dei problemi di attraversamento del nodo di Ivrea in direzione est-ovest.

Il tracciato in progetto ricade parzialmente in zona di ricarica delle falde (art 4.2.5 di PTC1)

Parte del tracciato stesso è ricompresa un'area in terreni di II classe (4.2.2 di PTC1) pur già caratterizzata dalla presenza di altre viabilità di livello locale.

Le due estremità del tracciato sono localizzate in fascia C del Pai vigente .Non vengono escluse le possibili interferenze con la zona di ricarica delle falde come prescritto all'art 37 del PTR, cui art 4.2.5 del PTC rimanda. Non sono state considerate possibili interazioni tra le due fasce C Pai, presenti in comune di Ivrea e Banchette, e caratterizzate da una differenza altimetrica di circa 13 metri.

PIANIFICAZIONE COMUNALE

Comune di Ivrea

L'intervento in oggetto è previsto nel Nuovo Piano Regolatore Generale, denominato PRG2000, il cui progetto definitivo è stato adottato dal Consiglio Comunale con deliberazione n. 18 del 26.04.2004, e successivamente inviato alla Regione Piemonte per l'approvazione, ai sensi dell'art. 15 della L.R 56/77 e s.m.i.. Successivamente la Regione Piemonte con nota n. 16994/19.9ver del 27.10.2004 ha richiesto di provvedere ad alcune integrazioni e rettifiche; quindi con deliberazione del Consiglio Comunale n. 04 del 01.02.2005 il Comune di Ivrea ha provveduto ad adottare il "Nuovo Piano Regolatore denominato PRG2000. Controdeduzioni alle osservazioni e adozione definitiva."

Successivamente il Nuovo Piano Regolatore di Ivrea è stato approvato da parte della Regione Piemonte.

Comune di Banchette

Il comune di Banchette è interessato unicamente dall'innesto sulla rotatoria di futura realizzazione sulla ex SS 565, (compresa nel progetto SP69 di Quincinetto, SP77 di Pavone – Razionalizzazione della viabilità provinciale con la pedemontana nei comuni di Pavone, Banchette e Ivrea").

L'intervento in oggetto è conforme al PRGC vigente del comune di Banchette.

VINCOLI AMBIENTALI/TERRITORIALI

Aree Protette e SIC

L'intervento non rientra in aree protette o aree di pregio ed ambientali individuate su strumenti pianificatori vigenti.

La galleria interessa un'area individuata come area boscata, ma l'opera, essendo in sottosuolo, non altera lo stato di fatto. Per le zone dell'imbocco, gli scavi saranno ridotti al minimo, e comunque verrà previsto un appropriato ripristino ambientale in sintonia con lo stato di fatto: rinverdimento delle scarpate di scavo con specie arboree preesistenti.

A poche centinaia di metri è presente il biotopo "Boschi e paludi di Bellavista" cod. 110063. In merito alla collocazione limitrofa al SIC, il Settore Pianificazione Aree Protette della Regione Piemonte nella nota prot. 13040/21.5 del 03/07/2007 precisa che "l'area interessata non è inclusa all'interno di Aree protette regionali e siti facenti parte della Rete Natura 2000 (Siti di importanza Comunitaria ai sensi della Direttiva 92/43/CEE "Habitat" e Zone di protezione Speciale ai sensi della Direttiva 79/409/CEE "UCCELLI").

Vincoli paesaggistici, ambientali e storici

Lungo il tracciato della galleria, sulla collina del Montenavale, sono situate delle opere indicate come beni ambientali ed architettonici. Ciò comunque non interferisce con il tracciato, in quanto la galleria corre ad adeguata profondità da questi e il suo scavo con tecniche controllate non implica disturbo o motivo di pericolo.

Uso del Suolo

Dal PTC provinciale il progetto interessa le seguenti classe di capacità d'uso dei suoli (IPLA, 1999): classe: 4-8 per l'area dove insisterà la galleria; classe: 2 per l'area dove insiste la rotatoria; in tale zona è già presente viabilità.

Vincoli idraulici

In corrispondenza degli imbocchi è presente la Fascia C della Dora Baltea "area di inondazione per piena catastrofica" così come definita dal PAI dell'Autorità di Bacino del Po. A tal riguardo le norme di attuazione del PAI indicano che la valutazione rispetto all'opportunità della realizzazione dell'intervento spetta all'amministrazione comunale, così come prescritto dall'art.31, comma 4, dello stesso PAI.

