



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

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



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Commissione Tecnica VIA - VAS

U.prot CTVA - 2009 - 0003853 del 16/10/2009



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - ex Direzione Salvaguardia Ambientale

E.prot exDSA - 2009 - 0027914 del 19/10/2009

All'On. Sig. Ministro
per il tramite del
Sig. Capo Di Gabinetto
SEDE

Alla Direzione Generale per la
Salvaguardia Ambientale
Divisione III
c.a. Dott. Mariano Grillo
SEDE

Pratica N.

Ref. Mittente:

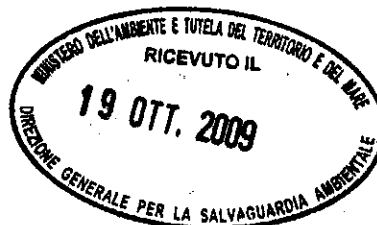
**OGGETTO: Verifica di Assoggettabilità alla VIA Progetto di
costruzione del viadotto Marchetti - autostrada A4/5.
Trasmissione parere n. 362 del 15 ottobre 2009.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4, lettera e) del DM n. GAB/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza, si trasmette copia conforme del parere
relativo al procedimento in oggetto, approvato dalla Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS nella seduta plenaria del 15 ottobre 2009.

IL SEGRETARIO DELLA COMMISSIONE

(Avv. Sandro Campilongo)

All.: c.s.



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione



MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL' IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

Parere n. 362 del 15.10.2009

Progetto:	Verifica di Assoggettabilità alla VIA Progetto di costruzione del viadotto Marchetti – autostrada A4/5
Proponente:	Ativa S.p.A.

[Handwritten signatures and notes]

2009

15

Handwritten signatures and notes are present throughout the page, including a large signature on the right side of the table and several smaller ones below it.

MINISTERO DELL'AMBIENTE, DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

La Commissione Tecnica di Verifica per l'Impatto Ambientale

VISTA la domanda di verifica di assoggettabilità alla procedura di valutazione di impatto ambientale presentata dalla Società Ativa S.p.A. (Autostrada Torino Ivrea Valle d'Aosta) in data 03/07/2009, concernente il progetto di costruzione del viadotto Marchetti – autostrada A4/5 da realizzarsi nel comune di Pavone Canavese;

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;

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 prevede l'istituzione della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale VIA-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/150/07 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;

VISTI i Decreti del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare di nomina dei componenti della Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS prot GAB/DEC/194/2008 del 23 giugno 2008 e GAB/DEC/217/08 del 28 luglio 2008;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'annuncio relativo alla domanda di verifica di assoggettabilità alla valutazione di impatto ambientale ed al conseguente deposito del progetto preliminare e dello studio preliminare ambientale per la pubblica consultazione, è avvenuta in data 30/06/2009 sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana;

VISTA la documentazione esaminata che si compone dei seguenti elaborati:

- studio preliminare ambientale e progetto preliminare fornito dalla Società Ativa S.p.A. in data 09/07/2009 prot.n.DSA/17709;

VISTE E CONSIDERATE le osservazioni espresse ai sensi del comma 4 dell'art. 24 del D.Lgs. n.152/2006 così come modificato ed integrato dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 dai soggetti di seguito elencati:

- Regione Piemonte – Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, 18/08/2009, acquisite al prot. DSA/22441 del 20/08/2009;

NTE
EL MARE
ica
VAS

1 - Quadro di riferimento programmatico

Considerato che il progetto riguarda la ricostruzione, con grandi migliorie tecniche ed idrauliche, di un tratto autostradale distrutto da eventi alluvionali dell'ottobre 2000, e in particolare del Viadotto Marchetti con rifacimento di circa 950 metri di tratta autostradale sulla A4/A5 nel territorio del Comune di Pavone Canavese, in prossimità del tratto di interconnessione con la A5;

Considerato che il progetto non crea nuove infrastrutture ma semplicemente ricostruisce la continuità viaria distrutta da eventi alluvionali, con realizzazione di un viadotto a una sola campata.

Valutato che le opere in progetto rappresentano un primo lotto funzionale di quanto compreso nello Studio di fattibilità predisposto da Ativa S.p.A. per gli interventi atti a ridurre le interferenze tra le fasce fluviali del "nodo idraulico di Ivrea e le autostrade A5, Torino - Quincinetto, e A4/A5, Ivrea - Santhià.

