



O 4.11
Alle
[Signature]

Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Parere n. 3171 del 08/11/2019

	ID VIP 4847
Progetto:	<p>Autostrada A5 Torino-Quincinetto. Nodo idraulico d'Ivrea 2^a fase di completamento.</p> <p>Proroga dei termini di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. n. 002 del 12/01/2015.</p> <p><i>Parere art.9 DM 150/2007</i></p>
Proponente:	Ativa Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta S.p.A. S.p.A.

v
g
u

FD7
[Handwritten signatures and notes]

[Handwritten initials]

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale – VIA e VAS

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante *“Norme in materia ambientale”* così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 concernente *“Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale”* e dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n.128 recante *“Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69”*;

VISTO il Decreto del Presidente della Repubblica del 14 maggio 2007, n. 90 concernente *“Regolamento per il riordino degli organismi operanti presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, a norma dell'articolo 29 del D.L. 4 luglio 2006, n.223, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2006, n.248”* ed in particolare l'art.9 che ha istituito la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS;

VISTO il Decreto Legge 23 maggio 2008, n. 90, convertito in legge il 14 luglio 2008, L. 123/2008 *“Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto legge 23 maggio 2008, n. 90 recante misure straordinarie per fronteggiare l'emergenza nel settore dello smaltimento dei rifiuti nella regione Campania e ulteriori disposizioni di protezione civile”* ed in particolare l'art. 7 che modifica l'art. 9 del DPR del 14 maggio 2007, n. 90;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare prot. n. GAB/DEC/150/2007 del 18 settembre 2007 di definizione dell'organizzazione e del funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS e le modifiche ad esso apportate attraverso i decreti GAB/DEC/193/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/205/2008 del 02 luglio 2008;

VISTO il Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98 convertito in legge il 15 luglio 2011, L. 111/2011 *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 recante disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria”* ed in particolare l'art. 5 comma 2-bis;

VISTO il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. GAB/DEC/112/2011 del 19/07/2011 di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e i successivi decreti integrativi;

VISTO il Decreto Legge 24 giugno 2014 n.91 convertito in legge 11 agosto 2014, L. 116/2014 *“Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 24 giugno 2014, n.91 disposizioni urgenti per il settore agricolo, la tutela ambientale e l'efficientamento energetico dell'edilizia scolastica e universitaria, il rilancio e lo sviluppo delle imprese, il contenimento dei costi gravanti sulle tariffe elettriche, nonché per la definizione immediata di adempimenti derivanti dalla normativa europea”* ed in particolare l'art.12, comma 2;

VISTA la nota prot.DVA U.0021982 del 28/08/2019, con la quale la Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare ha:

- rilevato che il progetto *“Autostrada A5 Torino-Quincinetto. Nodo idraulico d'Ivrea 2^ fase di completamento”* è stato oggetto del Decreto di compatibilità ambientale D.M. 002 del 12/01/2015, dall'esito positivo subordinato al rispetto di specifiche prescrizioni, il quale prevede che *“[...] il progetto di cui al presente decreto dovrà essere realizzato entro cinque anni decorrenti dalla data di pubblicazione del relativo estratto sulla Gazzetta Ufficiale;*

trascorso tale periodo, fatta salva la facoltà di proroga su richiesta del proponente, la procedura di valutazione dell'impatto ambientale dovrà essere reiterata.”; l'estratto del provvedimento di valutazione di impatto ambientale è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 17 del 12/02/2015;

- osservato che con provvedimento DVA-DEC-315 del 03/09/2015, emanato sulla base del parere n. 1854 del 04/08/2015 della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS ed acquisito il parere positivo del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, prot. 13178 del 05/06/2015, è stata determinata l'ottemperanza alle prescrizioni indicate nel predetto D.M. 002 del 12/01/2015;
- rappresentato che la Società ATIVA Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta S.p.A.;
 - con nota prot. ATV/AD21 del 07/06/2019, acquisita al prot. DVA-14623 del 07/06/2019, la Società ATIVA Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta S.p.A. ha rappresentato che *“la procedura di approvazione della conformità urbanistica che ha avuto avvio dal novembre scorso presso il Provveditorato OO.PP. del Piemonte, ha riguardato i Lotti 1 e 2 del Progetto Definitivo così come approvato dal Decreto di V.I.A. n. 2 del 12/01/2015”* e che *“nessuna variazione è stata apportata al Progetto di sistemazione del Nodo Idraulico, salvo le modifiche introdotte dall'ottemperanza alle prescrizioni A1.1 e A1.2 [...] approvate con vostra Determina [...] del 03/09/2015”*;
 - con nota prot. 4270 del 08/08/2019 acquisita al prot. DVA-21267 del 12/08/2019 ha presentato istanza di proroga dei termini di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. 002 del 12/01/2015 *“[...] Considerando il ritardo con cui si è dato avvio al procedimento per la conformità urbanistica dei lotti 1 e 2, e attendendo il successivo avvio del procedimento per la conformità del lotto 3 [...] considerando lo stato delle procedure e dei successivi tempi per l'esecuzione degli appalti, il progetto non sarà possibile realizzarlo entro il termine di scadenza di questo Decreto previsto per l'11 febbraio 2020.”*, trasmettendo la seguente documentazione: Relazione tecnica descrittiva delle condizioni ambientali attuali; Dichiarazione sostitutiva di atto notorio attestante l'importo del contributo pari al 25% di quanto già in precedenza versato a titolo dello 0,5 per mille del valore delle opere da realizzare come previsto dall'art. 4 del Decreto Interministeriale n. 1 del 04/01/2018; Copia della ricevuta di avvenuto pagamento del contributo per l'istruttoria di riesame del suddetto provvedimento di VIA;
- chiesto alla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA e VAS un parere in merito alla richiesta di una proroga di ulteriori cinque anni, dei termini di validità del decreto di compatibilità ambientale D.M. 002 del 12/01/2015;
- chiesto al Ministero per i beni e le attività culturali il nulla osta tecnico alla concessione della proroga richiesta dalla predetta Società ai fini della predisposizione di un nuovo Decreto Interministeriale in coerenza con quanto stabilito all'art. 26, comma 6, del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. che prevede che le eventuali proroghe siano concesse, su istanza del proponente, *“[...] dall'autorità che ha emanato il provvedimento [...]”*;

CONSIDERATO che dalla documentazione trasmessa dalla Società proponente ed, in particolare, dalla Relazione tecnica descrittiva delle condizioni ambientali attuali, emerge quanto segue in merito ai vincoli territoriali e ambientali:

- il quadro dei vincoli relativi alle aree interessate dalle opere in progetto non risulta modificato rispetto alla situazione in atto alla data di adozione del DEC VIA 2 del 12/01/2015;
- le opere in progetto di nuova realizzazione non interessano aree protette;
- a livello di area vasta, in direzione sud-ovest, a 7 km in linea d'aria, è presente la Riserva Naturale Speciale dei Monti Pelati e di Torre Cives;