Geologia e geomorfologia

Il PRG vigente di Ivrea indica, che i settori interessati dal progetto, esclusa la tratta in galleria, ricadono nelle seguenti classi di pericolosità geomorfologica:

- Rotonda SW = CLASSE IIIB₄
- Imbocco SW = Classe II₃
- Tratto in viadotto NE = CLASSE IIIB₄ e CLASSE II₂.

Zone sismiche

I Comuni in cui ricadono le opere non sono classificati come sismici ai sensi della normativa vigente (classe 4).

Rischio archeologico

L'area di interesse non è individuata dal PRGC del comune di Ivrea come area a rischio archeologico.

Per quanto suddetto e visto il progetto preliminare presentato dal proponente, si ritiene necessario che il progetto definitivo sia approfondito per i seguenti aspetti:

- Si richiede un approfondimento sulle possibili interazioni tra le due fasce C definite dal PAI ed il progetto in esame: non essendo stato possibile accertare con sicurezza assoluta il franco della galleria rispetto alla fascia C in comune di Banchette, sussiste la possibilità che la galleria venga a costituire una via d'acqua preferenziale, venendo in tal modo a riversarsi in un quartiere densamente popolato. In caso affermativo sarà necessario alzare la quota d'imposta della galleria lato Comune di Banchette onde provvedere un franco sufficiente.
- Occorre valutare il vincolo paesaggistico ai sensi D.Lgs. n 42/2005, in merito alle aree boscate in coincidenza degli sbocchi della galleria, verificando l'interferenza sulle particelle catastali comunali.

2) dal punto di vista **PROGETTUALE**:

Il progetto non fornisce informazioni specifiche in relazione alla fase di cantiere, né ai movimenti terra previsti – se non una sommaria quantificazione del bilancio inerti.

In particolare si evidenziano le azioni di progetto che sono ritenute più rilevanti ai fini della compatibilità dell'intervento:

1. realizzazione delle aree di cantiere;
2. scotico del terreno superficiale e accumulo di terreno nei tratti viari previsti in rilevato e per la realizzazione della galleria;
3. realizzazione dei tratti in rilevato (apporto e costipazione inerti)
4. realizzazione dei tratti in galleria (descrizione delle modalità operative della tecnica di scavo con esplosivo);
5. realizzazione dei tratti di adeguamento del viadotto esistente;
6. realizzazione opere connesse all'attraversamento dei rii e canali interferiti e altre opere d'arte minori di regimazione idraulica.

Interferenza con sottoservizi

La Società Smat in sede di conferenza dei Servizi ha segnalato che nel progetto non risulta la quantificazione delle eventuali necessità di portata antincendio per le esigenze della galleria. Inoltre ha evidenziato che sul Montenavale è presente un serbatoio a servizio dell'acquedotto ed ai due ingressi della galleria sono presenti condotte della fognatura e dell'acquedotto che dovranno essere programmate e progettate dal proponente per gli eventuali spostamenti.

Lungo il tracciato di progetto è presente una linea elettrica di AT, dovrà essere pertanto fatta un'attenta ricognizione dei luoghi interessati dai lavori con particolare attenzione alle distanze tra la catenaria e la quota di transito e di impiego dei mezzi di cantiere, in quanto non possono essere eseguiti lavori, né essere utilizzati apparecchi mobili a distanza minore di cinque metri da linee elettriche aeree in tensione.

Pertanto per il progetto definitivo si dovrà osservare quanto segue:

- le interferenze con i sottoservizi dovranno essere valutate, tecnicamente ed economicamente, con tutti gli Enti e le Società interessate, 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.

Gestione Inerti

Per quanto attiene al bilancio degli inerti, lo stesso risulta fortemente in esubero in considerazione delle rilevanti volumetrie di smarino derivanti dallo scavo della galleria.

Secondo il proponente vi è una reale possibilità di reimpiego di parte di detti inerti per la creazione di rilevati e/o per la produzione di calcestruzzi, previa frantumazione del materiale.