Considerato che il progetto è stato esaminato come Studio di fattibilità, in data 01/08/2002 dall'Autorità di Bacino del fiume Po, sottocommissione Assetto Idrogeologico, con espressione, per l'opera in oggetto, di parere di conformità rispetto al Piano Stralcio per L'Assetto Idrogeologico ed ai piani di intervento approvati

Considerato che i vincoli dello studio e delle soluzioni progettuali sono stati:

- le richieste e le indicazioni delle Amministrazioni Pubbliche e dell'Autorità di Bacino del Fiume Po;
- la necessità di intervento su un'importante arteria di collegamento internazionale e di transito da e per la Valle d'Aosta, quale i tratti autostradali in oggetto, dovendo garantirne comunque l'efficienza e la funzionalità (obbligo legalmente richiesto all'Ativa S.p.A. quale concessionario di servizio di pubblica utilità).
- la necessità di ridurre la situazione di rischio attualmente presente sia per le strutture autostradali che per le zone abitate limitrofe.

Considerato che l'attraversamento ricade all'interno della delimitazione delle fasce fluviali contenute nel PAI (approvato con DPCM del 24 maggio del 2001), 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.

Considerato che l'intervento proposto non cambia sostanzialmente la tipologia dell'opera che mantiene le stesse caratteristiche di "usabilità" e non muta le precedenti condizioni di esercizio (tipologia e intensità del traffico)

Valutato che il progetto non prevede nuove opere, al di fuori del tratto autostradale da ricostruire e che è inquadrato, secondo le dichiarazioni del Proponente, come 1° stralcio esecutivo del nodo idraulico di Ivrea le cui proposizioni non sono riportate negli atti progettuali se non come indicazioni generali di sistemazione idraulica dell'intera area;

2 - Quadro di riferimento progettuale

Visto che a seguito dell'evento alluvionale sulla A4/A5, nel tratto interessato dall'intervento in progetto, è stata distrutta la sede stradale ed è stata quindi realizzata una viabilità provvisoria a 4 corsie di marcia in

374
RAM
CO
AV
MINISTERO
DELLA
CANTIERI
ALVEO

alveo. Tale soluzione ha consentito di ripristinare una sufficiente efficienza di esercizio dell'autostrada e di mettere in sicurezza la borgata Marchetti, ma non tutela l'integrità della struttura autostradale e delle aree circostanti in caso di evento alluvionale.

Considerato che il progetto riguarda soltanto la realizzazione di un viadotto a una sola campata di circa 250 metri sul Rio Ribes, in luogo di un precedente ponte di circa 12 metri e di un tratto in rilevato, e di tutte le infrastrutture tecniche e impiantistiche necessarie per il funzionamento

Considerato che l'effetto dell'evento alluvionale dell'ottobre 2000, sulle strutture autostradali nell'area in oggetto, è stato estremamente pesante, avendo comportato la demolizione e l'asportazione di ampie zone di piani viari e rilevati e comunque l'ammaloramento delle pavimentazioni stradali nei tratti allagati, con conseguente interruzione del pubblico servizio.

Considerato che la portata di piena di riferimento è calcolata con tempo di ritorno pari a 200 anni, e costituisce il riferimento per l'assetto di progetto del tratto di corso d'acqua, stimata pari a 2.530 m³/s a Ivrea, che aumentano di poco più di 100 m³/s alla confluenza in Po;

Considerato che la soluzione progettuale proposta permetterà di sostituire ed eliminare la deviazione provvisoria esistente realizzata subito dopo gli eventi di ottobre 2000, con eliminazione del conseguente rallentamento del traffico e dell'occupazione di aree in alveo.

Considerato che il comune di Pavone Canavese ha un grado di sismicità in zona 4, ovvero un ambito a sismicità minima per il quale in sede progettuale si terrà conto nelle verifiche di stabilità dei manufatti in terra, previsti in progetto, e nel dimensionamento strutturale delle opere d'arte.

Valutato che il progetto è presentato come progetto preliminare, pur avendo completezza e dettaglio di dati e disegni tale da poterlo far inquadrare in categoria superiore;

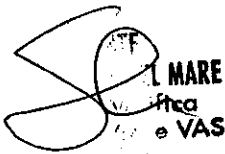
Considerato che la realizzazione di questo primo lotto funzionale concorra a risolvere localmente la situazione di rischio relativa a Borgata Marchetti e, limitatamente al tratto rialzato, a mettere in sicurezza i piani viari.

Considerato che la messa in sicurezza del nodo autostradale potrà essere ovviamente raggiunta solo al momento della realizzazione completa degli interventi previsti nello studio di fattibilità comprendente la realizzazione del viadotto Pavone sulla A5 e l'innalzamento della quota viaria dell'intera interconnessione autostradale e che gli interventi relativi al presente progetto tengono già conto delle future sistemazioni che risultano pertanto necessarie e che dovrebbero essere realizzate in modo sequenziale rispetto ad essi.

Valutato che un ulteriore motivo di urgenza per il completamento degli interventi è rappresentato dalla realizzazione delle opere di difesa arginale e sistemazione ambientale lungo il paleoalveo (zona Fiorano - Banchette e lungo l'alveo del rio Ribes) e lungo il torrente Chiusella.