- le opere in progetto di nuova realizzazione non interessano e non interferiscono, anche indirettamente, con aree soggette a vincolo di questa natura;
- le zone nell'intorno dell'autostrada A5 sono vincolate ai sensi dell'art 136 D.Lgs 42/2004; l'area vincolata si amplia in corrispondenza dei Comuni di Pavone, Banchette, Samone e Salerano; il vincolo di legge è stato integrato dalla parte normativa della Scheda A094, relativa all'area vincolata, del Catalogo dei Beni Paesaggistici del Piemonte – Prima parte, del Piano paesaggistico regionale;
- le opere in progetto interessano inoltre le seguenti categorie di vincolo: - corsi d'acqua: fascia di rispetto di 150 m (D.Lgs 42/2004 art. 142 comma 1 lettera c); i corsi d'acqua interessati sono il torrente Chiusella, il rio Ribes, il rio dell'Acqua rossa (attraversamento e tratto di prossimità all'autostrada), il torrente Assa; - aree boscate (D.Lgs 42/2004 art. 142 comma 1 lettera g); le aree di questa natura vengono interessate dalle opere in progetto soprattutto nel lotto 1, nel tratto di attraversamento del torrente Chiusella e del rio Ribes;
- le opere in progetto non interessano aree soggette a vincolo idrogeologico;
- il tratto del fiume Dora Baltea in corrispondenza di Ivrea è considerato, nell'ambito degli strumenti di pianificazione di bacino, come nodo idraulico prioritario; su di esso si sono sviluppati gli studi di approfondimento e le progettazioni per la trasformazione delle linee di intervento contenute nel Piano stralcio di assetto idrogeologico (PAI) nelle opere idrauliche necessarie al conseguimento dell'assetto di progetto; le indicazioni di intervento e le fasce fluviali contenute nel PAI (approvato con DPCM del 24 maggio del 2001) sono state aggiornate e integrate nel Piano Stralcio di Integrazione al PAI - nodo Idraulico di Ivrea, adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino del fiume Po il 25/02/2003;
- nell'area di diretto intervento non sono presenti aree soggette a vincolo archeologico;
- sono, invece, presenti i seguenti vincoli contenuti in Piani regolatori comunali:
 - Comune di Fiorano > il PRG prevede un vincolo fluviale (art. 43 N.d.A.) per il Rio dell'Acqua Rossa (il corso d'acqua scorre parallelo al tratto autostradale), classificato come acqua pubblica, nei confronti del quale è costituita una fascia di rispetto di 100 m ai sensi dell'art 29 della L.R. 56/77; possono essere eseguite unicamente opere di sistemazione idraulica e di protezione, nonché opere relative ad infrastrutture tecniche;
 - Comune di Banchette > il settore del Rio dell'Acqua Rossa posto a est dell'autostrada è classificato come Parco Comunale;
 - Comune di Lessolo > il PRG individua aree di tutela ambientale (art. 14.7.4 NdA) in prossimità del km 45+650 a sud del torrente Assa e a ovest dell'asse autostradale.

CONSIDERATO che dalla documentazione trasmessa dalla Società proponente ed, in particolare, dalla Relazione tecnica descrittiva delle condizioni ambientali attuali, emerge quanto segue in merito al quadro programmatico:

- per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione di area vasta, nel quadro della predisposizione del SIA sono stati esaminati: il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) e relativi programmi attuativi; il Piano Territoriale Regionale (PTR); il Piano Paesaggistico Regionale (Ppr); il Piano Territoriale di Coordinamento PTC2 della Provincia di Torino (ora Città Metropolitana); il Programma di intervento sulla viabilità provinciale, con riferimento all'attuazione della Variante alla SP 69;
- nel periodo successivo alla data del decreto di compatibilità ambientale, sono intervenuti i seguenti aggiornamenti del quadro programmatico: approvazione del Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA), con D.P.C.M. del 27 ottobre 2016, pubblicato sulla Gazzetta

Ufficiale della Repubblica Italiana n. 30, serie Generale, del 6 febbraio 2017; approvazione del Piano paesaggistico regionale con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 233-35836 del 3 ottobre 2017;

- per quanto riguarda gli strumenti di pianificazione comunale, nel quadro della predisposizione del SIA sono stati esaminati i Piani Regolatori Generali dei Comuni di: Perosa Canavese; Pavone; Samone; Banchette d'Ivrea; Salerano Canavese; Fiorano Canavese; Ivrea; Lessolo; Borgofranco d'Ivrea;
- nel periodo successivo alla data del decreto di compatibilità ambientale, sono state approvate varianti degli strumenti urbanistici dei Comuni di Pavone Canavese, Salerano, Fiorano Canavese, Lessolo;
- per quanto riguarda gli strumenti urbanistici le varianti introdotte non modificano le previsioni di riferimento per le opere in progetto;
- successivamente all'emissione del Dec. VIA del 12/01/2015 l'assetto pianificatorio in materia di rischio idraulico del nodo idraulico di Ivrea è stato completato con l'entrata in vigore del Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA). Allo stato attuale pertanto risultano vigenti due strumenti normativi: il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) e il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (PGRA);
- il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Bacino del Fiume Po (in seguito PAI), adottato dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino con Deliberazione n. 18 del 26 aprile 2001, è stato approvato con DPCM del 24 maggio 2001 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana n. 183 del 8 agosto 2001). Relativamente alle problematiche in oggetto il PAI contiene, riguardo alla pericolosità e al rischio di alluvioni: - nell'Elaborato 8 "Tavole di delimitazione delle fasce fluviali" la delimitazione delle fasce fluviali (Fascia A, Fascia B, Fascia B di progetto e Fascia C) della rete idrografica principale nell'area in oggetto; - nell'Elaborato 7 "Norme di attuazione" le norme alle quali le sopraccitate aree sono assoggettate;
- il Piano di Gestione del Rischio di Alluvioni (in seguito PGRA), predisposto in attuazione del D.lgs. 49/2010 di recepimento della Direttiva 2007/60/CE (cosiddetta "Direttiva Alluvioni"), è stato adottato con deliberazione 17 dicembre 2015 n. 4 e approvato con Deliberazione 3 marzo 2016, n. 2 dal Comitato Istituzionale dell'Autorità di bacino del fiume Po e successivamente con DPCM 27 ottobre 2016 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 30 del 6 febbraio 2017);
- l'introduzione del nuovo strumento di pianificazione, coordinato con il previgente PAI, non ha modificato i termini di riferimento delle analisi idrauliche svolte per il progetto definitivo degli interventi autostradali in oggetto; i conseguenti dimensionamenti delle infrastrutture in progetto rimangono pertanto validi, anche alla luce delle ulteriori verifiche svolte in ottemperanza alle prescrizioni del Dec. VIA in materia di compatibilità idraulica, come sotto descritto in dettaglio. In particolare, il PGRA ha recepito alcuni aspetti inerenti alle analisi idrauliche emersi nel corso delle istruttorie che hanno riguardato anche il progetto autostradale;
- la Regione Piemonte ha avviato nel 2005 una nuova fase di pianificazione dell'intero territorio regionale, che comporta in particolare la formazione del Piano paesaggistico regionale (Ppr) ai sensi del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs 42/2004) e della Convenzione Europea del Paesaggio (Consiglio d'Europa, 2000). La Giunta Regionale, con DGR n. 53-11975 del 4 agosto 2009 ha adottato il nuovo Piano paesaggistico. Successivamente, con DGR n. 6-5430 del 26/2/2013, sono state approvate le controdeduzioni formulate alle osservazioni pervenute, con contestuale riformulazione e adozione delle

