



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

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

IL SEGRETARIO



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

U.prot CTVA - 2012 - 0001928 del 30/05/2012



Pratica N:

Prof. Mittente:



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

E.prot DVA - 2012 - 0013234 del 04/06/2012

Al Sig. Ministro
per il tramite del Sig. Capo di Gabinetto

Sede

Direzione Generale per le
Valutazioni Ambientali

Sede



**OGGETTO: Trasmissione Parere N. 942 del 25 maggio 2012 - Verifica di
assoggettabilità art. 20 DLgs 152/06 - Autostrada A26 " Genova
Voltri-Gravellona Toce" Realizzazione del ramo nord di
completamento dello svincolo autostradale di Baverno - Proponente:
Autostrade per l'Italia S.p.A.**

Ai sensi dell'art. 11, comma 4 lettera e) del D.M. Gab/DEC/150/2007,
per le successive azioni di competenza della Direzione Generale, 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 25 maggio 2012

Il Segretario della Commissione
(Avv. Sandro Campilongo)

Ufficio Mittente:
Funzionario responsabile:
CTVA-US-02_2012-0141.DOC

VIA E VAS
Il segretario della Commissione



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

La presente copia fotostatica composta
di N° 24 fogli è conforme al
suo originale.
Roma, li 30 MAG. 2012

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

Parere n. 942 del 25/05/2012

Progetto:	Verifica di assoggettabilità art. 20 D.Lgs 152/06 Autostrada A26 "Genova Voltri-Gravellona Toce" Realizzazione del ramo nord di completamento dello svincolo autostradale di Baveno
Proponente:	Autostrade per l'Italia S.p.A

(Handwritten signatures and initials)

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

VISTA la richiesta di verifica di assoggettabilità alla procedura di VIA, ai sensi dell'articolo 20 del D.Lgs. 152 del 2006 e s.m.i., "Autostrada A26 - Genova Voltri/Gravellona Toce - Realizzazione del ramo nord di completamento dello svincolo autostradale di Baveno al Km 190 in Comune di Baveno (VB)", presentata dalla Società AUTOSTRADE per l'Italia S.p.A. (d'ora in avanti Proponente), in data 14/09/2011, acquisita dalla Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali (d'ora in avanti DVA) al prot. DVA-2011-23139 del 15/09/2011 e successivamente trasmessa alla Commissione Tecnica di Valutazione di Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora in avanti Commissione) al prot. CTVA-2011-3264 del 26/09/2011;

VISTO il Decreto Legislativo del 3 aprile 2006, n.152 recante "Norme in materia ambientale", così come successivamente modificato ed integrato;

VISTO in particolare l'articolo 20 del cit. Decreto Legislativo che testualmente dispone:

"1. Il proponente trasmette all'autorità competente il progetto preliminare, lo studio preliminare ambientale in formato elettronico, ovvero nei casi di particolare difficoltà di ordine tecnico, anche su supporto cartaceo, nel caso di progetti:

(..omissis..)

b) inerenti le modifiche o estensioni dei progetti elencati nell'allegato II che possano produrre effetti negativi e significativi sull'ambiente;

(..omissis..)

4. L'autorità competente nei successivi quarantacinque giorni, sulla base degli elementi di cui all'allegato V del presente decreto e tenuto conto delle osservazioni pervenute, verifica se il progetto abbia possibili effetti negativi e significativi sull'ambiente.

(..omissis..)

5. Se il progetto non ha impatti negativi e significativi sull'ambiente, l'autorità competente dispone l'esclusione dalla procedura di valutazione ambientale e, se del caso, impartisce le necessarie prescrizioni.

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

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'Welle' and various illegible marks.]

VISTA la documentazione integrativa prodotta acquisita con prot. CTVA n. 4362 del 09/12/2011 e prot. CTVA n. 4574 del 27/12/2011, costituita anche dallo studio per la Valutazione di Incidenza Ambientale;

PRESO ATTO che la pubblicazione dell'avviso relativo all'avvenuta trasmissione della documentazione progettuale integrativa, consistente nello Studio di Valutazione di Incidenza Ambientale, ai sensi dell'art. 20 del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 e s.m.i., è avvenuta sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana - Foglio delle inserzioni n. 146 del 20.12.2011 ed all'Albo Pretorio del Comune di Baveno dal 08/12/2012 al 23/03/2012;

PRESO ATTO che, a seguito di tale pubblicazione, non risultano pervenute osservazioni del pubblico ai sensi del comma 3 dell'articolo 20 del decreto legislativo n. 152/06, come modificato dal decreto legislativo n. 4 del 2008;

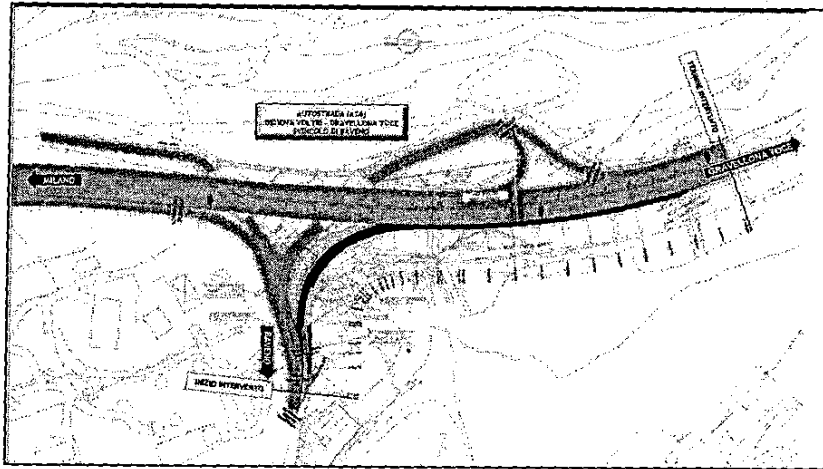
CONSIDERATO che la Società Autostrade per l'Italia S.p.A., con nota acquisita con prot. CTVA n. 1400 del 18/04/2012, ha comunicato che nei 45 giorni successivi alla pubblicazione degli avvisi della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA e di integrazione della stessa procedura con la Valutazione di Incidenza Ambientale, non sono pervenute alla Società osservazioni di merito;

PREMESSO CHE:

- Lo svincolo di Baveno consente la connessione dell'Autostrada A26 Genova Voltri-Gravellona Toce con la S.S. n. 33 del Sempione, che corre lungo la sponda occidentale del lago Maggiore, nella zona compresa tra gli abitati di Baveno e Feriolo, nella provincia del Verbano-Cusio-Ossola;
- L'attuale configurazione dell'opera consente al traffico autostradale proveniente da nord e da sud (Gravellona Toce e Genova-Milano) di accedere alla statale lungolago e proseguire sia verso nord che verso sud. Di contro le correnti di traffico che provengono dalla S.S. del Sempione sia da sud (Stresa) che da nord (Gravellona Toce e Val d'Ossola) nonché dalla S.S. n. 34 (Verbania - Svizzera) possono immettersi sulla A26 solo in direzione sud;
- Tale configurazione "incompleta" è stata realizzata sulla base di valutazioni dei volumi di traffico risalenti a molti anni fa, quando l'esiguità della possibile utenza che avrebbe utilizzato lo svincolo per dirigersi in Autostrada verso nord, avrebbe reso inutile la costruzione del ramo in progetto;
- L'intervento da realizzare consiste pertanto nella costruzione di una rampa di innesto che, deviando sulla destra di chi risale l'attuale raccordo S.S. n. 33 - A26, denominato Via degli Scalpellini, consente l'immissione sulla carreggiata nord dell'Autostrada dei Trafori. In tal modo sarà consentito l'utilizzo dello svincolo a tutte le correnti di traffico, garantendo così l'intera gamma delle possibilità di scelta da parte dell'utenza;

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including names like 'Borelli', 'F. C.', and 'M. C.']