Considerato che il viadotto sarà realizzato con una struttura ad arco singolo a via inferiore, con luce tra le spalle di 250 m. L'impalcato, appeso all'arco per mezzo dei pendini di sospensione, comprenderà due carreggiate autostradali, ciascuna larga 14.5 m, più due banchine di 1.7 m ciascuna, per un totale di 17.85 m per via.

Considerato che per quanto attiene le opere di fondazione, le indagini geognostiche e le prove geotecniche eseguite hanno evidenziato particolari problemi legati alle scarse caratteristiche meccaniche e di portata del



terreno, costituito nelle porzioni inferiori da limi e argille, per cui si ritiene opportuna l'adozione di fondazioni a pozzo con corone di pali diametro 2200 mm e profondità 30 metri, in corrispondenza delle spalle;

Considerato che per la definizione delle quote del viadotto di progetto è stato assunto come riferimento, come richiesto al punto 3.2.1 del "Progetto di Piano Stralcio per l'assetto idrogeologico" (deliberazione Autorità di Bacino del fiume Po, 11 maggio 1999 n°1/99), una quota d'intradosso dell'impalcato superiore alla quota di sommità degli argini presenti, in particolare dell'argine di Borgata Marchetti pari a m 232 m s.l.m., e che pertanto la quota minima dell'intradosso dell'impalcato, in corrispondenza degli appoggi è pari a 232,30 m s.l.m.,

Considerato che tale quota, essendo stata ricavata tramite una verifica idraulica che prevedeva la presenza di uno sbarramento (rappresentata dal vecchio rilevato autostradale) al libero deflusso delle acque di piena, può essere considerata, anche in attesa di ulteriori verifiche idrauliche per il nuovo stato di fatto, come sicuramente idonea e cautelativa.

Considerato che la quota del nuovo viadotto pari a 236,3 m s.l.m comporta l'adeguamento dei tratti di rilevato ad essi adiacenti per il raccordo della nuova livelletta con l'esistente.

Considerato che le caratteristiche tecniche e dimensionali principali dell'opera di attraversamento possono essere così riassunte:

- attraversamento, sospeso ad arco superiore di altezza pari a circa 55 m, ha campata di luce netta pari a circa 250 m;
- travata di impalcato, a cassone, sorregge le due piattaforme stradali di larghezza ciascuna pari a 18 m; ogni piattaforma è suddivisa in quattro corsie, di cui la prima d'emergenza, affiancate lateralmente da due marciapiedi di larghezza 1,1 m; la larghezza trasversale complessiva dell'impalcato raggiunge pertanto circa 41,0 m;
- la spalla sinistra è realizzata in corrispondenza dell'argine che difende l'abitato Marchetti, mentre la spalla destra è posta in area golenale;
- entrambe le spalle sono fondate su pali profondi di grosso diametro (\square 2200) e pozzi profondi;
- nel caso in cui l'argine sia raccordato direttamente alla spalla, la tenuta idraulica nel tratto arginale interessato dal collegamento è assicurata da un diaframma plastico che si sviluppa per circa 15 m a monte della spalla;
- è previsto, a protezione del tratto di argine soggetto a rifacimento, il rivestimento in materassi tipo Reno;
- la quota minima dell'intradosso dell'impalcato, in corrispondenza degli appoggi è pari a 232,30 m s.m.;
- l'estradosso della platea di fondazione delle spalle, poste rispettivamente a sinistra e a destra ad una distanza di circa 125 m e 75 m dall'alveo attivo del rio Ribes, è posta alla quota di 225,0 m s.m., confrontabile con la quota minima di fondo alveo (224,9 m s.m.) e comunque oltre 2,0 m al di sotto della quota media dell'attuale piano campagna (minima 227,0 m s.m.);
- a protezione delle platee di fondazione sono posizionati dei rivestimenti in materassi tipo Reno;
- in corrispondenza del viadotto la livelletta di profilo delle rampe di accesso raggiunge la quota viabile di circa 236,30 m s.m.;
- i rilevati di accesso alle spalle sono difesi con rivestimenti in materassi tipo Reno sino ad una quota di sicurezza superiore di 0,7 m al profilo idrico della piena di riferimento.

33AM I
Dol
ZAV

MINISTERO
DELLA PUBBLICA
COSTRUZIONE
dell'edilizia

Considerato che per la difesa delle zone di spalla è previsto il posizionamento della platea di fondazione ad una quota di estradosso pari a 225.0 m s.m., quota paragonabile al fondo alveo del rio Ribes e che la difesa della platea saranno posizionati dei materassi Reno a coprire l'intero ingombro della fondazione.

Considerato che sono previsti ulteriori interventi di sistemazione idraulica mediante la posa di geotessili e materassi Reno quali elementi di rinforzo dei rilevati e dell'argine esistente, nonché scogliere di rinforzo delle sponde del rio Ribes per garantire la stabilità del corso d'acqua e a proteggere le zone maggiormente esposte.