[Handwritten signatures and initials]

prescrizioni contenute ai commi 8 e 9 dell'art. 13 delle Norme di attuazione. La Giunta regionale ha adottato una nuova versione del Ppr, contenente elementi di maggior dettaglio sia analitico che normativo, con D.G.R. n. 20-1442 del 18 maggio 2015. Il Piano paesaggistico regionale è stato infine approvato con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017, sulla base dell'accordo, firmato il 14 marzo 2017, tra il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (MiBACT) e la Regione Piemonte;

- il tratto autostradale interessato dalle opere relative al nodo idraulico di Ivrea ricade nell'ambito di paesaggio 28 "Canavese" ed interessa le seguenti unità di paesaggio: 2811 Piana del Chiusella; tipologia normativa VIII: rurale / insediato non rilevante; 2804 Ivrea; tipologia normativa V: Urbano rilevante alterato; 2803 Piana di Borgofranco d'Ivrea; tipologia normativa VII: Naturale / rurale o rurale a media rilevanza e integrità;
- nel Ppr l'autostrada viene segnalata nel contempo sia come percorso panoramico (normato dall'articolo 30 delle Norme di attuazione), sia come elemento di criticità lineare (articolo 41 delle Nda). Questa duplice caratterizzazione trova riscontro nel progetto stradale di adeguamento dell'infrastruttura e nelle opere ad esso complementari: per mitigarne il potenziale impatto paesaggistico, da un lato sono state particolarmente curate le caratteristiche architettoniche dei viadotti necessari per assolvere la funzione idraulica del progetto, dall'altro si prevede l'attuazione di estese opere a verde nelle zone di maggiore rilevanza ecosistemica (torrente Chiusella, rio Ribes, rio della Roggia Rossa); per valorizzarne la valenza di corridoio di fruizione paesaggistica il progetto prevede la realizzazione di quattro piazzole di sosta localizzate in corrispondenza dei tratti di maggiore attenzione per quanto riguarda la percezione visiva del contesto locale e dei suoi fattori caratterizzanti; queste piazzole verranno attrezzate con pannelli illustrativi del paesaggio circostante, dei beni storici in esso presenti e dei potenziali percorsi di fruizione;
- la Società proponente ritiene compatibili le opere in progetto con gli obiettivi e le previsioni del Ppr;

CONSIDERATO che dalla documentazione trasmessa dalla Società proponente ed, in particolare, dalla Relazione tecnica descrittiva delle condizioni ambientali attuali, emerge quanto segue in merito al quadro progettuale:

- il tratto autostradale di intervento è costituito da un'arteria a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia, banchina laterale di emergenza e banchina centrale pavimentata con spartitraffico; le corsie di marcia dell'autostrada sono conformi a quanto richiesto dal D.M. 5/11/2001 sulle geometrie stradali, mentre la banchina centrale e le banchine laterali devono essere adeguate (ampliamento di 2 metri di quella centrale e di 0,5 metri ciascuna di quelle laterali); il tratto autostradale si caratterizza inoltre per la presenza dello svincolo di interconnessione con il Raccordo autostradale A4/A5 Ivrea – Santhià; gli interventi previsti per la risoluzione delle problematiche del nodo idraulico di Ivrea, data l'articolazione e la complessità delle opere da realizzare, sono stati suddivisi in tre differenti lotti; la divisione dei lavori è funzionale all'ubicazione, alla tipologia e alle priorità previste delle diverse opere. La suddivisione risulta essere: Lotto 1, dal Km 36+000 al Km 38+500; Lotto 2, dal Km 38+500 al Km 40+950; Lotto 3, dal Km 40+950 al Km 45+630.
- Le aree di cantiere si articolano in: Cantiere base, al servizio di un lotto o di una specifica parte di esso; Cantiere viadotto, dedicato alla specifica opera d'arte; Cantiere operativo temporaneo, in genere di breve durata, dedicato alla realizzazione di specifiche opere di attraversamento dell'autostrada. Tutte le aree occupate saranno ripristinate ad uso agricolo o sistemate con interventi di rimboschimento, in particolare nelle prossimità di zone attualmente con copertura del suolo a vegetazione naturale. Questi ultimi riguardano in particolare l'ambito fluviale del torrente Chiusella (costruzione dell'omonimo viadotto), del

rio Ribes (costruzione del viadotto Cartiera) e della roggia Rossa (costruzione del viadotto Fiorano). Le piste di cantiere sono poste in stretta prossimità dell'autostrada; nei casi in cui si collocano al di fuori di viabilità locale esistente, le aree occupate verranno ripristinate agli usi precedenti.

CONSIDERATO che dalla documentazione trasmessa dalla Società proponente ed, in particolare, dalla Relazione tecnica descrittiva delle condizioni ambientali attuali, emerge quanto segue in merito al quadro ambientale:

- relativamente all'andamento dei dati di traffico lungo le tratte autostradali interessate dalle opere in progetto, i dati riferiti al 2018 confermano l'assunzione effettuata per le simulazioni acustiche nel S.I.A. 2012, sia per quanto riguarda le tratte Svincolo Interconnessione – Ivrea e Ivrea – Quincinetto, sia per la tratta Scarmagno – Svincolo interconnessione, in cui si riscontra un ulteriore indebolimento;
- il traffico lungo l'autostrada negli ultimi anni non ha evidenziato un andamento tale da modificare marcatamente le condizioni emissive. Nelle prossimità dell'autostrada non sono presenti centraline di rilevamento della qualità dell'aria. Per descrivere l'andamento riscontrato nel periodo intercorso dall'elaborazione del SIA ad oggi occorre fare riferimento a trend medi e alla stazione più prossima della rete regionale di rilevamento, che ricade all'interno della città di Ivrea;
- nel periodo 2012-2018, la concentrazione degli inquinanti tende a diminuire su tutto il territorio regionale. I dati elaborati da Arpa Piemonte evidenziano per quanto riguarda le concentrazioni medie annue di PM10, una diminuzione generale riscontrata sia nelle realtà rurali che in quelle suburbane e urbane. La condizione maggiormente assimilabile agli insediamenti prossimi all'autostrada è quella suburbana;
- anche per quanto concerne la concentrazione del biossido di azoto (NO₂) si osserva una diminuzione dei valori della mediana per tipologia di zona (rurale, suburbana e urbana) e per tipologia di stazione (fondo, traffico);
- nel contesto locale si fa riferimento alla stazione Ivrea Liberazione del sistema Regionale della Qualità dell'Aria della Regione Piemonte; la concentrazione media annua del PM10 rilevata dalla stazione di Ivrea Liberazione per il periodo 2009-2018 oscilla tra i valori di poco superiori ai 30 microgr/m³ e quelli, più recenti, di circa 25 microgr/m³. Il trend rilevato dalla stazione di monitoraggio risulta pertanto coerente con quanto riscontrato nel complesso del contesto regionale;
- la concentrazione media annua del NO₂ rilevata dalla stazione di Ivrea Liberazione per il periodo 2009-2018 oscilla tra i valori compresi tra i 20 e i 30 microgr/m³. Anche per questo parametro il trend descrive una tendenza alla riduzione delle concentrazioni rilevate;
- la realizzazione delle opere in progetto non darà luogo a variazioni significative nei livelli di traffico rispetto allo scenario "ante operam", ovvero all'autostrada nell'attuale assetto. Ne consegue che i fattori che comportano una potenziale modificazione della qualità dell'aria si riferiscono esclusivamente alla fase di costruzione (dispersione di polveri dalle aree di cantierizzazione), anche in relazione alla presenza di ricettori a carattere residenziale a distanza ridotta dalle zone di intervento. Relativamente alla fase di costruzione, l'inquinante di preminente interesse è costituito dal particolato aerodisperso generato dalle attività di lavorazione necessarie per la realizzazione delle opere in progetto, nonché dal trasporto dei materiali. Per quanto concerne le attività di lavorazione per la realizzazione vera e propria delle opere, in corrispondenza del fronte di avanzamento lavori si svolgono diverse attività, tra cui quelle maggiormente emissive sono relative alla costruzione dei rilevati; esse possono essere considerate suddivise nelle seguenti fasi temporali: sbancamento; stesa strati;

100

N

U

Handwritten marks and scribbles on the right margin.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.

Handwritten mark on the bottom left margin.

compattazione. Le attività costruttive sul fronte avanzamento lavori possono determinare, in una fascia di prossimità all'area di intervento, il raggiungimento delle concentrazioni limite indicate dalla normativa per quanto attiene il PM10. Una situazione analoga riguarda le aree di cantiere, in particolare le situazioni in cui si potrà verificare un deposito prolungato di materiali inerti. Nell'area di intervento, considerando la ridotta frequenza delle condizioni di calma di vento, e il fatto che i venti prevalenti, disposti lungo l'asse nord-sud, tendono a disperdere le polveri secondo l'allineamento dell'asse autostradale, si evidenzia: che le situazioni di potenziale impatto relative al fronte avanzamento lavori, in termini di presenza di insediamenti residenziali, sono situate lungo il lotto 2 e nel primo tratto del lotto 3, in quanto nelle restanti parti del tracciato non sono presenti ricettori nell'area di potenziale influenza; che lungo il lotto 2 sono previsti soltanto cantieri operativi, finalizzati a interventi di breve periodo, dell'ordine delle 3-4 settimane (ricostruzione dei sovrappassi); analoga considerazione (intervento in periodo di tempo concentrato) riguarda la realizzazione della vasca di laminazione; che nella prima parte del lotto 3 è localizzato il cantiere base 3.1; la vicinanza delle abitazioni del Comune di Salerano, poste a sud dell'area di cantiere lungo la direzione prevalente dei venti, evidenzia questa situazione come quella in cui applicare con particolare attenzione gli interventi di contenimento delle polveri di seguito descritti. I possibili interventi volti a limitare le emissioni di polveri possono essere distinti in: - interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nelle aree di attività; - interventi per la riduzione delle emissioni di polveri nel trasporto degli inerti e del materiale di scavo, e per limitare il risollevarsi di polveri. Al fine di contenere la produzione di polveri generata dal passaggio dei mezzi di cantiere si prevede di effettuare la bagnatura periodica della superficie di cantiere di fronte avanzamento lavori e delle strade di servizio. Tale intervento sarà effettuato tenendo conto del periodo stagionale con un aumento della frequenza durante la stagione estiva. L'efficacia del controllo delle polveri con acqua dipende essenzialmente dalla frequenza con cui è applicato. Un programma effettivo di innaffiamento (2 volte al giorno sull'area completa) si stima che possa ridurre le emissioni di polvere al 50%. L'intervento di bagnatura verrà comunque effettuato tutte le volte che se ne verificherà l'esigenza. Laddove sia prevista la pavimentazione dell'area di cantiere, inoltre, tale operazione verrà effettuata all'inizio delle lavorazioni. Per il contenimento delle emissioni di polveri nel trasporto degli inerti e del materiale di scavo si prevede l'adozione di opportuna copertura dei mezzi adibiti al trasporto. Al fine di evitare il sollevamento delle polveri i mezzi di cantiere dovranno viaggiare a velocità ridotta e dovranno essere lavati giornalmente in un'apposita platea di lavaggio. Per ciò che riguarda la viabilità esterna all'area di cantiere, si provvederà a mantenere puliti i tratti viari interessati dal passaggio dei mezzi. A tale fine agli ingressi del cantiere è prevista l'installazione di cunette lava-ruote. Per quanto riguarda le aree di cantiere l'intervento di mitigazione principale riguarda la pavimentazione di tutta la superficie, eventualmente ricorrendo a pavimentazioni di tipo lapideo per i settori non interessati da percorrenze continue di mezzi. I cumuli di inerti temporaneamente stoccati verranno trattati con gli interventi di mitigazione descritti per il fronte avanzamento lavori.

- Il DEC VIA n. 2 del 12/01/2015 contiene prescrizioni riguardanti il fattore ambientale atmosfera – qualità dell'aria ai punti A.3 (aggiornamento e puntualizzazione della cantierizzazione) e A.7.1 (aggiornamento del Piano di Monitoraggio Ambientale con estensione agli inquinanti da traffico veicolare). In merito a quest'ultima prescrizione la Società proponente ha evidenziato che gli elaborati integrati sono stati trasmessi agli Enti di riferimento per l'avvio della verifica di ottemperanza.
- Rispetto all'assetto idraulico del nodo di Ivrea analizzato in fase di progetto definitivo, negli anni successivi (2015-2019) non si sono verificate variazioni significative né per quanto riguarda i potenziali effetti di eventi di piena sulla morfologia e funzionalità idraulica degli

alvei, né per quanto riguarda il sistema difensivo delle opere di protezione idraulica realizzate dopo l'evento alluvionale del 2000.