Trattasi di un intervento di modesta entità che non modifica in modo sostanziale le caratteristiche dell'opera esistente e che ha lo scopo di rendere più agevole l'immissione in Autostrada dei flussi locali che vanno da Stresa fino a Gravelona Toce;



CONSIDERATO CHE:

per quanto riguarda il quadro di riferimento programmatico

- il proponente ha evidenziato che la realizzazione del completamento dello svincolo di Baveno sull'autostrada A26 "Dei Trafori" è prevista, tra gli altri interventi, nella convenzione stipulata tra ANAS ed Autostrade per l'Italia in data 12.10.2007 approvata per legge 6 giugno 2008 n. 101;
- la documentazione di progetto ha fatto riferimento ai principali strumenti di pianificazione territoriale, quali il Piano Territoriale Regionale del Piemonte (PTR), il Piano Paesaggistico Regionale (PPR), il Piano Territoriale Provinciale (PTP) ed il Piano Regolatore Generale (PRG);
- secondo il PTR, il territorio in prossimità dello svincolo di Baveno presenta caratteri di elevata qualità paesistico-ambientale. Il progetto della nuova rampa di svincolo si sviluppa in un'area appartenente al "Sistema del verde", costituito da "aree connotate dalla presenza di boschi con grado di copertura prevalentemente denso (superiore al 50%), quali fustaie, cedui di latifoglie varie, fustaie di conifere" (articolo 8 delle Norme di Piano). I piani territoriali delle Province individuano le zone da sottoporre a tutela, anche differenziata, individuando i relativi strumenti di pianificazione e di attuazione degli interventi (piani paesistici, strumenti urbanistici comunali);
- il PPR, adottato il 04 agosto 2009 con delibera di Giunta n. 53-1/975, illustra gli immobili e le aree presenti sul territorio regionale, vincolate ai sensi del Decreto legislativo 42/2004. In tali aree qualsiasi intervento deve essere sottoposto a preventiva autorizzazione paesaggistica. Nell'elaborato di piano "Componenti Paesaggistiche" l'area interessata dall'intervento appartiene ai "territori a prevalente

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including 'FR', 'a', '110', and various illegible marks.]

copertura boscata" vincolata ai sensi dell'art. 142 del Decreto. L'attuazione del Piano è affidata agli strumenti generali e settoriali di pianificazione degli enti territoriali;

- Secondo le previsioni del PTP della provincia del Verbano Cusio Ossola, adottato nel marzo del 2009 con Delibera di Consiglio Provinciale n. 25, l'area interessata dal progetto della nuova rampa ricade nella vasta zona sottoposta a vincolo idrogeologico (Regio Decreto 3267/1923), nella quale qualsiasi intervento di modifica o trasformazione del suolo deve essere sottoposto ad autorizzazione (LLRR 45/89, 44/00). Tra le direttive di Piano, le Norme di attuazione prevedono, all'art. 4.5, il completamento dello svincolo di Baveno attraverso la realizzazione dell'accesso in direzione nord, così come illustrato nella tavola 3 "Infrastrutture e reti per la mobilità";
- Nel PRG del Comune di Baveno, approvato con Deliberazione di Giunta Regionale n. 31-13205 del 08/02/2010, la nuova rampa costituisce previsione di piano ed in particolare si sviluppa all'interno della fascia di rispetto dell'autostrada A26 e, in prossimità dell'innesto in autostrada, ricade in un'area ad uso agricolo e forestale, caratterizzata dalla presenza di "boschi cedui e di neoformazione";
- Gli ambiti naturali considerati nello studio preliminare ambientale sono i siti appartenenti alla rete Natura 2000 (SIC, ZPS, etc..) come definiti dalla Direttiva "Habitat" 92/43/CEE; le aree protette come definite dalla L 394/91 e da quelle istituite, o previste, a livello locale e la rete ecologica (PTP);
- La nuova rampa di immissione in progetto non attraversa siti appartenenti alla rete Natura 2000. Il sito più vicino all'intervento è il SIC-ZPS "FONDO TOCE" (IT1140001) posto a circa 1,1 Km a nord dello svincolo di Baveno, lungo l'alveo del Fiume Toce;
- Non risultano interessate aree protette come definite dalla L 394/91 o a livello provinciale;

VALUTATO CHE:

- Il proponente ha esaminato la congruità dell'intervento nei confronti degli strumenti di pianificazione territoriale che definiscono i vincoli e le direttrici di sviluppo dell'area interessata dal progetto;
- L'intervento non risulta incompatibile né in contrasto con le prescrizioni ed i vincoli contenuti nei vigenti strumenti urbanistici e di pianificazione ambientale, tuttavia risulta necessario acquisire il nulla osta paesaggistico ed idrogeologico in quanto l'intervento ricade in aree vincolate ai sensi del D.Lvo 42/2004 e del R.D. 3267/1923;
- La collocazione della nuova rampa di progetto consente di minimizzare l'interferenza dell'intervento con l'area boscata tutelata per come evidenziato nell'elaborato grafico progettuale "Censimento vegetazionale aree forestali interferite";
- L'intervento costituisce previsione del vigente strumento urbanistico del Comune di Baveno e riduce al minimo l'occupazione del territorio in quanto la sua ubicazione risulta quella più compatibile con l'attuale conformazione stradale e riguarda in particolare la fascia di rispetto autostradale;

- Nell'area interessata dalla realizzazione della nuova rampa di svincolo non risultano presenti edifici particolarmente sensibili quali scuole, ospedali, case di cura e di riposo;
- In merito alla salvaguardia delle zone protette l'intervento non attraversa aree vincolate dal punto di vista naturalistico e non interferisce direttamente con aree SIC e ZPS

CONSIDERATO CHE:

per quanto riguarda il quadro di riferimento progettuale

- La localizzazione dell'intervento è stata condizionata dalla configurazione dello svincolo esistente tra i due vincoli di allineamento pianoaltimetrico della sede autostradale e della sede stradale della via Scalpellini;
- La realizzazione della nuova rampa di immissione non limita in maniera significativa l'esercizio dell'infrastruttura esistente durante le fasi costruttive;

per quanto riguarda lo studio trasportistico

- Gli scenari di traffico considerati sono stati i seguenti:
 - lo scenario attuale, definito dalla distribuzione dei flussi veicolari attuali sulla rete stradale esistente;
 - lo scenario programmatico, definito dalla distribuzione dei flussi veicolari, nell'ipotesi di evoluzione della mobilità in uno scenario di lungo termine (2030), sulla rete potenziata dagli interventi previsti nel quadro programmatico;
 - lo scenario progettuale, definito dalla distribuzione dei flussi di traffico, nell'ipotesi di evoluzione della domanda di mobilità in uno scenario di lungo termine (2030), sulla rete dello scenario programmatico modificata dall'intervento in progetto
- La simulazione relativa allo scenario progettuale, ha evidenziato un flusso veicolare sul nuovo ramo d'ingresso in direzione Gravellona Toce dello svincolo di Baveno pari a circa 185 veicoli equivalenti/ora in ora di punta e di circa 2.300 veicoli equivalenti giornalieri;
- Dal confronto dei macro indicatori per gli scenari programmatico e progettuale si evince che il completamento dello svincolo di Baveno comporta un aumento del 2,1% delle percorrenze autostradali (+2,5% per le autovetture) e del 2,5% del tempo totale sulla rete autostradale (+2,9% per le autovetture), con una velocità media di transito che rimane tuttavia pressoché invariata;
- L'esame dell'intera rete stradale evidenzia invece che, a parità di percorrenze chilometriche, si registra una diminuzione del tempo totale sulla rete dell'1%, dovuto al pari aumento percentuale della velocità media di transito. Tali benefici sono riconducibili allo spostamento di flussi dalla viabilità ordinaria (SS33) a quella autostradale per l'itinerario Baveno - Gravellona Toce;

[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

- L'attuazione dell'opera, realizzando il completamento funzionale dello svincolo di Baveno, rende possibile l'accesso alla rete autostradale per quegli spostamenti originati in particolare a Baveno e Stresa e destinati nelle aree del Cusio e dell'Ossola. Ciò determina lo spostamento di parte dei traffici che attualmente gravitano sulla viabilità ordinaria sulla rete autostradale, con i relativi benefici in termini di fluidificazione del traffico, sicurezza ed inquinamento;
- Sulla S.S. n. 33, nella tratta Baveno-Feriolo (direzione Gravellona Toce), con l'attuazione dello scenario progettuale 2030, il volume di traffico dell'ora di punta del giorno feriale medio annuo si riduce del 20% in termini di veicoli equivalenti.

in merito alle caratteristiche del progetto

- La configurazione dello svincolo esistente di Baveno, non pedaggiato, è a parziale trombetta, con una manovra mancante; il nuovo intervento consiste quindi nell'inserimento della rampa di immissione mancante che consentirà l'immissione sulla A26 dei Trafori in direzione nord distaccandosi dall'attuale raccordo A26 - S.S. 33 (via degli Scalpellini);
- Il progetto prevede la realizzazione di una rampa di tipologia "diretta" (cfr. DM 19/04/2006) di innesto tra l'attuale raccordo S.S. n. 33 - A26 (Via degli Scalpellini) e la carreggiata nord della A26 in modo da consentire la diversione dalla strada locale e l'immissione sulla carreggiata Nord della A26. Vengono realizzate la diversione dalla viabilità locale e la corsia specializzata di immissione sulla A26;