Tale operazione comporta una rilevante emissione di rumore nell'ambiente circostante oltre ad una

prevedibile diffusione di polveri e pertanto tale ipotesi deve essere attentamente valutata rispetto alle diverse alternative possibili (es. frantumazione ex situ) in un'ottica anche di costi/benefici ambientali (es. impatti su traffico, polveri, rumori).

Rispetto agli adempimenti amministrativi connessi con il riutilizzo delle terre e rocce da scavo occorre evidenziare che nel prosieguo dell'iter di VIA dovranno essere definite le destinazioni finali dei materiali in questione al fine di potere considerare gli stessi come esclusi dalla normativa sui rifiuti, così come previsto dall'art. 186 del D.Lgs 152/06.

Pertanto nel progetto definitivo si ritiene necessario che siano fornite informazioni specifiche in relazione alla fase di cantiere, né ai movimenti terra/ inerti previsti in progetto:

- dovranno essere individuati e localizzati planimetricamente i siti previsti per le aree di cantiere in una tavola nella quale vengano individuate non solo le aree di cantiere, ma anche l'indicazione delle diverse attività previste negli stessi (compreso l'eventuale utilizzo di impianti di trattamento del materiale di scavo) e le aree interessate dai siti di deponia temporanea di terra/inerti;
- dovrà essere indicata la viabilità connessa a tutte le attività di cantiere, con previsione del flusso e quantificazione del numero di mezzi previsti;
- dovrà essere presentato un cronoprogramma che fornisca una chiara collocazione temporale dell'insieme di tutti gli interventi previsti e della loro durata, al fine anche di ridurre i problemi nella fase di cantiere in relazione in particolare all'interferenza con il notevole flusso di traffico presente attualmente sulla SS26 e sulla ex SS228 e quindi in relazione alla realizzazione degli svincoli interferenti tale viabilità (R1 ed R5);
- in tal senso particolare attenzione dovrà anche essere posta nella gestione della viabilità di cantiere, che dovrà essere tale da non influire negativamente sui flussi di traffico esistenti, in particolare nelle ore di picco;
- nelle successive fasi progettuali dovrà essere presentata una tabella riepilogativa che fornisca indicazioni puntuali e precise sulle volumetrie relative a scavi/riporti ed alla provenienza/recapito finale del materiale necessario alla realizzazione di entrambi gli interventi, ed in particolare:
 1. volume e provenienza degli inerti necessari alla realizzazione dei rilevati;
 2. volumi previsti per gli scavi, differenziando fra eventuali riutilizzi in loco e destinazione finale di quelli non riutilizzabili;
 3. volumi necessari al recupero ambientale delle aree interessate (materiale di riempimento e terreno vegetale) e provenienza;da tale tabella dovrà emergere il bilancio effettivo degli inerti, di scavi/ riporti e dell'eventuale materiale da conferire in discarica, in modo che siano chiari i quantitativi riutilizzati nei cantieri, quelli acquistati, i conferimenti in impianti di trattamento ed in discarica;
- dovranno infine essere identificati gli impianti di trattamento e le discariche autorizzate ai sensi della normativa vigente presso cui verranno recapitati i materiali derivanti dalle operazioni di cantiere per i quali non sia possibile un riutilizzo in loco o in cantieri limitrofi alle aree interessate dai progetti in esame;

3) dal punto di vista **AMBIENTALE**

Tenuto conto delle considerazioni riportate nella relazione ambientale allegata al progetto preliminare vengono di seguito formulate le osservazioni di carattere generale che si riferiscono all'individuazione e alla valutazione degli impatti sui singoli componenti e/o fattori ambientali .

Si evidenziano di seguito le criticità riscontrate nonché gli aspetti che si ritiene necessario vengano approfonditi nello Studio di Impatto Ambientale.

Paesaggio e luoghi con particolare valenza storico-culturale

La zona in oggetto è caratterizzata da un paesaggio altamente urbanizzato nell'area pianeggiante, mentre è boscata la zona collinare. L'interferenza con l'area verde si ha solo nella zona degli imbocchi della galleria, dove sono previsti scavi. Tale zona sarà oggetto di un'opera di ripristino ambientale con la messa a dimora di specie arboree preesistenti.