Considerato che il progetto non prevede il montaggio di installazioni fisse per l'alloggiamento degli operatori fatta salva la disposizione dei servizi igienico-sanitari come previsto dal D. Lgs 81/08, e che parte dell'area sarà soggetta a occupazione temporanea e si prevede, al termine del cantiere, il ripristino dei luoghi.

Considerato che per i movimenti di terra del progetto di adeguamento dello svincolo Marchetti è stato valutato che, sommando tutti gli interventi, dovranno essere sistemati in rilevato circa 62.500 m³ di materiale. Sono stati inoltre previsti interventi di ripristino delle scarpate mediante riporto di terreno vegetale per un totale di circa 8000 m³.

Visto che il progetto prevede che verranno asportati circa 2.500 m³ di scavo in terreno di qualsiasi natura, 8.000 m³ per la bonifica dei sottofondi e circa 20.000 m³ derivanti dalle demolizioni delle piste esistenti, su cui non sono presenti analisi puntuali.

Considerato che il progetto prevede di tre cave di prestito di materiali, Montalto Dora, Piverone e Foglizzo, in un raggio di 18 km circa dal cantiere, da cui potrebbero essere acquisiti i materiali necessari, oltre quelli da recuperare in cantiere, per la costruzione dei rilevati

Considerato che risulta, alla luce dei dati forniti, eccessivo prelevare da cave esterne, circa 60.000 m³ di materiale per la costruzione del rilevato, come previsto in progetto, senza alcun riutilizzo dei 20.000 m³ di materiali eccedenti scavato proveniente dalle demolizioni dei rilevati provvisori esistenti;

Considerato che la durata complessiva del progetto è valutata in 61 mesi, di cui 36 per progettazioni, conferenze di servizi e acquisizione visti, pareri ed approvazioni, e 25 per esecuzione dei lavori in cantiere, con un costo presunto di euro 50.388.020, di cui euro 40.503.000 a base d'asta, e euro 9.885.020 per somme a disposizione dell'Amministrazione

3 - Quadro di riferimento ambientale

Considerato che le operazioni di cantiere riguardano il rifacimento e l'adeguamento delle carreggiate e dei raccordi fra l'attuale sede autostradale e l'opera di nuova costruzione comprendente l'infrastruttura dell'impalcato e l'adattamento della sede stradale di collegamento.

Valutato che l'esigenza di realizzare un viadotto a campata unica ha ristretto la scelta a poche soluzioni progettuali pertanto è stato previsto un ponte ad arco. L'impatto alla linea d'orizzonte sarà mitigato dalle scelte di progetto ed il colore bianco servirà a contestualizzare il cono visuale circostante.

SE
MARE
ca

Considerato che le opere di scavo e di fondazione relative alla pista bidirezionale e all'impalcato non influiscono, secondo le proposizioni progettuali e le indagini presentate, con la morfologia del sottosuolo e non hanno ripercussioni sulle acque superficiali e sulle falde acquifere.

Considerato che la salvaguardia delle acque superficiali e profonde verranno comunque realizzati interventi di protezione per eventi accidentali.

Considerato che la nulla o molto poco varia nel rispetto degli aspetti agronomici ed in relazione alla qualità dell'aria e del rumore, considerando anche il fatto che non esistono ricettori significativi nei dintorni.

Considerato che le aree dimesse adiacenti l'impalcato e per tutte le lavorazioni effettuate saranno recuperate e adeguatamente ripristinate a verde.

Considerato che gli impatti previsti del quadro complessivo dei livelli esaminati (aria, acqua, rumore, suolo e sottosuolo, vibrazioni, emissioni, luminosità, vegetazione, flora, fauna, ecosistemi, paesaggio, archeologia, eccetera), sono stati studiati sia relativamente alla fase di costruzione che alla fase di esercizio

Considerato che gli aspetti ambientali di rilievo, in funzione della tipologia progettuale, sono essenzialmente riconducibili alla qualità delle acque di falda e alla preservazione del suolo e sottosuolo.

Considerato che nella fase di cantiere prevedono i seguenti impatti:

- asportazione di suolo agrario;
- inquinamento del suolo da polveri sollevate dal passaggio dei mezzi d'opera.