ANTE OPERAM



POST OPERAM

- La nuova rampa di immissione si sviluppa interamente in rilevato ed ha un intervallo di velocità di progetto pari a 40-60 Km/h per come indicato dalla normativa vigente. La pendenza trasversale massima è pari al 7%;
- Il rilevato della nuova rampa verrà realizzato con un'opera di contenimento in terra armata con materiale alleggerito (argilla espansa) al fine di evitare l'innescarsi di fenomeni di instabilità sulla scarpata, per una lunghezza totale di 320,55 mt.;

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including 'A.C.', 'M.', and 'S.S. 33']

- La strada esistente, che collega la S.S. 33 alla A26 (via Scalpellini), da cui si distacca la nuova rampa di immissione, è classificabile funzionalmente come una categoria F locale in ambito extraurbano, come da D.M. 05/11/2011, ed è costituita da due corsie, una per senso di marcia, di larghezza variabile nella zona della rampa, mediamente pari a 4 mt. più banchina di 1 mt. circa;
- Planimetricamente l'inizio della corsia specializzata della rampa di progetto si distacca dalla strada locale in una zona in cui vi è una curva sinistrorsa e presenta pendenze trasversali variabili mentre altimetricamente la rampa parte da una zona di via Scalpellini in forte pendenza verso il lago, mediamente pari a circa l'11-12%;
- L'opera raggiunge la lunghezza complessiva di 462,84 mt. mentre l'estensione complessiva dell'area che verrà occupata dalle nuove opere (nuova rampa di immissione) è pari a circa 700 mq. ed è circoscritta ad una sottile fascia di territorio a ridosso dello svincolo esistente ed alle sue dirette adiacenze;
- Le sezioni tipo adottate prevedono per la rampa di immissione una corsia di marcia di 4,00 mt, banchina in sinistra da 1,00 mt. e banchina in destra da 1 mt. mentre per l'immissione in autostrada è composta da una corsia specializzata di larghezza pari a 3,75 mt. e banchina in destra da 2,50 mt;
- Nella zona in affiancamento alla strada locale esistente la diversione ha una larghezza di 4 mt. e banchina esterna variabile dagli 0,50 mt esistenti ad 1 mt.;
- La realizzazione della diversione dalla viabilità locale andrà ad interferire con l'accesso di una piccola attività produttiva posta ad est della rampa. Tale accesso verrà ripristinato spostandolo lateralmente;
- Non sono presenti interferenze con corsi d'acqua principali o secondari, ma soltanto due interferenze minori costituite da due corsi d'acqua che attualmente già sottopassano l'autostrada e le rampe esistenti tramite due tombini idraulici che convogliano acqua di versante ed autostradale e di cui non è necessario prevedere ampliamenti;
- Il sistema di drenaggio, per il tracciato in affiancamento alla A26 ed in curva, utilizza il sistema di drenaggio centrale esistente mentre nella corsia di diversione dalla strada locale prevede elementi di raccolta costituiti da caditoie grigliate ad interasse tale da limitare i tiranti idrici in piattaforma garantendo la sicurezza degli utenti;

in merito alla cantierizzazione

- L'area di cantiere è stata individuata a nord dell'inizio della nuova rampa in adiacenza alla stessa e si prevede una occupazione di circa 700 mq. Essa contiene un ufficio, due containers da utilizzare come magazzino, le docce, i servizi igienici, lo spogliatoio, i parcheggi ed una cisterna d'acqua;
- Il tempo stimato per la realizzazione dei lavori è pari a 8 mesi;

- I lavori sono previsti in due fasi distinte: una prima fase in cui vengono realizzati tutti i lavori che non interferiscono con il traffico dell'autostrada ed una seconda in cui viene soppressa la corsia di emergenza in direzione nord e viene realizzato il collegamento tra la nuova rampa d'immissione e l'autostrada;
- Il cantiere è stato ubicato in adiacenza allo svincolo esistente ed alla strada locale da cui si distacca la nuova rampa di immissione, in una zona caratterizzata da modeste pendenze che quindi non rende necessaria la realizzazione di opere di sostegno e/o sbancamenti rilevanti e baricentrica rispetto alle lavorazioni;
- Per la realizzazione dell'intervento è previsto lo scavo di circa 1350 mc; di questi, 665 mc saranno reimpiegati per la formazione di nuovi rilevati. A discarica saranno destinati 685 mc di materiali derivanti da demolizioni. Sarà inoltre necessario reperire circa 570 mc di materiale da cava la cui selezione avverrà tra quelle presenti sul territorio alcune delle quali limitrofe all'intervento;

VALUTATO CHE:

- Lo studio del traffico ha rilevato una diminuzione del traffico sulle strade limitrofe grazie alla realizzazione del completamento dello svincolo esistente, a beneficio dei centri urbani attraversati;
- Le analisi effettuate evidenziano come l'alternativa zero penalizza la viabilità locale in quanto non consentirebbe la riduzione dei flussi di traffico lungo la viabilità locale (S.S. 33) che corre lungo il Lago Maggiore e di conseguenza non determinerebbe l'effetto positivo dovuto alla riduzione di traffico lungo il lago Maggiore;
- Le soluzioni di cantierizzazione proposte e le scelte progettuali effettuate dal Proponente appaiono in grado di minimizzare l'occupazione di suolo ed i conseguenti impatti ambientali;
- Durante la fase di realizzazione dell'intervento non si prevedono particolari penalizzazioni del normale esercizio autostradale in quanto i lavori sono previsti in due fasi distinte: una prima fase in cui vengono realizzati tutti i lavori che non interferiscono con il traffico dell'autostrada ed una seconda in cui viene soppressa la corsia di emergenza in direzione nord e viene realizzato il collegamento tra la nuova rampa d'immissione e l'autostrada;

CONSIDERATO CHE:

per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale e la valutazione degli impatti

- L'opera è inserita in un ambito già antropizzato e modificato rispetto alla sua vocazione naturale in quanto costituisce il completamento di un svincolo autostradale esistente;
- Dalle analisi ambientali effettuate emerge che la maggior parte degli impatti aggiuntivi da traffico, anche se di modesta entità, si verificano durante le attività di cantiere;

- Occorrerà individuare con esattezza i siti deputati alla produzione dei conglomerati bituminosi e calcestruzzi, le cave e le discariche di materiale inerte legato alle lavorazioni e successivamente definire un piano degli spostamenti dei mezzi pesanti deputati al trasporto di tali materiali che, compatibilmente con le esigenze costruttive del cantiere, consenta di pianificare con sufficiente accuratezza gli orari ed i percorsi impegnati, da concordare con i settori viabilità e traffico della Provincia del Verbano Cusio d'Ossola e del Comune di Baveno;
- In fase di esercizio le principali interferenze rimarranno invariate rispetto a quelle della situazione attuale e sono legate al traffico dei veicoli con riferimento ad emissioni atmosferiche, rumore e disturbo

Atmosfera

- L'analisi delle condizioni meteorologiche e lo studio della dispersione degli inquinanti in atmosfera ha fatto riferimento ai tre principali strumenti informativi disponibili ovvero il Sistema Regionale di Rilevamento della Qualità dell'Aria (S.R.R.Q.A.) - l'Inventario Regionale delle Emissioni in atmosfera (I.R.E.A.) e la modellistica della dispersione degli inquinanti in atmosfera;
- La media annuale del PM10, misurata nel 2009 presso le stazioni di fondo di tutti i capoluoghi di provincia rispetta il limite normativo tranne che nella città di Torino ed il livello più basso è stato rilevato a Verbania (posta nelle vicinanze di Baveno);
- In tutti i capoluoghi di provincia, ad eccezione di Verbania (posta nelle vicinanze di Baveno) e di Biella, si è registrato invece un numero di superamenti del livello giornaliero del PM10 superiore ai 35 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ammessi dalla normativa vigente;
- Per quanto riguarda la media annuale del biossido di azoto le analisi effettuate hanno evidenziato come le zone di criticità siano limitate alla conurbazione metropolitana torinese ed ai maggiori centri del novarese e dell'alessandrino. Valori elevati si riscontrano in corrispondenza degli altri principali centri urbani della regione e lungo le principali arterie autostradali (Torino-Milano e Torino-Piacenza);
- Lo stato di qualità dell'aria conforme ai limiti normativi è confermato anche dagli esiti di due campagne di misura realizzate tramite mezzo mobile dall'ARPA a Gravellona Toce (2008) e Pieve Vergonte (2006), due centri urbani significativi della provincia di Verbania. In entrambe le indagini di misura sono state rilevate concentrazioni sempre sotto i limiti normativi ed in linea con le stazioni di monitoraggio fisse della rete ARPA;
- L'area di intervento è caratterizzata da valori al di sotto di tutti i limiti e ciò evidenzia che l'autostrada A26 è interessata da flussi di traffico modesti e non rappresenta quindi una fonte di emissione critica per gli effetti sulla qualità dell'aria del territorio dell'alto Verbano;