Si chiede di approfondire:

- Valutate le motivazioni alla base della soluzione progettuale e le scelte costruttive relative all'adeguamento del viadotto (struttura e materiali), si ritiene opportuno che la progettazione definitiva privilegi e approfondisca la realizzazione di una struttura che non rappresenti elemento di disturbo-dissonanza visiva nei confronti dell'abitato circostante, ma anzi risulti di qualità architettonica (tenendo conto ad esempio del raddoppio dei pali di fondazione e barriere antirumore ecc..)

Ambiente idrico

Assetto idrogeologico

Il PRG Vigente, nella Carta del dissesto in atto e potenziale e nella Carta dell'evento alluvionale del 13-16 ottobre 2000, segnala che il settore interessato dalla rotonda è stato inondato e che la direzione prevalente del deflusso delle acque in occasione della suddetta piene è stata SW – NE.

Dall'esame della Banca dati informatizzata georiferita disponibile presso il Servizio Gestione Risorse Idriche, non risultano essere ad oggi assentite delle concessioni di derivazione d'acqua sulla direttrice della galleria stradale prevista.

Si evidenzia per la progettazione definitiva che:

- Il progetto delle opere di scavo da effettuare e delle relative opere accessorie dovrà comunque tenere conto del possibile effetto sulla circolazione idrica superficiale e sotterranea e prevedere misure compensative qualora possa interferire sulla portata di sorgenti o corpi idrici superficiali captati nell'intorno delle opere stesse.
- Nella realizzazione del sedime stradale dovrà unicamente essere posta attenzione allo smaltimento delle acque meteoriche ed alla interferenza sulla rete di fossi di scolo esistenti.
- Si ritiene inoltre opportuna una stima dei quantitativi di acqua necessari nelle attività di cantiere.

Suolo – Sottosuolo

Per l'inquadramento geologico-geomeccanico eseguito in questa fase della progettazione sono stati utilizzati:

- le indagini: sondaggi a carotaggio, prove di laboratorio, rilievi geostrutturali e indagini sismiche;
- i documenti, eseguiti in occasione del Progetto di Massima eseguito dall'ANAS nel 1986,
- i dati raccolti in recenti sopralluoghi.

Basandosi sui certificati delle indagini a disposizione, sulle informazioni ricavate dal Progetto ANAS del 1986, sui rilevamenti speditivi eseguiti nell'area della futura opera e sulla documentazione bibliografica a disposizione, è stato eseguito un primo inquadramento geotecnico con i seguenti obiettivi:

- individuare i gruppi di terreno a comportamento omogeneo nei confronti delle opere di fondazione (dei rilevati e dei viadotti) e della galleria: unità geotecniche;
- eseguire un primo inquadramento delle condizioni degli imbocchi della galleria.

Da un punto di vista litologico il settore esaminato è costituito da rocce dioritiche e gabbriiche a grana medio-fine, di color grigio-nerastre.

L'opera in questione interessa:

- la zona ai piedi del Monte Navale (piana alluvionale), con rilevato e viadotti,
- il rilievo collinare del Monte Navale, con la galleria.

Ambito di pianura

Interessa il settore di intervento in cui è prevista la rotonda ed in tratto dall'imbocco NE al raccordo su viadotto. Tali terreni presenti hanno origine alluvionale sono costituiti da ghiaie e sabbie, sabbie limose e limi, con stratificazione in lenti e livelli interdigitati. In superficie tali depositi sono spesso mascherati da limi di esondazione con debole alterazione pedogenetica. I depositi alluvionali antichi corrispondono ai settori più esterni della fascia di competenza fluviale della Dora Baltea.

La stratigrafia più frequente è rappresentata da depositi fluviali grossolani che mostrano solitamente un buon grado di addensamento, sostanzialmente ghiaie e ciottoli talora con abbondante matrice limosa, intercalati a livelli sabbioso-limosi o, in alcuni casi, limoso-argillosi.

Ambito collinare

I terreni di copertura in ambito collinare sono rappresentati pressoché esclusivamente da depositi di natura eluvio-colluviale, derivanti dal rimaneggiamento di originari materiali detritici o dalla degradazione fisico-chimica della porzione corticale del substrato roccioso.

Nel settore collinare le emergenze sorgive sono relativamente poco diffuse, in quanto non vi sono condizioni favorevoli alla presenza di significativi circuiti idrici profondi.