- Le valutazioni di carattere ambientale relative ai corpi idrici superficiali svolte nel progetto definitivo hanno riguardato sia la rete idrografica principale del nodo idraulico, sia il reticolo secondario, in quanto ricettore dei contributi del sistema di collettamento e trattamento delle acque di piattaforma. Relativamente al reticolo principale le interazioni delle opere autostradali in progetto interessano il solo tracciato del Chiusella; nell'ambito del reticolo secondario sono direttamente coinvolti nell'esecuzione dell'infrastruttura i corsi d'acqua; rio delle Acque Rosse, rio Ribes, Borra della Massa. Per consentire un confronto tra la situazione ambientale attuale e quella osservata attraverso una specifica campagna di indagini eseguita nell'aprile 2012 a supporto del progetto definitivo, nel luglio 2019 è stata svolta una indagine in campo relativa agli aspetti chimico-biologici e naturalistici dei corsi d'acqua. La campagna è stata eseguita negli stessi punti di controllo del 2012 e con riferimento agli stessi parametri indicatori, fatto salvo l'adeguamento delle indagini sui macroinvertebrati bentonici all'indice STAR_ICMi, valutato in associazione all'indice IBE applicato nel 2012. L'indagine è stata svolta negli stessi siti oggetto di monitoraggio nella campagna conoscitiva dell'aprile 2012. Rispetto alla campagna pregressa i risultati del monitoraggio 2019 confermano gli stessi rapporti nello stato qualitativo tra i diversi corsi d'acqua, con condizioni più critiche sui rii secondari (Acque Rosse e Ribes), caratterizzati da un regime idrologico più povero e da una maggiore pressione degli scarichi antropici, rispetto ai corsi d'acqua di maggiori dimensioni (Assa e Chiusella). L'indice LIMeco presenta la stessa classificazione del 2012, ad eccezione della stazione sul Chiusella, dove passa da "Buono" a "Sufficiente". In generale l'indagine ha evidenziato condizioni ambientali più severe a causa della fase stagionale estiva che comporta minori portate (e quindi maggiori concentrazioni di inquinanti provenienti dagli scarichi) e maggiori temperature rispetto alla condizione primaverile della campagna 2012.
- Per la caratterizzazione biologica dei torrenti Chiusella e Ribes, il giorno 28/06/19 sono stati effettuati quattro campionamenti Star_ICMi ed I.B.E. in altrettanti siti così denominati: - S1C, torrente Chiusella, ubicata a monte del ponte autostradale A.5; - S2C, torrente Chiusella, ubicata presso il ponte della S.P., in località Chiusellaro; - S1R, torrente Ribes, ubicata a monte del ponte autostradale A.5; - S2R, torrente Ribes, ubicata a valle del ponte del raccordo autostradale A.4-A.5. Per la valutazione dello stato delle comunità macrobentoniche sono stati utilizzati sia il metodo multi habitat STAR_ICMi (A.A.V.V., 2007) sia il metodo I.B.E. (Ghetti 1986, 1995, 1997), per consentire il confronto con la precedente campagna dell'aprile 2012. I campionamenti dei macroinvertebrati sono stati effettuati con procedura conforme alle prescrizioni normative in materia. I siti scelti sono rappresentativi di ampi tratti fluviali, come previsto dalla Direttiva 2000/60. La procedura di campionamento ha previsto un'analisi della struttura in habitat del sito comprendente: 1) l'identificazione dei mesohabitat; 2) il riconoscimento dei microhabitat presenti; 3) la valutazione della loro estensione relativa (percentuali); 4) l'attribuzione del numero di incrementi per ciascun microhabitat. Dopo la compilazione della scheda di habitat si è proceduto alla stima delle percentuali di presenza nel sito dei singoli microhabitat, definendo il numero di unità di campionamento (incrementi) da raccogliere in ciascun microhabitat. L'unità minima per la classificazione è rappresentata da un campione costituito da 10 unità di campionamento (anche indicate, nel linguaggio comune, come "repliche"). È stata campionata una superficie di 1 m², come previsto dal protocollo di campionamento per corsi d'acqua appartenenti all'Idroecoregione 06, codice 06SS3 e 06SS1/2, con lunghezza tra 25 e 75 Km, come il Chiusella ed il Ribes nei tratti considerati. Dopo il campionamento, il riconoscimento dei diversi individui è stato condotto parte in campo, parte in laboratorio, con microscopio binoculare, previa fissazione in alcool dei campioni da esaminare. Le indagini del 2019 hanno evidenziato una condizione ambientale

confrontabile con quella del 2012, tenuto conto delle diverse condizioni stagionali derivanti dal periodo di indagine estivo del 2019 rispetto a quello primaverile (meno critico in termini di deflussi/diluizione di inquinanti e di temperature) del 2012. Nel dettaglio, in funzione dei siti e dei parametri di indagine sono state rilevate alcune variazioni in senso migliorativo o peggiorativo. La campagna chimico-fisica ha restituito un indice LIMeco sulle stesse classi del 2012 con l'eccezione del Chiusella, dove passa dalla classe "Buono" alla classe "Sufficiente". Per quanto riguarda l'indagine biologica, il confronto con la campagna condotta nel 2012 (limitata al solo I.B.E.) descrive un generale peggioramento nelle 4 stazioni campionate, in buona parte riconducibile, come già osservato, al differente periodo di campionamento (la campagna 2012 è stata svolta nel periodo primaverile con abbondanza di deflusso e temperatura più basse). L'indagine sull'Indice di Funzionalità Fluviale ha prodotto giudizi ambientali stazionari o in prevalenza migliorativi rispetto a quanto osservato nel 2012. Il quadro ambientale sopra delineato è del tutto compatibile con quello considerato in fase di progetto definitivo e non comporta nessuna necessità di adattamento delle progettazioni né del Piano di Monitoraggio già previsto. Resta confermato l'impatto positivo e migliorativo rispetto allo stato attuale prodotto dal previsto sistema di collettamento e trattamento di tutte le acque autostradali, prima del recapito nei corsi d'acqua recettori, che costituirà un elemento di mitigazione, specialmente nel periodo estivo, anche in presenza di un eventuale incremento dei carichi antropici veicolati dagli scarichi civili o distribuiti presenti sul territorio.

- Relativamente allo smaltimento delle acque di piattaforma nel periodo intercorso non sono intervenute variazioni normative a scala nazionale o locale influenti sulle soluzioni di progetto prospettate e sul dimensionamento delle opere. La soluzione soggetta a VIA può pertanto essere ritenuta allo stato attuale adeguata, fatte salve le variazioni non sostanziali nel frattempo intervenute per richiesta degli enti locali.
- Rispetto all'analisi idrogeologica svolta in fase di VIA le indagini in sito recentemente eseguite non hanno evidenziato variazioni significative né nell'assetto naturale dei corpi idrici (in particolare per quanto riguarda i fattori di interazione della rete idrografica con la falda superficiale) né nelle pressioni antropiche (nuovi prelievi da falda, uso del suolo, scarichi potenzialmente interagenti con la falda superficiale). In base ai riscontri attuali sul territorio, viene confermata la situazione di potenziale criticità, in relazione alla possibile contaminazione della falda superficiale in fase di cantiere, dell'area già indicata in sede di VIA, prossima al campo pozzi di Cascina Rolla; relativamente a questo sito si può considerare pertanto ancora valido quanto proposto nel piano di monitoraggio per le fasi ante, in corso e post operam, sulla base della realizzazione di una rete di 5 stazioni piezometriche di controllo. Inoltre, recependo quanto richiesto nel Dec. VIA con la Prescrizione A7.2 di seguito richiamata *"relativamente alla componente Acque superficiali, Acque sotterranee ed Assetto fisico del territorio (il Piano di Monitoraggio) deve essere integrato tenendo anche conto delle acque sotterranee in corrispondenza del pozzo idropotabile di Calea di Sotto"*, il Piano di Monitoraggio è stato integrato (come illustrato negli specifici elaborati) aggiungendo 2 ulteriori piezometri di controllo della falda superficiale nell'area del pozzo in oggetto (ubicato in prossimità del torrente Assa), posizionati rispettivamente a monte (nella direzione di propagazione della falda) del tracciato autostradale e a valle dello stesso, all'estremità di monte della fascia di rispetto del pozzo.
- Le attuali condizioni ambientali della componente Suolo e Sottosuolo non risultano modificate rispetto alla descrizione presentata nello Studio di Impatto Ambientale 2012.
- Le attuali condizioni ambientali della componente Vegetazione, Flora e Fauna non risultano modificate rispetto alla descrizione presentata nello Studio di Impatto Ambientale 2012.

- Le attuali condizioni ambientali della componente Paesaggio non risultano modificate rispetto alla descrizione presentata nello Studio di Impatto Ambientale 2012.
- In conformità a quanto emerso dalla valutazione dell'interesse archeologico redatta ai sensi del D.Lgs. 163/2006 in merito al progetto di ATIVA Engineering S.p.A. riguardante il Nodo Idraulico di Ivrea per la messa in sicurezza dal rischio di esondazione e adeguamento geometrico-funzionale dell'Autostrada A5 Torino-Aosta appariva evidente la profonda valenza storica del territorio interessato da lavori, data dalla frequentazione antropica ininterrotta dall'epoca preistorica e favorita dalla fitta rete di collegamenti viari di antica percorrenza. In particolare, la valutazione del rischio archeologico, ripartito in diversi gradi d'importanza (basso, medio, alto) individuava un'elevata possibilità di interferire con i lavori riguardo alla realizzazione del Viadotto Cartiera (km 37+410-37+794) e del Viadotto Fiorano (41+500 – 41+990) e all'adeguamento della sede stradale e dei sottopassi relativi alla strada vicinale di Sanguignolo, strada Rio Ribes e S.C. Pavone – Collettero (km 37+794 – 38+500). Pertanto esprimendo il proprio parere di competenza, la Soprintendenza chiedeva, per quanto possibile, di anticipare nelle aree lo scotico assistito, indicazione recepita nelle prescrizioni allegato al DEC VIA n. 2 del 12/1/2015 di pronuncia di compatibilità ambientale. Nel 2015, in seguito a successivi rinvenimenti archeologici in campi disposti presso la riva destra del Rio Ribes a cavallo con la S.S. 565 in Comune di Samone e Pavone Canavese durante l'assistenza al metanodotto SNAM Perosa-Aosta⁵, veniva richiesto dalla Soprintendenza competente di elevare il grado di rischio stimato nella relazione di Verifica tra le progressive 36+783 e 39+225 e di integrare le precedenti prescrizioni con una serie di sondaggi *ante operam*. Il piano, approvato dalla soprintendenza competente, prevedeva quindici sondaggi (A-N) da eseguirsi nelle aree ad alto rischio archeologico interessate dalle vasche di laminazione, sul tracciato della strada provvisoria per la temporanea deviazione del traffico e sugli interventi strutturali di palificazione. All'inizio dell'anno in corso nuovi ritrovamenti archeologici durante gli scavi per il collettore fognario in comune di Pavone Canavese che elevano il potenziale archeologico del territorio, rendevano necessaria un'integrazione al precedente piano dei sondaggi che vengono aumentati a ventuno (A-Z). In particolare l'individuazione di un insediamento a vocazione artigianale con tre fasi insediative e una necropoli romana con una sepoltura dotata di corredo⁹ in Borgata Quilico, in sinistra orografica del Rio Ribes, potenzia il rischio archeologico in prossimità della Strada Sanguignolo, dove il progetto prevede uno scotico di 50 cm per la creazione di una strada accessoria. Le attività di controllo preventivo già previste nello Studio di Impatto vengono pertanto integrate in linea con quanto esposto e verranno attuate sulla base delle seguenti prescrizioni contenute nel DEC VIA n.2 del 12/01/2015: Prescrizioni B.1, B.2 e B14 (scavi preventivi), B.3 e B.15 (indagini in caso di ritrovamenti), B.16 (gestione del cantiere e comunicazione in caso di ritrovamenti). Si richiama in merito quanto esposto in paragrafo 1.5 per quanto riguarda l'avvio dell'ottemperanza alle suddette prescrizioni.
- Considerando la stabilità dei dati di trafficosi può ragionevolmente ritenere che le condizioni del fattore Rumore non risultino modificate rispetto alla descrizione presentata nello Studio di Impatto Ambientale 2012.
- Le condizioni del fattore ambientale Vibrazioni non risultano modificate rispetto alla descrizione presentata nello Studio di Impatto Ambientale 2012.
- Relativamente all'Inquinamento luminoso, va considerato che sono previsti impianti di illuminazione della piattaforma stradale che rispondendo ai requisiti previsti per la sicurezza del traffico, intendono conseguire gli obiettivi di minimizzare i consumi energetici e limitare l'inquinamento luminoso (in termini di dispersione dei fasci luminosi e di abbagliamento sia molesto sia debilitante). La soluzione progettuale scelta per l'illuminazione stradale prevede

[Handwritten signatures and initials]

l'installazione di apparecchi illuminanti su palo definiti sulla base delle norme: UNI - 10439 "Requisiti illuminotecnici delle strade con traffico motorizzato": per la valutazione dei requisiti di quantità e qualità dell'illuminazione stradale per la progettazione, la verifica e la manutenzione di un impianto di illuminazione; UNI - 10819 "Impianti di illuminazione esterna, requisiti per la limitazione della dispersione verso l'alto del flusso luminoso": per la valutazione dei requisiti degli impianti di illuminazione esterna, per la limitazione della dispersione verso l'alto di flusso luminoso proveniente da sorgenti di luce artificiale; e coerenti, nel rispetto delle piene condizioni di sicurezza dell'autostrada: con le norme tecniche dell'Ente italiano di unificazione (UNI) e del Comitato elettrotecnico italiano (C.E.I.) che definiscono i requisiti di qualità dell'illuminazione stradale per la limitazione dell'inquinamento luminoso; con i criteri dettati dalle *Linee guida per la limitazione dell'inquinamento luminoso e del consumo energetico* approvate con *Deliberazione della Giunta Regionale 20 novembre 2006, n. 29-4373* ed allegate alla stessa. Gli interventi riguardano aree in cui sono già oggi presenti impianti di illuminazione lungo l'autostrada nel suo attuale assetto e le opere in progetto non interessano aree vincolate sotto il profilo dell'inquinamento luminoso. Quindi, non si prevedono significative modificazioni delle attuali condizioni di illuminazione ambientale derivanti dalle opere in progetto, e di conseguenza non si prevedono ulteriori interventi di mitigazione integrativi della tipologia di impianto scelta.