T

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

- I movimenti allo svincolo di Baveno non risultano particolarmente elevati, sia nello stato attuale sia nella configurazione futura prevista in progetto e pertanto non sono attese modifiche significative alla distribuzione delle emissioni sul territorio interessato dall'intervento che sono comunque di entità tale da garantire un buon livello di qualità dell'aria;
- Per quanto la qualità dell'aria non sia un tema critico per l'area in studio si evidenzia comunque un effetto positivo per questa componente in seguito alla realizzazione dell'intervento previsto a seguito di un maggior utilizzo delle tratte autostradali che sono caratterizzate da minori emissioni unitarie, soprattutto per i mezzi pesanti, rispetto alle tratte locali;

Suolo e sottosuolo

- Le prime risultanze delle campagne geognostiche per la definizione delle caratteristiche meccaniche dei terreni di fondazione, unitamente alle informazioni disponibili riguardo alla natura dei terreni contenute nella relazione di calcolo delle opere provvisorie relative al "Lotto 13 - Progetto Costruttivo dello svincolo di Baveno e sistemazione Strada Comunale della Cave - Paratia di affiancamento al Metanodotto" (progetto Bonifica 1988), si desume che i terreni di fondazione sono descritti come "limi sabbiosi compatti di origine morenica";
- Le indicazioni delle misure dei livelli di falda indicano livelli di falda prossimi al piano campagna e pertanto gli scavi di fondazione dovranno prevedere tutti gli accorgimenti necessari per la possibile esecuzione in presenza d'acqua;
- La zona sovrastante l'autostrada esistente sul lato opposto all'area dell'intervento previsto è interessata dalla presenza di un areale soggetto a frane di crollo che comunque non riguarda la zona di intervento in quanto ricade in area vasta;
- Le principali problematiche legate alla realizzazione degli interventi previsti sono le potenziali implicazioni dei fenomeni di liquefazione e sismicità dei terreni sulla stabilità strutturale e sicurezza delle opere di progetto;

Ambiente idrico

- Non sono presenti interferenze con corsi d'acqua principali o secondari, ma soltanto due interferenze minori che convogliano acqua di versante ed autostradale tramite due tombini idraulici che attualmente già sottopassano l'autostrada e lo svincolo esistente;
- La realizzazione della nuova rampa di immissione non comporta la necessità di realizzare ampliamenti dei tombini idraulici esistenti, ma soltanto l'inserimento di un nuovo attraversamento idraulico alla progressiva Km. 0+064,81;

Rumore e vibrazioni

- Ai fini dell'analisi della componente rumore è stato effettuato uno specifico studio acustico per l'analisi dell'impatto acustico derivante dal traffico transitante sull'autostrada, sulle rampe e sulla viabilità di accesso allo svincolo (via Scalpellini) nella configurazione attuale ed in quella di progetto e la verifica della eventuale necessità di prevedere adeguati sistemi di abbattimento del rumore;
- Lo studio è stato sviluppato in continuità metodologica con il Piano degli Interventi di contenimento e abbattimento del rumore (Piano di risanamento acustico) predisposto da Autostrade per l'Italia ai sensi del DM 29/11/2000 e pubblicato nel mese di giugno 2007;
- Per le elaborazioni acustiche è stato utilizzato un modello matematico di simulazione acustica (standard di studio NMPB implementato nel software SoundPlan) con il quale è stato possibile evidenziare su tutti i ricettori considerati il valore dei livelli sonori determinati dalle emissioni acustiche del traffico;
- Per l'esecuzione delle simulazioni ci si è basati sui dati utilizzati nel Piano degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore di Autostrade per l'Italia ed in particolare per lo Stato attuale è stato utilizzato il dato del Piano di Autostrade riferito all'anno 2012 mentre per lo Stato futuro senza progetto e con progetto (2030) è stato utilizzato il dato del Piano di Autostrade proiettato all'anno 2030 ipotizzando una crescita costante annua del 1% sia per i mezzi leggeri che per i mezzi pesanti; nello scenario di progetto sono stati considerati i flussi aggiuntivi determinati dalla realizzazione della nuova rampa;
- I livelli limite di immissione per i recettori all'interno delle fasce di pertinenza sono stati considerati quelli del Decreto del Presidente della Repubblica 30 Marzo 2004, n. 142, recante disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, con limite diurno di 70 dBA e notturno 60 dBA per la fascia di pertinenza A e limite diurno di 65 dBA e notturno 55 dBA per la fascia di pertinenza B; all'esterno delle fasce di pertinenza sono stati considerati limiti di immissione derivanti dall'appartenenza alla zonizzazione acustica comunale; l'analisi effettuata ha evidenziato che nel territorio interessato dal nuovo svincolo non sono presenti strade né ferrovie acusticamente concorsuali e quindi non è stato necessario individuare limiti di riferimento inferiori rispetto a quelli sopra indicati;
- Tramite appositi sopralluoghi è stato effettuato il censimento dei recettori e definita la destinazione d'uso ed il numero di piani degli edifici presenti nell'area di intervento. Le dimensioni geometriche precise degli edifici e degli altri elementi (artificiali o morfologici) che compongono il contesto territoriale in studio sono state desunte dai rilievi topografici svolti a supporto della progettazione e dalla cartografia tecnica regionale. Per ricostruire la morfologia del territorio nel quale avviene la propagazione del rumore è stata utilizzata la cartografia digitale tridimensionale predisposta per il

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

progetto dalla quale sono state estratte le informazioni planoaltimetriche tramite le quali è stata effettuata la modellazione tridimensionale del terreno (curve di livello, punti quotati, elementi morfologici significativi quali scarpate, muri etc...). Nel modello digitale del terreno è stato quindi introdotto l'andamento plano-altimetrico delle opere di progetto;

- Al fine di caratterizzare l'attuale clima acustico e per la taratura della sorgente di rumore è stata svolta una campagna di indagini costituita da n° 1 rilievo acustico settimanale presso il ricettore n. 93 e n° 5 rilievi di traffico plurigiornalieri lungo le due carreggiate dell'A26 e le attuali rampe dello svincolo di Baveno che hanno evidenziato livelli ampiamente al di sotto dei limiti normativi definiti dalla fascia di appartenenza;
- Le simulazioni acustiche effettuate mediante modello matematico, per valutare l'impatto acustico derivante dalla nuova rampa dello svincolo di Baveno, hanno evidenziato che nessun edificio abitativo presenta superamenti nei diversi scenari simulati e che i livelli stimati confermano quanto emerso dalle indagini propedeutiche allo studio ovvero un generale e significativo (in media -10 dBA) rispetto dei limiti derivanti dalle fasce di appartenenza;
- Dalle risultanze dello studio effettuato emerge che non risulta necessario prevedere interventi di mitigazione da realizzarsi nell'ambito del progetto della nuova rampa di ingresso;

Vegetazione, flora e fauna, paesaggio, ecosistemi

- La collocazione della nuova rampa in progetto a ridosso del tracciato autostradale ed in gran parte nel terreno di sua pertinenza consente di minimizzare l'interferenza dell'intervento con le attività antropiche nonché la sovrapposizione con l'area boscata tutelata che infatti interessa solamente il margine della stessa;
- L'intervento, per le sue caratteristiche dimensionali e la sua posizione, comporta trasformazioni molto contenute del territorio e, vista l'estensione della superficie interessata e le caratteristiche progettuali, non sono prevedibili trasformazioni che comportino effetti sul contesto paesaggistico allargato. La realizzazione del rilevato che raccorderà altimetricamente Via degli Scalpellini con il corpo autostradale costituisce una modifica lieve alla morfologia di un territorio che ha già perso le sue caratteristiche originali all'epoca della realizzazione dello svincolo. L'opera non interferisce con il reticolo idrografico, la variazione morfologica non comporta l'eliminazione di traociati o allineamenti e non risulta avere un impatto rilevante sulla struttura profonda del territorio;
- La realizzazione dell'intervento comporta il taglio di un numero limitato di individui vegetali, per la maggior parte di tipo arbustivo spontaneo di invasione e solo in minima parte di tipo arboreo. Non è prevista l'eliminazione e interruzione di formazioni riparali. Il disboscamento interesserà soltanto il margine di un bosco tutelato che tuttavia non riveste funzioni ambientali e di difesa dei terreni, evitando impatti dovuti alla frammentazione della superficie boscata;