Interferenza con la falda e il reticolo superficiale

In base alla Carta della soggiacenza della falda idrica superficiale, le cui informazioni sono il risultato dell'attività di ricerca affidata al Dipartimento di Scienze della Terra sono indicati: nella zona del viadotto ovest -10m s.l.m., e per la zona del viadotto est -4.5m s.l.m.. Nella realizzazione della galleria non sono previste interferenze di rilievo dovute alla circolazione idrica sotterranea.

Anche la porzione di strada realizzata al di fuori del tratto in galleria non presenta problematiche di sorta non interferendo con la falda sotterranea e/o corsi d'acqua superficiali.

Il Servizio Difesa del Suolo, ufficio geologico area settentrionale della Provincia ha provveduto a confrontare gli elaborati progettuali con la Banca Dati Geologica della Provincia di Torino e con il Sito Internet dell'ARPA Piemonte.

Dall'esame degli elaborati e della suddetta Banca Dati sono emersi, come elementi di criticità:

- la presenza di aree ricadenti in fascia C del PAI dell'Autorità di bacino del fiume Po relative al fiume Dora Baltea;

- la presenza di aree inondate nel corso dell'evento alluvionale ottobre 2000.

Si richiede pertanto di approfondire:

- Considerata la presenza di un'area inondabile (sia pure solo per piene catastrofiche) in corrispondenza dell'innesto alla rotatoria sulla ex S.S. 565, si invitano i progettisti a tenerne conto mediante opportuni accorgimenti progettuali.
- Si rammenta che tutte le opere previste dovranno essere progettate secondo i criteri antisismici previsti dalla normativa vigente per la zona 4, all'interno della quale ricadono i territori comunali di Ivrea e Banchette.
- E' da tenere presente che non è stata fatta una puntuale verifica di tutti gli aspetti geotecnici trattati nelle relazioni, dal momento che questi aspetti vengono trattati in una fase successiva del progetto e comunque non in una fase progettuale preliminare quale quella in esame. Per l'importanza dell'infrastruttura prevista, considerata soprattutto la realizzazione di un tunnel sotto un'area densamente urbanizzata, si rileva comunque che dal punto di vista geomorfologico, idrogeologico e geotecnico, l'impatto ambientale ipotizzabile è tutt'altro che trascurabile. Nella campagna di indagine prevista per il progetto definitivo è previsto l'installazione di piezometri per monitorare le oscillazioni della falda acquifera in prossimità delle opere di fondazione dei viadotti.
- Sulla base di questi elementi e considerando la scarsa documentazione di carattere geologico-geotecnico contenuta nel progetto in oggetto, sebbene di carattere preliminare, si ritiene indispensabile che vengano approfondite nelle successive fasi progettuali l'indagine geologica, idrogeologica e geotecnica ai sensi della normativa vigente.

Impatti sul territorio rurale

La sottrazione di terreni risulta modesta trattandosi di un intervento in prevalenza effettuato in galleria.

Nei tratti esterni alla galleria l'uso del suolo è prevalentemente agricolo per passare, man mano che ci avviciniamo all'imbocco, ad una zona occupata prevalentemente da vegetazione spontanea e boschi.

Si tratta, in particolare, di suoli in prevalenza di II classe di capacità d'uso (IPLA 1999), dotati quindi di una buona fertilità. Il terreno vegetale proveniente dallo scotico verrà completamente riutilizzato per formazione di scarpate e zone da inerpire.

Si richiede di:

- favorire la ricomposizione fondiaria delle particelle interessate dagli espropri; e valutare l'opportunità di rimuovere eventuali tratti stradali dismessi ed effettuare il ripristino dello stato dei luoghi.
- Il nuovo tracciato interseca delle stradine esistenti nella zona di Banchette: bisognerebbe chiarire come assicurare l'accessibilità attualmente fornita da queste vie, se realmente ancora funzionali a qualche fondo o abitazione o cascina.

Vegetazione, Flora, Fauna

Il progetto prevede l'inserimento in punti di particolare impatto visivo, di una sistemazione a verde con piante autoctone sulle scarpate del rilevato per graduare visivamente il dislivello tra l'opera ed il piano di campagna, e il rinverdimento delle scarpate degli scavi per realizzare per la costruzione degli imbocchi della galleria.