Considerato che nella fase di esercizio si prevedono i seguenti impatti:

- inquinamento da gas di scarico;
- deposizione di particolato aerodisperso proveniente dal traffico veicolare
- eventuali sversamenti accidentali di idrocarburi e/o oli lubrificanti ;

Valutato che gli interventi di mitigazione ambientale prevedono in fase di cantiere scelte di specifiche modalità costruttive a basso impatto:

- modalità esecutive che riducano al minimo l'impiego di addittivanti in fase di perforazione
- uso di rivestimenti temporanei, piuttosto che miscele bentonitiche, per sostenere le pareti degli scavi.
- Per quanto concerne l'eventualità di sversamenti accidentali, il progetto prevede l'adozione di un adeguato sistema di smaltimento delle acque di piattaforma, con la realizzazione di fossi biofiltranti. Tali accorgimenti tecnici, in caso di emergenza, consentiranno anche un margine temporale adeguato per operazioni di pronto intervento atte a bonificare i settori eventualmente interessati da sversamenti di sostanze inquinanti.
- esecuzione dei lavori in più fasi successive. Sono state individuate di conseguenza delle soluzioni progettuali che prevedono, oltre ad una realizzazione delle opere senza interruzione di continuità, la possibilità di garantire in ogni fase la viabilità, per quanto provvisoria, sufficiente a garantire l'adeguata condizione di ricettività e fluidità dei flussi di traffico percorrenti le tratte in questione.

Valutato che gli impatti in fase di esercizio, non subiranno alcun aumento rispetto alla situazione attuale rispetto a tutte le componenti ambientali, anzi è da prevedere un sia pur modesto decremento del quadro emissivo totale, in funzione della maggior fluidità di traffico, e del livello di inquinamento luminoso, in

[Handwritten signatures and initials]

35AM
177
247

funzione di adeguate scelte progettuali.

Valutato che la soluzione individuata si può ritenere l'unica in grado di garantire un livello di sicurezza adeguato alle criticità idrauliche dell'area e che nell'assetto di progetto, il nuovo viadotto garantirà migliori condizioni di sicurezza stradale e consentirà una migliore percorrenza dei flussi di traffico veicolare rispetto a quella garantita dall'attuale configurazione provvisoria.

Valutato che le opere in progetto non portano ad alterazioni degli equilibri dell'ambiente circostante e non sono in contrasto con le previsioni del PRGC del comune di Pavone Canavese. Non sono previsti inoltre vincoli di tutela ambientale che pregiudichino la realizzazione dell'opera in progetto e per quanto riguarda la componente atmosfera i recettori interessati da tale ammodernamento rimarranno sostanzialmente gli stessi rispetto a quelli attuali e si può ritenere che un eventuale aumento dei flussi di traffico, negli anni a venire, venga più che compensato dalla riduzione delle emissioni di veicoli.

Valutato che il confronto della qualità dell'aria fra la configurazione attuale e quella futura si evidenzia che l'adeguamento viabilistico in progetto, porterà ad una migliore fluidità del traffico e che in termini di qualità dell'aria, si possano attendere livelli di concentrazione degli inquinanti inferiori a quelli attualmente rilevabili.

Considerato che dal punto di vista idraulico l'intervento in progetto è volto a ripristinare le condizioni di sicurezza necessarie a garantire un corretto deflusso delle acque anche in concomitanza di un evento alluvionale con piena duecentennale ed è conforme alle prescrizioni del PAI.

Considerato che la falda freatica è sita ad una profondità variabile tra 1 e 3 metri dal piano campagna e che la transizione tra i sedimenti quaternari ed il substrato roccioso ospita, ad una profondità di circa 100 m, la falda in pressione protetta.

Considerato che la componente vibrazione non costituisce, alla luce dei dati sulle sorgenti impiegati, una condizione di pericolo o di disturbo per i recettori circostanti.

Considerato che per la componente rumore i risultati della modellizzazione e della mappatura acustica hanno evidenziato per l'area di Pavone Canavese l'assenza di criticità nell'area interessata dall'intervento.

Considerato che riguardo alla componente dell'inquinamento luminoso tutti gli impianti di illuminazione in progetto saranno conformi alla L.R. Piemonte 31/00 e tutte le proposte di intervento individuate contribuiscono, in modo più o meno significativo, al risparmio energetico e quindi, indirettamente, ad una minore emissione di anidride carbonica e di inquinanti in atmosfera.

Considerato che l'analisi dello stato d'incidentalità ha affrontato le valutazioni connesse al trasporto di sostanze pericolose, la valutazione dell'interazione tra industrie a rischio di incidente rilevante presenti sul territorio in prossimità del tracciato dell'autostrada. A fronte dello studio svolto, è emerso come la realizzazione dell'intervento in progetto non comporta un aggravio del rischio connesso alla presenza dell'infrastruttura sul territorio, ma rappresenta anzi un beneficio rispetto alla deviazione provvisoria esistente, visto l'ammodernamento dell'infrastruttura stessa e il suo adeguamento alle normative vigenti.

Considerato che riguardo alla componente ecosistemi gli interventi in progetto provocano una modesta asportazione di una tipologia di vegetazione di scarso interesse faunistico e naturalistico con basso livello di impatto ed un miglioramento della componente attraverso gli interventi di mitigazione a verde previsti.