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

- Per quanto riguarda l'assetto insediativo storico e le componenti antropiche del paesaggio, l'area d'intervento non è prossima, in relazione visiva, con gli elementi strutturanti dello stesso. Essa ricade in un'area soggetta a dispersione insediativa, fuori dai percorsi storici di attraversamento del territorio e lontana dai nuclei urbani consolidati.
- Dal punto di vista percettivo lo svincolo di Baveno è lontano dai punti di belvedere e dai percorsi panoramici che tanto incidono sul valore paesaggistico dell'ambito di intervento. L'area di influenza visiva è molto ristretta ed essendo l'opera da realizzare apprezzabile direttamente soltanto dalla cava posta ad ovest del tracciato autostradale, poco accessibile al pubblico, e dall'area in prossimità dello svincolo stesso, non si registrano condizioni di intervisibilità con luoghi simbolici o identitari del paesaggio, né con siti ad elevato valore scenico-estetico;
- L'effetto barriera visiva generato dal nuovo rilevato artificiale, pur esistente, non si può considerare significativo vista la sostanziale sovrapposizione con l'occlusione visuale esistente generata dal rilevato dell'A26. L'ambito percettivo rimane sostanzialmente immutato;

in merito alla Valutazione d'Incidenza

- L'area di intervento, anche se completamente esterna, è situata a circa 1 Km più a sud del proposto Sito di Importanza Comunitaria (pSIC IT4050029) ed anche Zona di Protezione Speciale (ZPS) "FONDO TOCE" (IT1140001) ubicato lungo l'alveo del fiume Toce. Il sito comprende l'ultimo tratto del fiume Toce, dalla confluenza del torrente Strona al suo sbocco nel lago Maggiore
- Sono stati individuati alcuni habitat di interesse comunitario legati alle zone umide. Tra gli habitat di interesse comunitario presenti nel pSIC-ZPS "Fondo Toce" lo studio riporta: 91E0* Foreste alluvionali di *Alnus glutinosa* e *Fraxinus excelsior* (*Alno-Padion*, *Alnion incanae*, *Salicion albae*); 3270 Fiumi con argini melmosi con vegetazione del *Chenopodium rubri* p.p e *Bidention* p.p.; 3260 Fiumi delle pianure e montani con vegetazione del *Ranunculum fluitantis* e *Callitriche-Batrachion*; 3150 Laghi eutrofici naturali con vegetazione del *Magnopotamion* o *Hydrocharition*; 3130 Acque stagnanti, da oligotrofe a mesotrofe, con vegetazione dei *Littorelletea uniflorae* e/o degli *Isoeto-Nanojuncetea*;
- Uno degli ambienti di maggiore importanza naturalistica è il canneto a *Phragmites australis*, il più esteso e rappresentativo della provincia del Verbano-Cusio-Ossola. Esso ospita un notevole numero di specie faunistiche alcune delle quali risultano osservate in Piemonte solo qui. Il fragmiteto, inoltre ospita specie ornitologiche a distribuzione limitata in regione e riveste una notevole importanza quale luogo di sosta per gli uccelli durante le migrazioni;
- Lo studio ha valutato la presenza nel sito delle specie di uccelli da considerarsi come potenziali nidificanti elencati nell'Allegato 1 della Dir. UCCELLI 79/409/CEE; degli uccelli migratori abituali non elencati nell'Allegato 1 della Dir. prima citata; dei mammiferi, anfibi e rettili, pesci ed invertebrati elencati nell'Allegato II della Dir. 92/43/CEE;

P

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature that appears to be "M. P. P." and several other initials.

- Le conclusioni dello studio evidenziano che il progetto oggetto di valutazione non presenta aspetti che possano avere incidenze significative sui Siti Natura 2000 limitrofi all'area di intervento; l'intervento previsto si può ritenere compatibile con le norme specifiche di tutela previste per il sito Natura 2000 e per il contesto ambientale in esame; gli effetti possibili sono tutti valutabili in termini di incidenza non significativa;
- La distanza dell'intervento dal sito esclude di fatto possibili influenze del progetto sui sistemi naturalistici caratterizzanti il sito ed inoltre, a livello di area di intervento, la vicinanza della rampa prevista al nastro autostradale porta ad escludere che la realizzazione dell'opera possa avere effetti sulle abitudini della fauna;
- In considerazione dell'assenza di interferenze significative con i siti protetti emersa nella valutazione di incidenza non è risultato necessario il passaggio alle successive fasi della valutazione (Valutazione appropriata) e può ritenersi concluso lo Studio di Incidenza a livello di Screening;
- I fattori di inquinamento e disturbo ambientale possono essere individuati soprattutto nella fase di cantiere e sono connessi alle emissioni atmosferiche e di rumore relative alle lavorazioni ed ai trasporti. I fattori di inquinamento dell'acqua possono essere individuati anch'essi in un'attività di cantiere non conforme alle prescrizioni delle norme vigenti in materia ambientale (D.Lgs 152/2006 e s.m.i). In generale comunque si tratta di fattori di inquinamento e quindi di disturbi ambientali che non interessano direttamente i siti appartenenti alla rete Natura 2000 e che nella fase di cantiere sono limitati alla durata dei lavori;

VALUTATO CHE:

- I movimenti di traffico allo svincolo di Baveno non risultano particolarmente elevati, sia nello stato attuale che nella configurazione futura di progetto e di conseguenza non sono attese modifiche significative alla distribuzione delle emissioni in atmosfera sul territorio interessato dall'intervento che sono di un'entità tale da garantire un buon livello di qualità dell'aria e che l'autostrada A26, principale fonte di emissione dell'area in studio, non risulta una fonte di emissione critica tale da determinare situazioni di non rispetto dei limiti normativi;
- Si può evidenziare un effetto positivo dell'intervento in progetto che può ritenersi funzionale ad alleggerire la S.S. n. 33 dal traffico veicolare pesante contribuendo quindi a migliorare il suo ruolo "panoramico";
- Il disboscamento interesserà soltanto il margine di un bosco tutelato che tuttavia non riveste funzioni ambientali e di difesa dei terreni, evitando impatti dovuti a frammentazione di superficie boscata;
- Il progetto prevede l'abbattimento di un numero limitato di individui vegetativi, per la maggior parte appartenenti a specie arbustive spontanee e solo in modesta parte a specie arboree locali non connotanti il paesaggio circostante;

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature that appears to be 'FRULLI'.

- L'intervento è prossimo all'area SIC-ZPS "Fondo Toce" (IT1140001) ma esterno alla stessa e che lo screening ha escluso di fatto possibili influenze de progetto sui sistemi naturalistici caratterizzanti il sito e che gli impatti prevedibili a seguito della realizzazione della nuova rampa di svincolo appaiono del tutto trascurabili;
- Il progetto propone un tracciato che ricade nella parte iniziale nell'area produttiva IP (di insediamento di impianti per la produzione di beni e/o servizi) per poi mantenersi totalmente all'interno della fascia di rispetto autostradale, interessando soltanto marginalmente l'area che il PRG identifica caratterizzata dalla presenza di "boschi cedui e di neoformazione";
- Il progetto, per le sue ridotte caratteristiche dimensionali e la sua posizione, comporta trasformazioni molto contenute del territorio, trattandosi del completamento di un'opera in gran parte già realizzata, e che comunque l'effetto barriera visiva generato dal nuovo rilevato artificiale non si può considerare significativo, vista la vicinanza con il rilevato esistente dell'A26, rimanendo sostanzialmente immutato l'ambito percettivo;



- Nelle successive fasi progettuali sono previste ulteriori valutazioni ed analisi finalizzate all'esclusione del potenziale rischio sismico e di liquefazione ai sensi delle prescrizioni contenute nelle Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni D.M. 14/01/2008 (NTC);

VISTO E CONSIDERATO CHE:

- La regione Piemonte, nel parere espresso con Determinazione n. 251 del 02/11/2011 ritiene che l'intervento possa essere escluso dalla procedura di valutazione ambientale con le seguenti prescrizioni:

Acque

1. al fine di garantire la qualità delle acque superficiali direttamente interferite risulta necessario prevedere un'area pianeggiante e temporaneamente impermeabilizzata, appositamente dedicata al deposito di prodotti chimici e materiali ed un piano di intervento per il contenimento di

[Handwritten signatures and notes]

1. Il progetto definitivo dovrà quantificare la consistenza del taglio boschivo e prevedere, in ottemperanza alla normativa vigente, idonee misure di compensazione in relazione agli impatti negativi determinati dall'eliminazione di aree boscate interessate direttamente dalla realizzazione dell'opera;
2. Il progetto definitivo dovrà contenere una prima quantificazione del taglio boschivo necessario per la realizzazione dell'intervento in esame. Il taglio di vegetazione arborea dovrà essere limitato al minimo indispensabile e, a tutela del periodo riproduttivo dell'avifauna, dovrà essere realizzato preferibilmente nella stagione invernale. Dovrà inoltre essere posta particolare cura nella gestione della fase di cantiere al fine di evitare danneggiamenti agli alberi esistenti;
3. I tagli e gli abbattimenti di alberi non dovranno essere effettuati nel periodo di nidificazione della maggior parte delle specie di avifauna, tra marzo e giugno compresi

Suolo

1. Il terreno derivante dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato e conservato in modo da non alterarne le caratteristiche chimico-fisiche ed utilizzato nelle operazioni di ripristino ambientale delle aree interessate dagli interventi. Tutte le operazioni di movimentazione dovranno essere eseguite con mezzi e modalità tali da evitare eccessivi compattamenti del terreno;
2. Al termine dei lavori i cantieri dovranno essere tempestivamente smantellati e dovrà essere effettuato lo sgombero e lo smaltimento dei materiali utilizzati per la realizzazione dell'opera, evitando la creazione di accumuli permanenti in loco. Per quanto riguarda le aree di cantiere, quelle di deponia temporanea, quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali, le piste di servizio realizzate per l'esecuzione dei lavori, nonché ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, dovrà essere effettuato quanto prima il recupero ed il ripristino morfologico e vegetativo dei siti.