La strada in progetto viene a collocarsi come sopra citato nelle vicinanze del biotopo "Boschi e paludi di Bellavista" cod. 110063 (vedi planimetria allegata). Si tratta di un ambiente collinare di origine morenica, ricoperto da boschi di latifoglie con presenza di piccoli ambienti umidi. L'interesse specifico è costituito dalla presenza di una vasta area boscata con inclusi numerosi piccoli stagni e paludi.

Tra le specie di interesse naturalistico vengono annoverate i coleotteri *Cerambyx cerdo* e *Lucanus cervus*.

Pur in presenza di un quadro conoscitivo ancora poco chiaro sulle attività connesse alla fase di cantiere, si ritiene che la realizzazione dell'opera in progetto avrà effetti trascurabili sul biotopo in questione.

Si richiede di :

- approfondire gli studi sulla presenza di fauna nell'area oggetto dell'intervento e l'interferenza nella fase di cantiere con l'ecosistema presente nell'area.

Atmosfera

Rispetto a questa componente gli impatti maggiori sono da attribuirsi alla fase di cantiere nel suo complesso ed alla diffusione di inquinanti da traffico veicolare durante la fase di esercizio concentrati in corrispondenza degli imbocchi della galleria o di eventuali sbocchi di canali di ventilazione se previsti.

Rispetto alla prima problematica si evidenzia che l'opera prevede una durata di circa 24 delle attività di cantiere, in prevalenza necessari per la realizzazione della galleria con tecnologia di scavo con esplosivo ad abbattimento controllato.

La realizzazione della galleria nel suo complesso richiederà la movimentazione di ingenti quantitativi di inerti, in prevalenza costituiti dallo smarino (circa 260.000 mc) per i quali non è stato ancora con definito con precisione il destino finale. Nel progetto è stata prospettata a livello di ipotesi la possibilità di recuperare una parte di tale smarino per le necessità di cantiere (es. rilevati, calcestruzzi, ecc..).

Tale evenienza comporta tuttavia la necessità di eseguire una frantumazione in loco del materiale inerte con conseguente emissione di polveri e rumore nell'ambiente circostante.

Nella documentazione non sono riportate notizie in merito all'impatto sulla salute della popolazione derivante dalla fase di cantiere con particolare riferimento alla costruzione della galleria (rumore, vibrazioni, polveri, traffico mezzi pesanti dovuto anche alla movimentazione del materiale di scavo, aree cantieristiche, ecc...)

Non sono stati valutati gli effetti sulla qualità dell'aria a livello di microambiente dovuti alla diversa dislocazione dei flussi veicolari rispetto alla situazione in essere.

Rispetto alla problematica relativa alle emissioni in fase di cantiere si rileva che il livello attuale della progettazione non permette di esaminare compiutamente gli impatti connessi alla realizzazione dell'opera che si presumono esser comunque significativi.

– è necessario approfondire i seguenti argomenti:

- In particolare pare necessario che vengano fornite informazioni in merito ai seguenti aspetti.
 1. Descrizione dettagliata delle attività di cantiere e lay-out delle aree interessate
 2. Destino finale degli inerti con riferimento a:
 - quantificazione del traffico indotto in entrata ed uscita dal cantiere fisso dall'attività di movimentazione dello smarino e percorsi utilizzati per raggiungere il/i siti di destinazione dell'inerte
 - tipologia e caratteristiche tecniche e prestazionali del frantumatore utilizzato, l'ubicazione e volumi ad esso destinati;
 3. Descrizione dettagliata degli interventi di cantiere connessi all'adeguamento del viadotto lato Ovest con particolare riferimento a:
 - ad un cronoprogramma dei lavori suddiviso nelle diverse fasi
 - alla descrizione delle opere di demolizione necessarie
 - ai percorsi del traffico alternativi in caso di blocco temporaneo della circolazione lungo Via Torino.
 4. Caratteristiche degli estrattori d'aria utilizzati e loro ubicazione
 5. Cautele adottate nella fase di cantiere per limitare la diffusione di polveri nell'ambiente circostante.
- Rispetto alla problematica relativa all'inquinamento da traffico veicolare si rileva che, allo stato attuale, non è ancora stato definito il sistema ventilazione della galleria, il quale, ai sensi delle norme vigenti, presenta caratteristiche tali da necessitare di sola ventilazione meccanica mentre il sistema di ventilazione (semi) trasversale risulta non obbligatorio. Considerato che lo sbocco di entrambi i lati della galleria si colloca in adiacenza ad insediamenti residenziale risulta opportuno che la scelta del sistema di ventilazione della galleria tenga altresì conto di una stima previsionale della diffusione degli inquinanti effettuata prevedendo differenti soluzioni progettuali e, quindi, scenari differenti sui quali svolgere una valutazione comparativa anche in termini di benefici ambientali.
- Rispetto alla problematica dell'inquinamento atmosferico in fase di esercizio pare opportuno evidenziare che, in un'ottica di bilancio complessivo, con la sottrazione del traffico in ciclo urbano per l'attraversamento dell'abitato di Ivrea, si ottiene un significativo miglioramento locale della qualità dell'aria in aree a maggior densità abitativa.