**J. DELL'AMBIENTE
E DEL TERRITORIO**
Servizio tecnico di
Ambiente

Considerato che la fauna terrestre riscontrata o potenzialmente presente localmente non comprende specie rare o in via di estinzione; non sono presenti biotopi o siti di interesse comunitario come previsti dalla Direttiva Europea HABITAT e neppure si segnalano siti e aree protette o vincolate (SIC pSIC ZPS SIN) che rivestono interesse naturalistico o ambientale a livello nazionale, regionale e locale.

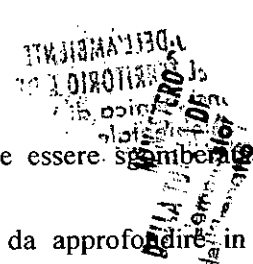
Considerato che nell'ambito dell'ottimizzazione dei movimenti materie si è analizzato l'assetto geografico della rete stradale rispetto all'ubicazione di 3 cave esistenti, ma che in ogni caso il progetto deve prevedere il riuso dei materiali utilizzati per le piste provvisorie attuali.

Considerato che in campo archeologico, allo stato delle conoscenze attuali e visto l'elevato grado di antropizzazione dell'area, è possibile affermare che il rischio archeologico per l'opera in progetto, sebbene non possa essere considerato omogeneo ma articolato su vari livelli, è in generale da definirsi basso.

Viste le osservazioni inviate dalla Regione Piemonte con nota acquisita al prot DSA-2009-0022441 del 20/08/2009, a seguito della riunione convocata dalla stessa Regione in data 21/07/2009 a cui sono stati invitati gli Enti Locali interessati e la società ATIVA SpA, contenenti anche una nota del Comune di Pavone Canavese, ed una di ARPA Piemonte, sono favorevoli al progetto con alcune indicazioni e prescrizioni, a volte ripetute, qui condivise, e di seguito succintamente elencate:

- **Direzione Regionale Ambiente:** favorevole al progetto con alcune indicazioni:
 - ◆ Aria e rumore: devono essere meglio trattati gli impatti dovuti alla attività di cantiere
 - ◆ Acque superficiali e sotterranee: richiesta di monitoraggio delle acque superficiali allo scopo di evitare inquinamenti in fase di cantiere.
 - ◆ Industrie a rischio di incidente: non esistono problematiche anche se le analisi sono fondate su indicazioni non aggiornate alla normativa vigente
- **Direzione Regionale Opere Pubbliche, difesa del suolo e difesa assetto idrogeologico di Torino:** favorevole al progetto con alcune indicazioni:
 - ◆ Interessare l'AIPO (ex Magispo) per il parere di compatibilità idraulica
 - ◆ Deve essere rilasciata dalla Regione Piemonte la concessione relativa all'occupazione di terreni demaniali (superficie dell'impalcato in proiezione sul sedime demaniale catastale del Rio Ribes)
- **Direzione Regionale Agricoltura:** favorevole con alcune indicazioni da attuare in fase esecutiva:
 - ◆ Adozione di provvedimenti per evitare contaminazione ed intorbidamento di acque superficiali, con predisposizione di piano di intervento rapido per il contrasto ad eventi accidentali
 - ◆ Piano di manutenzione del sistema di raccolta, trattamento e smaltimento acque di piattaforma, da inserire nel quadro tecnico ed economico del progetto esecutivo
 - ◆ Allontanamento e protezione ittiofauna in fase di cantiere
 - ◆ Progetto di ripristino delle caratteristiche di naturalità dell'alveo (irregolarità del fondo, sinuosità eccetera) per ridurre al minimo gli impatti sulla fauna acquatica
 - ◆ Eventuali barriere antirumore visibili dall'avifauna per evitare collisioni
 - ◆ Limitazione al minimo indispensabile del taglio di vegetazione arborea
 - ◆ Il terreno agrario deve essere acconciamente accantonato e riutilizzato per ripristini ambientali delle aree interessate dagli interventi
 - ◆ Il quadro tecnico ed economico del progetto definitivo ed esecutivo deve contenere le voci di mitigazione e ripristino ambientale

[Handwritten signatures and initials]