Paesaggio ed opere a verde

1. I progetti definitivo ed esecutivo dovranno sviluppare la progettazione degli interventi di inserimento paesaggistico, di ripristino e di mitigazione ambientale (inerbimenti, messa a dimora di specie arboree ed arbustive) delle superfici interessate dalla realizzazione dei lavori in progetto e il computo metrico dovrà comprendere le relative voci di spesa. Le opere a verde dovranno essere eseguite nelle stagioni idonee (primavera ed autunno), utilizzando specie autoctone adatte alle condizioni stagionali. Al fine di garantire l'attecchimento del materiale vegetale utilizzato, il progetto definitivo dovrà contenere una proposta di piano di manutenzione delle opere a verde, che preveda la risemina delle superfici ove si sia verificato un mancato o un ridotto sviluppo della copertura erbacea e la sostituzione delle fallanze nell'ambito delle formazioni arboree ed arbustive ricostituite;
2. Il progetto delle opere a verde dovrà essere concordato con la Direzione Agricoltura della regione Piemonte ed ARPA - Dipartimento del VCO;
3. Qualora debba essere conferito terreno vegetale in cantiere per realizzare gli interventi di recupero ambientale, la ditta incaricata dovrà assicurarne l'approvvigionamento in quantità da utilizzare immediatamente, limitando al massimo i tempi di stoccaggio al fine di consentire l'eventuale contaminazione con semi di essenze alloctone invasive;
4. Dovrà essere utilizzata la massima cautela nel recuperare ed accantonare il terreno vegetale risultante dalle operazioni di scotico, con tutele precauzionali di mantenimento inalterato della qualità, da riutilizzare successivamente al momento del recupero ambientale. Dovranno essere separate le aliquote relative ai diversi orizzonti del terreno e non invertite in fase di stesa finale;
5. Il Proponente deve identificare le aree intercluse e prevedere l'impianto di alcune essenze e la relativa manutenzione (per minimizzare la quale si consiglia di privilegiare specie arbustive sempreverdi di altezza limitata) in quanto il solo inerbimento non è solitamente sufficiente ad evitare il degrado di tali aree

Rifiuti

1. In merito alla gestione dei rifiuti è necessario massimizzare la percentuale di rifiuti inerti recuperati nell'ambito della realizzazione dell'intervento in oggetto, considerando solo in subordine la loro collocazione presso impianti esterni e solo come residuale il conferimento degli scarti allo smaltimento finale in discarica

Attività a rischio incidente rilevante

1. In considerazione della presenza dello stabilimento sottomaglia Severo FIBOM di Baveno a circa 1 Km in direzione Nord-Ovest rispetto alla localizzazione dell'opera in progetto, si ritiene opportuno l'aggiornamento del piano di gestione in emergenza dell'autostrada

Cantieristica

1. Il Proponente dovrà comunicare al Dipartimento ARPA territorialmente competente l'inizio ed il termine dei lavori, onde permettere il controllo delle prescrizioni ambientali nella fase realizzativa dell'opera ai sensi dell'art. 8 della L.R. 40/98. Il Direttore dei lavori e/o il Responsabile del procedimento, per le rispettive competenze, devono trasmettere al Dipartimento ARPA territorialmente competente una dichiarazione, accompagnata da una relazione esplicativa, relativamente all'attuazione di tutte le misure prescritte, compensative e di mitigazione, incluse nella documentazione presentata ed integrate da quelle contenute nell'atto conclusivo del procedimento amministrativo di verifica di assoggettabilità. Inoltre il Proponente dovrà:

Acque:

- * progettare un sistema di intercettazione e raccolta delle acque di scolo del cantiere (es. canalette di raccolta, sistemi di decantazione anche temporanei etc.);
- * verificare che non sia effettuato sul sito d'intervento alcun tipo di stoccaggio di sostanze pericolose per l'ambiente, se non in condizioni di sicurezza;
- * nel caso in cui le operazioni di cantiere richiedessero l'allestimento di una o più aree destinate alla manutenzione ordinaria e straordinaria dei mezzi di cantiere (sostituzione olio lubrificante, riparazioni, rifornimento/rabbocco, etc...) dovranno essere garantite tutte le condizioni di sicurezza per i lavoratori e l'ambiente;
- * nel caso di sostituzione di olio lubrificante, riparazione e/o sostituzione di pezzi meccanici, il Proponente dovrà garantire l'idonea procedura di raccolta e smaltimento dei rifiuti suddetti, secondo le normative vigenti;
- * il Proponente dovrà controllare il rischio di contaminazione chimica di acque superficiali e sotterranee, suolo e sottosuolo in caso di evento accidentale mediante l'utilizzo di panne contenitive e sepiolite, che devono essere sempre disponibili per un intervento rapido e tempestivo;
- * al fine di contenere l'impatto sulle acque dei cantieri il proponente dovrà adottare una serie di mitigazioni di tipo tecnico ed organizzativo quali la disposizione di idonei impianti di depurazione per gli scarichi derivanti dall'attività di cantiere, sia per gli scarichi di carattere tecnologico, quali acque di lavaggio automezzi, delle varie parti meccaniche e degli inerti, sia per gli scarichi civili propri delle attività delle maestranze. Le acque degli scarichi tecnologici devono essere sottoposte ad idonei trattamenti chimico-fisici prima di essere raccolte e convogliate all'apposita rete fognaria. Le acque bianche dovranno essere raccolte e convogliate in vasche di trattamento prima dello scarico nel sistema idrico.

Inquinamento acustico:

- * per quanto riguarda il rumore generato nella fase di realizzazione, o nel sito di cantiere, esso deve tendere a rispettare i limiti di zona vigenti all'avvio di tale fase, fatte salve le eventuali deroghe concesse dal Comune per le attività rumorose temporanee (di cui all'art.

Handwritten signatures and notes at the bottom of the page, including the name "FR" and various scribbles.

6, comma 1, lettera h, della legge 447/1995), qualora detto obiettivo non fosse raggiungibile con l'adozione di tutti gli appropriati accorgimenti tecnici ed operativi atti a minimizzare il disturbo.

Rifiuti:

- * prevedere nell'area di cantiere la localizzazione di una specifica area riservata ed attrezzata destinata allo stoccaggio dei rifiuti prodotti nel corso d'allestimento dell'opera, gestito in conformità agli adempimenti ed alle prescrizioni previste in merito dal D.Lgs 152/06;

Biodiversità:

- * la progettazione definitiva dovrà individuare misure di gestione al fine di evitare la diffusione di specie alloctone invasive quali ad esempio:
 - la previsione di un'area di lavaggio dei pneumatici degli autoveicoli in entrata ed uscita dall'area di cantiere;
 - l'esecuzione delle fasi di taglio, sfalcio ed eradicazione prima del periodo di fioritura;
 - la raccolta delle piante tagliate e dei residui vegetali e la ripulitura delle superfici di terreno dai residui vegetali che dovranno essere stoccati in aree di cantiere appositamente destinate, dove gli stessi dovranno essere coperti (con teli di plastica ancorati al terreno o altre tipologie di coperture) in modo che anche in caso di vento, i semi o le parti vegetative delle specie, non possano essere volatilizzati e dispersi nelle aree circostanti;
 - l'adozione di misure volte a evitare rischi di dispersione delle specie vegetali in queste fasi, nelle fasi di trasporto e spostamento dei residui vegetali all'interno del cantiere e durante il trasporto dei residui vegetali verso i siti di smaltimento;
 - gli scarti vegetali non dovranno essere conferiti in discarica ma dovranno essere destinati ad impianti di compostaggio industriale oppure presso impianti di incenerimento;
- * al fine di garantire la biodiversità è inoltre necessario attenersi alle seguenti prescrizioni:
 - la progettazione definitiva dovrà contenere specifiche previsioni e clausole dedicate alle modalità di realizzazione dei lavori nella logica della massima attenzione alla riduzione della alterazione dei luoghi (ad es. tipologia dei mezzi, stagionalità delle opere etc...) e relative alla garanzia dei risultati delle opere a verde, intesa sia come garanzia di attecchimento del materiale vegetale che come periodo di manutenzione obbligatoria a seguito dell'ultimazione dei lavori;
 - dovrà essere previsto di limitare alle sole fasi di cantiere l'uso di aree di deponia temporanea e dovrà essere escluso lo stoccaggio provvisorio di materiali di risulta; nel caso di smaltimento di materiali di rifiuto direttamente in discariche autorizzate ai sensi della normativa vigente, queste dovranno essere già esplicitamente individuate in fase progettuale esecutiva;
 - nel caso di sversamenti accidentali di sostanze impregnanti, il terreno dovrà essere asportato e smaltito nel rispetto della normativa vigente e conseguentemente il sito dovrà essere ripristinato;
 - dovrà essere previsto che al termine dei lavori i siti di intervento vengano tempestivamente ripristinati al fine di evitare l'innesco di fenomeni erosivi;
 - per quanto concerne gli eventuali impianti arboreo-arbustivi citati da progetto per il mascheramento dello svincolo in oggetto, in particolare in riferimento alla presenza di un'attività produttiva posta ad est della rampa stessa e per gli eventuali inerbimenti da realizzarsi sulle superfici interferite dal cantiere, dovranno essere impiegate

[Handwritten signatures and notes at the bottom of the page]

esclusivamente specie autoctone che dovranno essere messe a dimora secondo le consuete pratiche della forestazione urbana (tutori, pacciamature etc..).

Qualità dell'aria:

Al fine di garantire la qualità dell'aria è necessario seguire le seguenti prescrizioni:

1. dovrà essere previsto l'utilizzo di mezzi o macchine operatrici che rispondano alle massime garanzie di qualità dell'aria e contenimento del rumore;
2. per la fase di cantiere dovranno essere definiti adeguati programmi di manutenzione finalizzati a mantenere a livelli ottimali le prestazioni emissive delle apparecchiature utilizzate. In particolare tali interventi devono interessare gli impianti di abbattimento polveri, gli apparati di bagnatura, i generatori di calore (bruciatori) e i motori a combustione interna installati su mezzi mobili e impianti fissi nonché, in generale, lo stato di efficienza di ogni altro apparato che possa incidere sulle emissioni complessive del cantiere. Inoltre tutti i macchinari di servizio dovranno essere a norma CE e soggetti a manutenzione ordinaria regolare e straordinaria in caso di necessità;
3. l'abbattimento delle polveri in aria dovrà essere costantemente garantito mediante bagnatura periodica dei cumuli di terra, da realizzarsi con maggiore frequenza in periodi secchi e ventosi;
4. al fine di limitare al massimo gli impatti negativi sulla circolazione dovranno essere concordati con il Comune i punti di accesso al cantiere;
5. il progetto definitivo dovrà contenere una stima revisionale delle emissioni in atmosfera nello scenario di progetto, volta a quantificare gli impatti potenziali sulla qualità dell'aria. Il Proponente dovrà inoltre aggiornare i dati di caratterizzazione di stato della matrice a periodi di indagine più recenti;
6. il progetto definitivo dovrà contenere una descrizione puntuale della fase di cantiere, comprensiva del traffico indotto, con particolare riferimento alla frazione pesante ed alle vie di collegamento utilizzate per l'alimentazione e lo smaltimento dei materiali necessari.

Tutto ciò VISTO, CONSIDERATO e VALUTATO

la Commissione Tecnica per la verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

ESPRIME

parere favorevole riguardo all'esclusione della procedura di VIA

del progetto relativo al "Autostrada A26: Genova Voltri - Gravellona Toce - Realizzazione del Ramo nord di completamento dello svincolo autostradale di Baveno in Comune di Baveno (VB)" richiesta da Autostrade per l'Italia S.p.A.

a condizione che si ottemperi alle seguenti prescrizioni

1. La realizzazione delle opere di progetto, a causa dell'interferenza con aree vincolate ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs 42/2004 e del R.D. 3267/1923 è subordinata al rilascio dell'autorizzazione paesaggistica e del nulla osta ai fini idrogeologici;
2. Dovranno essere programmate e messe in atto specifiche campagne di monitoraggio ambientale, con particolare riferimento alle componenti "Atmosfera" e "Rumore e Vibrazioni", da attuarsi nello stato attuale, durante la fase di cantiere e successivamente alla realizzazione dell'opera per la durata di 1 anno al fine di verificare il rispetto dei limiti di legge, la corrispondenza dei risultati del monitoraggio con quelli ricavati dalle simulazioni, assumendo infine le eventuali ulteriori determinazioni necessarie sulla base dei risultati ottenuti qualora emergano superamenti dei livelli di concentrazione e dei limiti di

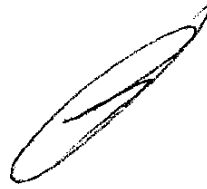
[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

emissione previsti. I dati rilevati dovranno essere elaborati, registrati, archiviati e resi disponibili alle Autorità di controllo;

3. Prima dell'avvio delle attività di cantiere, il Proponente dovrà concordare con le competenti Autorità locali un protocollo che preveda le modalità di segnalazione ai competenti Organi di vigilanza delle eventuali situazioni di criticità connesse ai superamenti e degli interventi di mitigazione da attuare in tali circostanze;
4. Nell'ambito del progetto esecutivo dovrà essere elaborato il piano di gestione, manutenzione e verifica di funzionalità del sistema di drenaggio, invaso e trattamento delle acque di origine meteorica e degli eventuali sversamenti accidentali;
5. Il capitolato speciale d'appalto delle opere deve prevedere accorgimenti per il contenimento delle polveri da cantiere al fine di mitigare i relativi impatti sulle colture e recettori esistenti, come la delimitazione delle aree di cantiere con pannelli alti che limitino il movimento delle polveri per effetto del vento e accorgimenti diretti a limitare al minimo la dispersione della polvere stradale sollevata dai mezzi pesanti, come l'umidificazione periodica della pista del cantiere e dei cumuli di materiale, nonché la copertura degli scarrabili e la buona manutenzione delle strade nei tratti percorsi dagli automezzi;
6. Ai fini del riutilizzo dei materiali derivanti dalle operazioni di scavo dovranno essere preventivamente verificate le caratteristiche qualitative e la compatibilità degli stessi con l'uso previsto, ai sensi dell'art. 186 del D.Lgs 152/06; qualora la suddetta caratterizzazione indicasse l'incompatibilità dei materiali e/o la presenza di rifiuti e di sostanze pericolose, il Proponente dovrà dare immediata ed adeguata informativa alle Autorità di controllo per gli interventi e le prescrizioni del caso;
7. L'approvvigionamento dei materiali inerti per la costruzione dei rilevati e lo smaltimento dei materiali di risulta dovrà essere effettuato utilizzando siti autorizzati, privilegiando, a parità di idoneità quelli più prossimi all'area di intervento, allo scopo di minimizzare gli impatti derivanti dal trasporto;
8. Relativamente alla fase di cantiere ed in particolare ai movimenti dei mezzi per il trasporto materiale si richiede di utilizzare la viabilità autostradale senza interessare la viabilità locale; diversamente, nel caso in cui ciò non sia possibile, si richiede che i percorsi vengano concordati con il Comune di Baveno al fine di gestire e limitare i relativi impatti;
9. Si prescrive il divieto assoluto di realizzare piste di cantiere per l'approvvigionamento o smaltimento dei materiali inerti all'interno del perimetro del pSIC-ZPS "Fondo Toce";
10. Dovrà essere garantito lo stretto utilizzo da parte dei mezzi e personale di lavorazione dei percorsi ed aree di cantiere, limitando il calpestio della vegetazione alle sole aree di servizio delimitando le aree stesse con apposita segnaletica;
11. Dovranno essere ottemperate tutte le prescrizioni formulate nel parere espresso dalla regione Piemonte, ove non ricomprese nelle precedenti; la relativa verifica ai fini dell'ottemperanza dovrà essere svolta a cura dell'Amministrazione prescrittente;