Rumore e Vibrazioni

L'impatto acustico dell'opera non è stato oggetto di valutazione né nella fase di cantiere, né in quella di esercizio. Rispetto alle problematiche in fase di cantiere, si ritiene che le considerazioni esposte in merito all'inquinamento atmosferico siano in buona parte valide anche per l'impatto acustico.

Il cantiere individuato si collocherà infatti in prossimità di alcune abitazioni isolate e di piccoli agglomerati abitativi. L'inquinamento acustico risulta in prevalenza attribuibile alle attività di scavo, movimentazione inerti, frantumazione inerti, evacuazione aria interno galleria, ecc.

Rispetto a tali sorgenti non sono al momento presenti informazioni sufficienti per definire l'impatto dell'opera e le possibili misure di mitigazione.

Si rileva inoltre che l'entità delle opere necessarie per l'adeguamento del viadotto lato est parrebbero imporre la necessità di un secondo cantiere di cui tuttavia non viene fatta menzione negli elaborati progettuali.

In riferimento all'attività di cantiere appare critica la zona dove si prevede di installare gli impianti e le aree necessarie per le lavorazioni quali il betonaggio, la selezione e la frantumazione degli inerti, lo stoccaggio dei materiali e dello smarino, l'officina, la ventilazione della galleria, etc. Considerata la stazionarietà di gran parte delle fonti di emissione presenti, tali cantieri sono assimilabili a sorgenti sonore fisse.

Si rileva che la documentazione progettuale prodotta non contiene elementi sufficienti per l'espressione di un parere sull'impatto acustico dell'opera in oggetto:

- al fine di poter escludere preventivamente eventuali incompatibilità ambientali, dovrà pertanto essere presentata una valutazione d'impatto acustico così come espressamente richiesto dall'art. 10 della l.r. 52/2000; tale valutazione dovrà recepire pienamente quanto disposto dalla DGR 2 febbraio 2004, n. 9-11616 recante i "Criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico" di cui all'art. 3, comma 3, lett. c) e art.10 della l.r. 52/2000, non tralasciando nessuno degli elementi indicati al paragrafo 4 (tra cui, a titolo esemplificativo, la descrizione dei ricettori presenti nell'area di studio, l'analisi dell'impatto acustico generato nella fase di realizzazione, il calcolo previsionale dei livelli sonori generati dall'infrastruttura, nonché l'indicazione del provvedimento regionale con cui il

tecnico che ha predisposto la documentazione di impatto acustico è stato riconosciuto “competente in acustica ambientale”), condizione ammessa esclusivamente a patto che sia puntualmente giustificata l’inutilità di ciascuna informazione omessa, con esplicito riferimento alla numerazione del paragrafo cui si riferisce.

- Risulta necessaria una valutazione rispetto alle problematiche dovute alla propagazione di vibrazioni/rumori durante l’attività di scavo della galleria con esplosivi prevedendo eventualmente un piano di monitoraggio in fase di esercizio.