- In merito alle problematiche concernenti l'incidentalità si osserva che: - la realizzazione delle opere in progetto non determina variazioni dei volumi di traffico in transito sull'infrastruttura autostradale o della sua ripartizione secondo le classi veicolari; - il tratto di intervento è già oggi provvisto di idonei sicurvia laterali e centro strada, di impianto di illuminazione in corrispondenza dello svincolo di interconnessione e dello svincolo di Ivrea, nonché di segnaletica verticale/orizzontale secondo le più recenti indicazioni normative; - tale tratto verrà adeguato alle vigenti disposizioni normative anche dal punto di vista della geometria stradale, ampliandone la banchina di separazione tra le carreggiate e le corsie di emergenza, e dotandolo di piazzole di sosta localizzate a distanza regolare. Ne consegue che l'attuazione delle opere in progetto consente di acquisire più elevati standard di sicurezza rispetto alle problematiche connesse sia all'incidentalità ordinaria, sia all'incidentalità che dovesse coinvolgere mezzi trasportanti merci pericolose. In merito si osserva che il tratto dell'autostrada A5 in cui si registrano i maggiori livelli di traffico è quello tra lo svincolo di interconnessione e lo svincolo di Ivrea, tratto in cui si sovrappongono i flussi che percorrono la direttrice di Torino con quelli che percorrono il raccordo A4/A5. Di poco inferiori i flussi nel successivo tratto svincolo di Ivrea – svincolo di Quincinetto. Questa condizione di maggiore carico qualifica il tratto di previsto intervento, nell'ambito di una direttrice in cui l'infrastruttura presenta omogenee caratteristiche della geometria autostradale, come quello di intervento prioritario. Con riferimento ai potenziali incidenti che dovessero coinvolgere mezzi trasportanti merci pericolose, si evidenzia che: - non risultano presenti nell'intorno del tratto in esame attività di carattere industriale a rischio di incidente rilevante, e sono pertanto da escludere effetti "domino"; - per quanto attiene i rischi connessi allo sversamento sulla piattaforma stradale di sostanze pericolose, lungo l'intera estensione del tratto di intervento, ovvero sia lungo i tratti in viadotto che i tratti in rilevato, è prevista la realizzazione di dispositivi di raccolta delle acque di prima pioggia, che consentono di prevenire anche in caso di sversamenti accidentali il rischio di inquinamento delle acque e/o del suolo. Le considerazioni sopra esposte consentono di qualificare positivamente le opere in progetto sia sotto il profilo dell'incidentalità ordinaria, sia di quella potenzialmente in grado di determinare conseguenze sull'ambiente circostante.

- Nel corso della procedura di VIA è stato presentato un Piano di Monitoraggio Ambientale riguardante i seguenti: Terreno di scotico; Atmosfera – qualità dell'aria; Acque superficiali; Acque sotterranee; Vegetazione; Rumore. Il suddetto Piano di Monitoraggio è stato integrato sulla base delle prescrizioni A.7 e B.11 del DEC VIA n. 2 del 12/01/2015. Gli elaborati integrati sono stati trasmessi agli Enti di riferimento per l'avvio della verifica di ottemperanza alle relative prescrizioni.

CONSIDERATO E VALUTATO, in conclusione, che, sulla base di quanto rappresentato dalla Società proponente:

- le condizioni ambientali in atto nell'area di intervento non presentano modifiche sostanziali rispetto alla situazione considerata ai fini della predisposizione dello Studio di Impatto Ambientale, nonché degli elaborati integrativi e suo tempo richiesti allo scopo di ottenere la pronuncia di compatibilità ambientale di cui al Decreto Ministeriale n. 2 del 12 gennaio 2015;
- rispetto al 2015, il quadro di riferimento programmatico si è evoluto con l'approvazione del Piano di Gestione del Rischio Alluvione, con D.P.C.M. del 27 ottobre 2016 e del Piano paesaggistico regionale, con D.C.R. n. 233-35836 del 3 ottobre 2017, sulla base dell'accordo, firmato il 14 marzo 2017, tra il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e la Regione Piemonte: le opere in esame risultano coerenti con le previsioni, direttive e prescrizioni di tali strumenti di piano;
- gli obiettivi che si intendono realizzare con l'attuazione delle opere in progetto attengono, a livello di sistema territoriale, alla prevenzione del rischio idraulico e dei potenziali danni alle comunità e alle infrastrutture; ATIVA Spa intende attuare una riqualificazione ambientale complessiva del tratto stradale di intervento, corrispondendo anche ad altri obiettivi: adeguamento della geometria stradale, assicurando migliori condizioni di sicurezza di traffico; qualificazione paesaggistica dell'autostrada, che si esprime nelle coordinate architetture di due viadotti (Cartiera e Marchetti, quest'ultimo già realizzato) convergenti nello svincolo di interconnessione tra la A5 il raccordo autostradale A4/A5; bonifica acustica degli insediamenti prossimi all'autostrada; il riferimento in questo caso è dato dal *Piano di risanamento acustico del tratto autostradale Torino – Quincinetto* predisposto dalla Provincia di Torino e attuato da Ativa secondo un programma di interventi concordato con la Provincia stessa; qualificazione ambientale, ecologica e paesaggistica, dell'infrastruttura, attuata per mezzo di un articolato sistema di opere in verde (in merito, sono stati richiamati, in particolare, gli interventi di rinaturalizzazione previsti nelle zone circostanti lo svincolo di interconnessione; questi interventi, comprendenti la formazione di aree boscate nelle zone dismesse e la sistemazione a verde dei margini delle nuove componenti dell'infrastruttura, interessano un ambito di sensibilità ambientale che si articola lungo il corso del torrente Chiusella e si dirama lungo quello dei suoi affluenti; e gli interventi in corrispondenza dell'attraversamento della Roggia Rossa, che nel settore settentrionale dell'intervento (3° lotto) costituisce il più importante corridoio ecologico attraversato dall'autostrada); trasformazione in corridoi ecologici degli attraversamenti fluviali: nelle zone in cui sono previsti i viadotti i corsi d'acqua hanno oggi a disposizione manufatti di ridotta dimensione che costituiscono una strozzatura anche per i corridoi ecologici che gli stessi corsi d'acqua rappresentano; la realizzazione delle opere d'arte rappresenta anche un beneficio nei confronti del reticolo ecosistemico locale; salvaguardia della qualità delle acque superficiali e sotterranee, ottenuta attraverso un sistema di controllo ambientale delle acque di piattaforma (che prevede l'intercettazione, mediante apposite strutture di invaso, delle "acque di prima pioggia", cioè della porzione di volume di pioggia contenente il maggior carico inquinante da trattare secondo quanto previsto dalla normativa vigente; e l'intercettazione, regimazione e convogliamento verso apposite strutture di invaso, delle acque di piattaforma in caso di