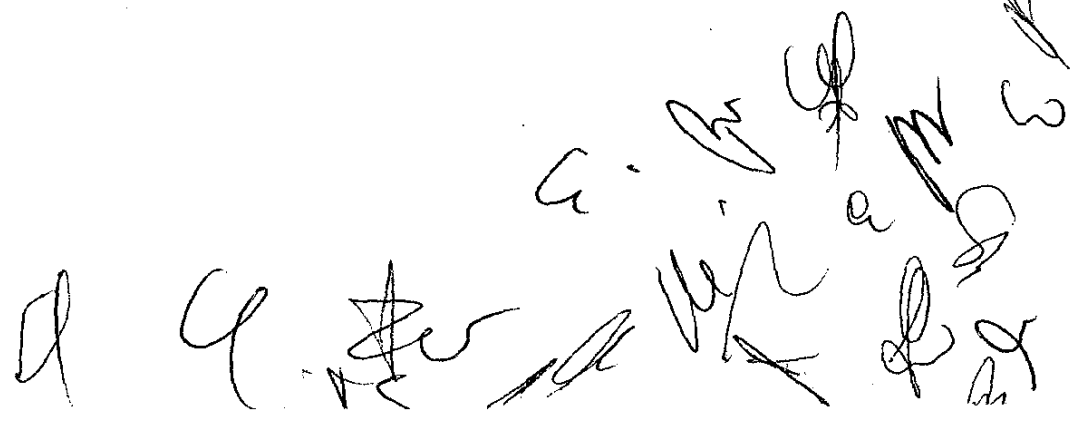
[Handwritten signatures and initials at the bottom of the page]

12. Resta fermo che la realizzazione dell'intervento in esame è subordinata al rilascio da parte delle autorità competenti di tutte le autorizzazioni ed i pareri necessari ai sensi delle vigenti disposizioni di legge;
13. La verifica di ottemperanza delle prescrizioni nn. 2, 6 e 7 deve essere effettuata dal MATTM, mentre per le restanti dalla Regione

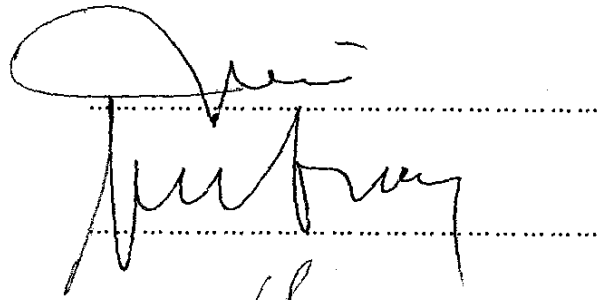


li
ATZ

gore

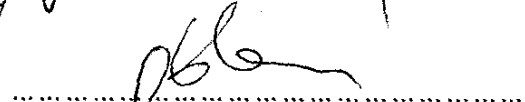


Presidente
Guido Monteforte Specchi

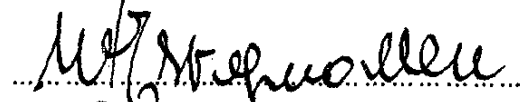


Cons. Giuseppe Caruso
(Coordinatore Sottocommissione
VAS)

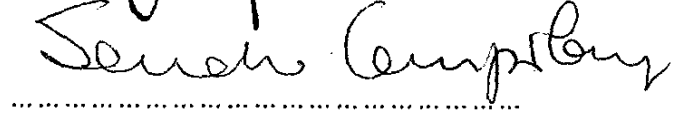
Dott.r Gaetano Bordone
(Coordinatore Sottocommissione -
VIA)



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



Avv. Sandro Campilongo
(Segretario)



Prof. Saverio Altieri



Prof. Vittorio Amadio



Dott. Renzo Baldoni



Dott. Gualtiero Bellomo

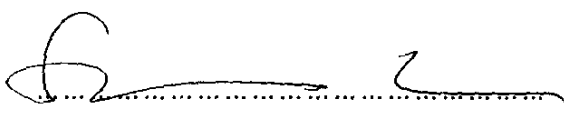


Avv. Filippo Bernocchi

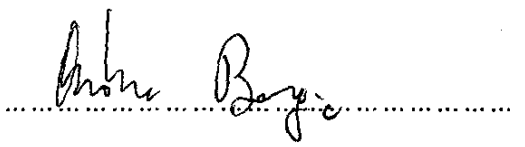


ASSENTE

Ing. Stefano Bonino



Dott. Andrea Borgia



Ing. Silvio Bosetti

ASSENTE

Ing. Stefano Calzolari

ASSENTE

Ing. Antonio Castelgrande

Arch. Giuseppe Chiriatti

Arch. Laura Cobello

Prof. Carlo Collivignarelli

Dott. Siro Corezzi

Dott. Federico Crescenzi

Prof.ssa Barbara Santa De Donno

Ing. Francesco Di Mino

Avv. Luca Di Raimondo

Ing. Graziano Falappa

Arch. Antonio Gatto

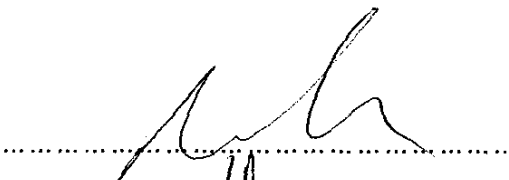
Avv. Filippo Gargallo di Castel
Lentini

ASSENTE

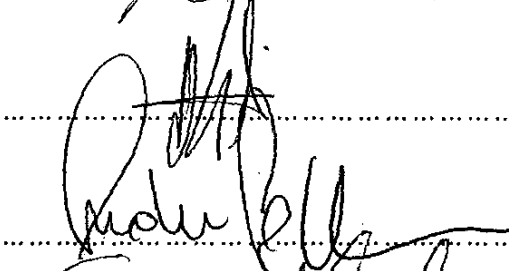
No show
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]

[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]
[Signature]

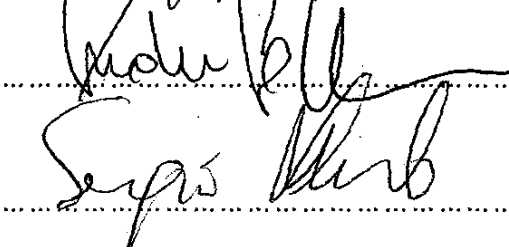
Prof. Antonio Grimaldi



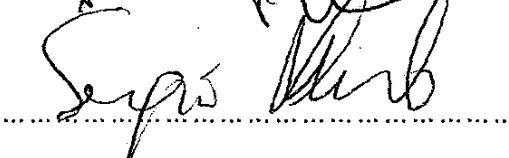
Ing. Despoina Karniadaki



Dott. Andrea Lazzari



Arch. Sergio Lembo



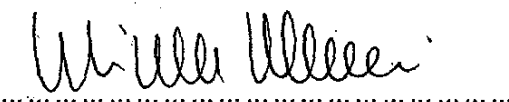
Arch. Salvatore Lo Nardo

ASSENTE

Arch. Bortolo Mainardi

ASSENTE

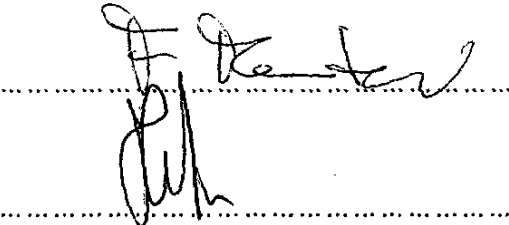
Avv. Michele Mauceri



Ing. Arturo Luca Montanelli

ASSENTE

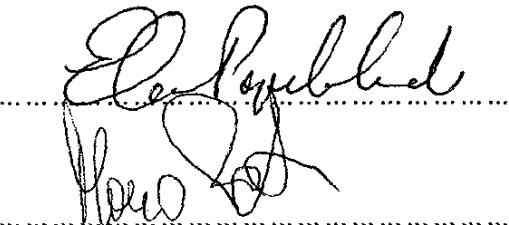
Ing. Francesco Montemagno



Ing. Santi Muscarà



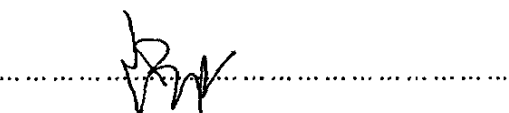
Arch. Eleni Papaleludi Melis



Ing. Mauro Patti



Avv. Luigi Pelaggi



Cons. Roberto Proietti

Rob Pro

Dott. Vincenzo Ruggiero

V. Ruggiero

Dott. Vincenzo Sacco

ASSENTE

Avv. Xavier Santiapichi

X. Santiapichi

Dott. Paolo Saraceno

Paolo Saraceno

Dott. Franco Secchieri

F. Secchieri

Arch. Francesca Soro

Francesca Soro

Dott. Francesco Carmelo Vazzana

ASSENTE

Ing. Roberto Viviani

Rob Viviani