- ◆ Al termine delle opere i cantieri devono essere smantellati e l'area deve essere sgomberata con ripristino morfologico e vegetativo dei siti occupati
- **ARPA Piemonte:** favorevole con evidenziazione di alcune problematiche da approfondire in fase esecutiva:
 - ◆ Gestione dei materiali di scavo e riporto: viene auspicata l'applicazione dell'art 186 del D. Lgs 152/06
 - ◆ Vegetazione/Connessioni ecologiche:
 - Limitazione al minimo indispensabile del taglio di vegetazione arborea
 - Ripristino morfologico e vegetativo delle aree di cantiere
 - La rinaturalizzazione del Rio Ribes, fatta salva la compatibilità idraulica, deve tendere a ripristinare continuità vegetativa con adeguate scelte di specie arbustive ed arboree autoctone caratterizzate da specie igrofile e mesofile opportunamente disposte e impiantate a nuclei o secondo filari curvilinei, per facilitare la colonizzazione di fasce limitrofe
 - Opere a verde eseguite in stagioni idonee (primavera e autunno)
- **Comune di Pavone Canavese:** favorevole con alcune indicazioni
 - ◆ Porre particolare cura nella progettazione dell'argine in spalla Est del viadotto, scalzato dall'evento alluvionale del 2000
 - ◆ Utilizzare l'eventuale materiale di risulta eccedente per il riempimento di alcuni laghetti artificiali, posti nelle vicinanze, creati come risultato dell'estrazione di materiali lapidei utilizzati per la costruzione del tratto autostradale A4/A5
 - ◆ Studiare la possibilità di utilizzare i materiali ghiaiosi che hanno riempito il lago artificiale denominato "Gora del Quaro" in seguito agli eventi alluvionali dello scorso decennio, in modo da ripristinare le originali quote del laghetto.

Valutato che il progetto presentato prende in considerazione la gran parte delle osservazioni giunte, e per quelle non previste in questa fase, si può procedere come prescrizione (ad esempio per quanto concerne il bilancio delle terre, il conferimento ai laghetti, l'inserimento nel quadro tecnico-economico del progetto dei ripristini ambientale e la salvaguardia dell'ittiofauna)

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

ESPRIME

parere positivo riguardo all'esclusione dalla procedura di valutazione di impatto ambientale del progetto "Progetto di costruzione del viadotto Marchetti - autostrada A4/5" a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni:

1. deve essere riconsiderato il bilancio delle terre e devono essere riutilizzati in cantiere, in tutto o in parte, in funzione di specifiche analisi e di esigenze logistiche, i materiali provenienti dalla demolizione delle piste viabili esistenti, ai sensi dell'art 186 del D. Lgs 152/2006 e successive modifiche.
2. Deve essere previsto un sito di discarica per i materiali non riutilizzabili, con studio della possibilità di conferimento, secondo la richiesta dell'Amministrazione comunale di Pavone Canavese, ai laghetti artificiali posti nelle vicinanze, creati per asportazione di materiali per la costruzione della stessa autostrada, e la possibilità di utilizzare, a seguito di analisi di idoneità e delle necessarie autorizzazioni, i materiali presenti nel laghetto "Gora del Quaro" di proprietà dell'Amministrazione Comunale di Pavone Canavese, riempitosi per gli eventi alluvionali dello scorso decennio.
3. Il terreno agrario proveniente dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato e

riutilizzato per ripristini ambientali delle aree di cantiere.

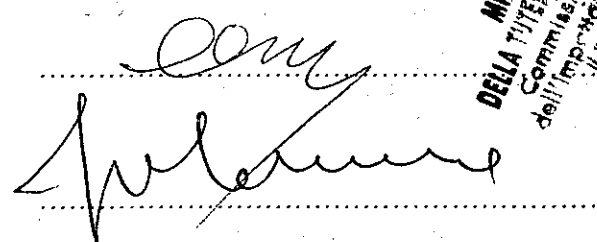
4. Il progetto definitivo ed esecutivo dovrà comprendere tutte le operazioni di ripristino ambientale, in alveo fluviale e a terra, e le relative voci di spesa dovranno essere comprese nel quadro economico del progetto;
5. Il progetto definitivo ed esecutivo dovrà comprendere il rilievo di essenze arboree e di vegetazione arbustiva, con la riduzione, per quanto possibile, di taglio di alberi e previsione di reimpianto in aree vicine
6. Devono essere rispettate tutte le indicazioni e prescrizioni inviate dalla Regione Piemonte con nota n. 7061 DB1200 del 13/08/2009 acquisita al prot. DSA-2009-17709-del 09/07/2009.

L'ottemperanza delle prescrizioni 1); 2); 3); 4) e 5) dovrà essere verificata dal MATTM e l'ottemperanza della 6) dalla Regione Piemonte.

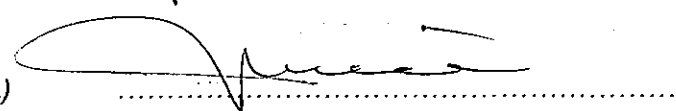
[Handwritten signatures and initials scattered across the right side of the page]

MINISTERO
DELLA TIPIGRAFIA
Commissione
dell'Impianto
11/3/1968

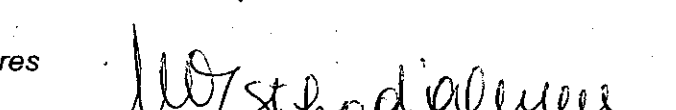
Presidente Claudio De Rose



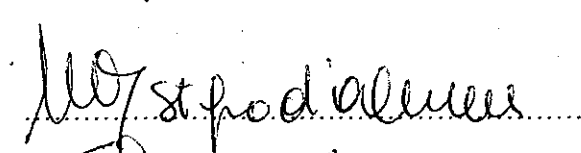
Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione VAS)



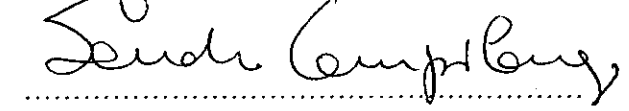
Ing. Guido Monteforte Specchi
(Coordinatore Sottocommissione - VIA)



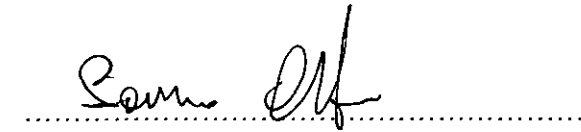
Arch. Maria Fernanda Stagno d'Alcontres
(Coordinatore Sottocommissione VIA Speciale)



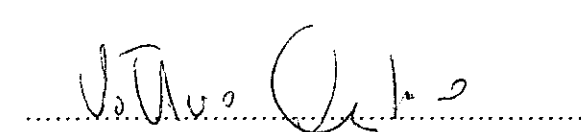
Avv. Sandro Campilongo (Segretario)



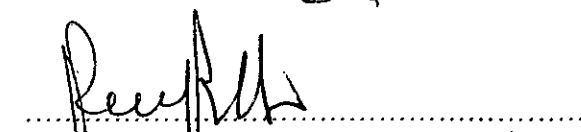
Prof. Saverio Altieri



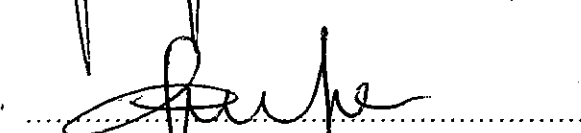
Prof. Vittorio Amadio



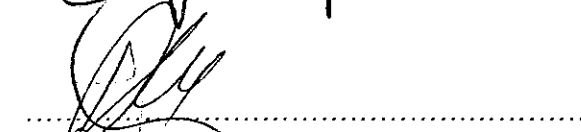
Dott. Renzo Baldoni



Prof. Gian Mario Baruchello




Dott. Gualtiero Bellomo



Avv. Filippo Bernocchi



Ing. Stefano Bonino



Ing. Eugenio Bordonali

ASSENTE

Dott. Gaetano Bordone

Dott. Andrea Borgia

Prof. Ezio Bussoletti

Ing. Rita Caroselli

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Laura Cobello

Prof. Ing. Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Maurizio Croce

Prof.ssa Avv. Barbara Santa De Donno

Ing. Chiara Di Mambro

Avv. Luca Di Raimondo

Dott. Cesare Donnhauser

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]

[Handwritten signature]



Ing. Graziano Falappa

[Handwritten signature]

Prof. Giuseppe Franco Ferrari

ASSENTE

Avv. Filippo Gargallo di Castel Lentini

ASSENTE

Prof. Antonio Grimaldi

[Handwritten signature]

Ing. Despoina Karniadaki

[Handwritten signature]

Dott. Andrea Lazzari

[Handwritten signature]

Arch. Sergio Lembo

[Handwritten signature]

Arch. Salvatore Lo Nardo

[Handwritten signature]

Arch. Bortolo Mainardi

[Handwritten signature]

Prof. Mario Manassero

Avv. Michele Mauceri

ASSENTE

Ing. Arturo Luca Montanelli

[Handwritten signature]

Ing. Santi Muscarà

[Handwritten signature]

DELL'AMBIENTE
TERRITORIO
e Tecnica
Ambientale
parte della C-

Avv. Rocco Panetta

Arch. Eleni Papaleludi Melis

Ing. Mauro Patti

Dott.ssa Francesca Federica Quercia

Dott. Vincenzo Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

Avv. Xavier Santiapichi

Dott. Franco Secchieri

Arch. Francesca Soro

Arch. Giuseppe Venturini

Ing. Roberto Viviani

[Signature]

[Signature]
[Signature]

[Signature]

[Signature]

Vincenzo Sacco

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARI
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

[Signature]

[Signature]

ASSENTE

[Signature]

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARI
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica composta
di No 8 (OTTO) fogli è conforme al
suo originale. 16 OTT. 2009
Roma, li

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione

La presente copia fotostatica completa
di n° fogli è conforme a
suo originale.
Roma, il

MINISTERO DELL'AMBIENTE
DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Commissione Tecnica di Verifica
dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS
Il Segretario della Commissione