A

AS - [Signature] 13

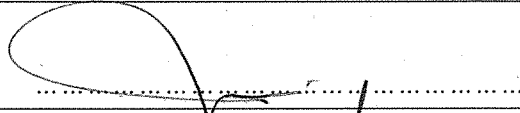
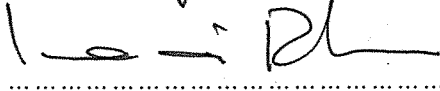
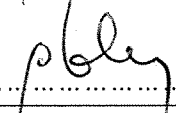
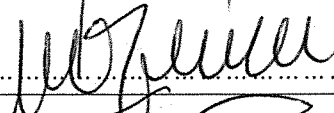
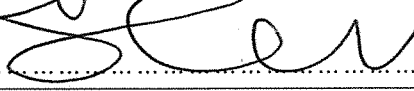
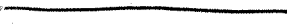
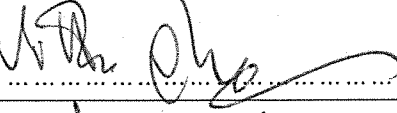
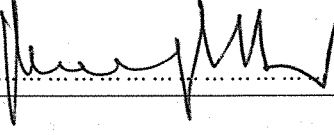
precipitazione intensa allo scopo di garantire la sicurezza della circolazione autostradale); sinergia con i Programmi di intervento della Provincia di Torino riguardanti la principale rete viaria locale; si evidenziano al riguardo come interventi complementari alle opere autostradali, l'attuazione del collegamento tra la SP 69 e la SP 565 e della variante lungo la S.P. 77;

RITENUTO, pertanto, in considerazione della tempestività della richiesta di proroga, delle motivazioni della stessa e di quanto sopra rappresentato in relazione ai vincoli territoriali e ambientali, al quadro programmatico, al quadro progettuale e al quadro ambientale, che non vi sono ragioni ostative alla concessione di una proroga di cinque anni del termine (in scadenza l'11 febbraio 2020) di cui al decreto ministeriale di compatibilità ambientale 002 del 12/01/2015 (il cui estratto del provvedimento di valutazione di impatto ambientale è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 17 del 12/02/2015), entro il quale il progetto dovrà essere realizzato;


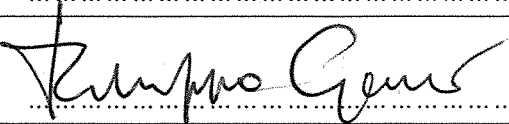

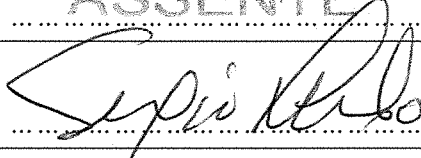
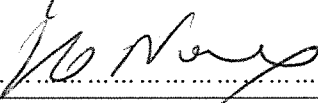
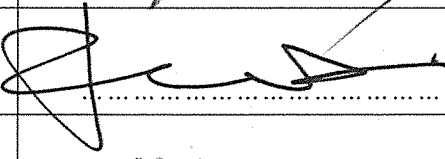
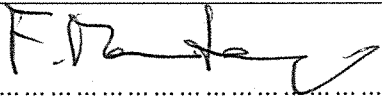


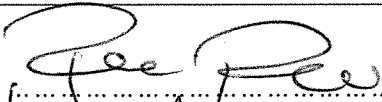
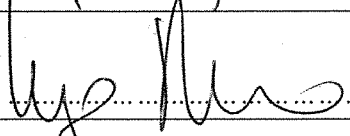
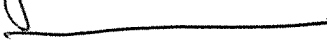
TUTTO CIÒ VISTO, CONSIDERATO E VALUTATO
la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS


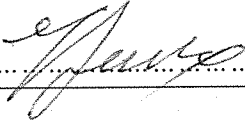

RITIENE

che si possa concedere la proroga quinquennale del termine (in scadenza l'11 febbraio 2020).

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	
Avv. Luca Di Raimondo (Coordinatore Sottocommissione VAS)	
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	
Prof. Saverio Altieri	
Prof. Vittorio Amadio	
Dott. Renzo Baldoni	

Avv. Filippo Bernocchi	ASSENTE
Ing. Stefano Bonino	ASSENTE
Dott. Andrea Borgia	Borgia
Ing. Silvio Bosetti	Bosetti
Ing. Stefano Calzolari	ASSENTE
Cons. Giuseppe Caruso	_____
Ing. Antonio Castelgrande	Castelgrande
Arch. Giuseppe Chiriatti	Chiriatti
Arch. Laura Cobello	Cobello
Prof. Carlo Collivignarelli	ASSENTE
Dott. Siro Corezzi	Corezzi
Dott. Federico Crescenzi	Crescenzi
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	SD
Cons. Marco De Giorgi	ASSENTE
Ing. Chiara Di Mambro	ASSENTE
Ing. Francesco Di Mino	Di Mino
Ing. Graziano Falappa	ASSENTE

Arch. Antonio Gatto	
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	
Prof. Antonio Grimaldi	
Ing. Despoina Karniadaki	ASSENTE
Dott. Andrea Lazzari	ASSENTE
Arch. Sergio Lembo	
Arch. Salvatore Lo Nardo	
Arch. Bortolo Mainardi	
Avv. Michele Mauceri	ASSENTE
Ing. Arturo Luca Montanelli	ASSENTE
Ing. Francesco Montemagno	
Ing. Santi Muscarà	
Arch. Eleni Papaleludi Melis	
Ing. Mauro Patti	
Cons. Roberto Proietti	
Dott. Vincenzo Ruggiero	
Dott. Vincenzo Sacco	

Avv. Xavier Santiapichi	ASSENTE
Dott. Paolo Saraceno	
Dott. Franco Secchieri	
Arch. Francesca Soro	ASSENTE
Dott. Francesco Carmelo Vazzana	
Ing. Roberto Viviani	ASSENTE

Ing. Guido Monteforte Specchi (Presidente)	.....
Cons. Giuseppe Caruso (Coordinatore Sottocommissione VAS)	.....
Dott. Gaetano Bordone (Coordinatore Sottocommissione VIA)	.....
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres (Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)	.....
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)	.....
Prof. Saverio Altieri	.....
Prof. Vittorio Amadio	.....
Dott. Renzo Baldoni	.....
Avv. Filippo Bernocchi	.....
Ing. Stefano Bonino	.....
Dott. Andrea Borgia	.....

Ing. Silvio Bosetti	.....
Ing. Stefano Calzolari	.....
Ing. Antonio Castelgrande	.....
Arch. Giuseppe Chiriatti	.....
Arch. Laura Cobello	.....
Prof. Carlo Collivignarelli	.....
Dott. Siro Corezzi	.....
Dott. Federico Crescenzi	.....
Prof.ssa Barbara Santa De Donno	.....
Cons. Marco De Giorgi	.....
Ing. Chiara Di Mambro	.....
Ing. Francesco Di Mino	.....
Avv. Luca Di Raimondo	.....
Ing. Graziano Falappa	.....
Arch. Antonio Gatto	.....
Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini	.....
Prof. Antonio Grimaldi	.....