Mitigazioni

Come opere di mitigazione già in questa fase del progetto è previsto:

Per impatto visivo:

- la soluzione dei viadotti “snelli”, con pile e pulvini visibilmente “gradevoli”;
- è previsto il recupero dei cantieri, delle aree temporaneamente occupate e nella successiva fase progettuale andrà valutato attentamente il possibile reimpiego del materiale derivante dagli scavi della galleria, anche eventualmente per alti cantieri esistenti nella zona.
- l’inerbimento e la piantumazione con specie autoctone ed il riempimento con materiale inerte proveniente dagli scavi, dei rilevati e delle zone circostanti gli imbocchi galleria;

Per impatto acustico:

- l’utilizzo per il manto stradale dell’asfalto drenante e fonoassorbente per le tratte in esterno;
- barriere fonoassorbenti sicuramente sul viadotto ovest di via XXV Aprile, a protezione degli edifici
- La documentazione dovrà contenere un documento che illustri le soluzioni progettuali di inserimento paesaggistico prescelte, comprensivo di tavole di fotosimulazione, con particolare attenzione a eventuali tratti in rilevato e sovrappassi. In caso di inserimento di barriere fonoassorbenti, ne dovrà essere valutato l’impatto secondario sul paesaggio (intrusione visiva, riduzione di visuali sul territorio circostante,...).

Ritenuto che:

- il progetto risulta essere in linea di massima compatibile dal punto di vista programmatico, ma sono emerse problematiche di natura ambientale e progettuale tali da rendere necessari ulteriori approfondimenti, in particolare:
 - sono emerse problematiche progettuali connesse alla fase di cantiere per alla realizzazione della galleria e del viadotto che necessitano di ulteriori approfondimenti;
 - la documentazione presentata per la fase di verifica non risulta esaustiva in relazione alle problematiche riscontrate, non evidenziando tutti gli elementi di criticità (ambientali e progettuali) sopra richiamati;
 - in considerazione di quanto sopra evidenziato, si ritiene necessario un maggiore approfondimento in merito all’impatto ambientale generato dalla realizzazione del progetto, anche al fine di individuare le azioni di mitigazione più opportune a ridurre le ricadute negative sull’ambiente, sul paesaggio e nei confronti della popolazione;
 - per le motivazioni sopra espresse, si ritiene che l’intervento in progetto **debba essere assoggettato alla fase di Valutazione di Impatto Ambientale ex art. 12 l.r.40/1998 e s.m.i. e che lo Studio di Impatto Ambientale**
 - il progetto definitivo, dovrà essere redatto in conformità a quanto dettato dall’allegato D della l.r. 40/1998 e smi, dovrà essere specificatamente orientato a sviluppare le problematiche evidenziate nel presente provvedimento e precedentemente descritte.

Visti:

- le risultanze dell’istruttoria condotta dall’organo tecnico istituito con DGP 63-65326 del 14/4/1999 e smi;
- il verbale della riunione della Conferenza dei Servizi svoltasi in data **05/07/2007** e valutato quanto complessivamente emerso nel corso dell’istruttoria svolta, i pareri pervenuti da parte dei soggetti interessati e tenuto conto degli elementi di verifica di cui all’allegato E della l.r. 40/1998 e smi;
- la l.r. 40/1998 e smi;
- D.Lgs.152/2006;
- D.Lgs. 42/2004 e smi;
- DPGR 20 febbraio 2006, n. 1/R;
- l.r. 56/1977 e smi
- gli articoli 41 e 44 dello Statuto;
- il contributo tecnico scientifico dell’ARPA

Atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'articolo 107 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18/08/2000 n. 267 e dell'articolo 35 dello Statuto provinciale;

DETERMINA

per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono interamente richiamate nel presente dispositivo **di assoggettare**, il progetto "**Ex strade Statali – Ex SS 565 - 228 traforo del Montenavale in variante all'abitato di Ivrea**", localizzato nei comuni di Ivrea e Banchette d'Ivrea, proposto dal Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità III della Provincia di Torino con sede legale in Torino, via Maria Vittoria 12, **alla fase di Valutazione di Impatto Ambientale di cui all'art. 12 della l.r. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i.**, al fine di sviluppare le problematiche e gli elementi di criticità (ambientali e progettuali) evidenziati nel presente provvedimento.

Copia della presente determinazione verrà inviata al proponente ed ai soggetti interessati di cui all'articolo 9 della l.r. 40/1998 e s.m.i. e depositata presso l'Ufficio di Deposito Progetti della Provincia.

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: 26/07/2007

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina