



COMUNE DI BANCHETTE

PROVINCIA DI TORINO

Prot. N° 2379

Banchette, 14 marzo 2013



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

E.prot DVA - 2013 - 0006560 del 15/03/2013

Ministero dell'Ambiente e della
Tutela del Territorio e del Mare
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 Roma

Ministero delle Infrastrutture e Trasporti
Dip. Infrastrutture, Affari Gen. e Personale
Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie
Autostradali
Via Nomentana n. 2
00161 Roma

Ministero per i Beni e le Attività Culturali
Direzione Generale paesaggio, belle arti,
architettura e arte contemporanea
Servizio IV Paesaggio
Via di San Michele n. 22
00153 Roma

Sig. Presidente
Regione Piemonte
Dr. Roberto COTA
Torino

Sig. Presidente
Provincia di Torino
Dr. Antonio Saitta
Torino

Autorità di Bacino Fiume Po
Via Garibaldi n. 75
43100 PARMA

AIPO
Via Garibaldi n. 75
43100 PARMA



Oggetto: NODO IDRAULICO DI IVREA - AREA DA SALVAGUARDARE.

Il nodo idraulico di Ivrea è uno dei nodi più complessi del bacino del Po. Siamo all'interno di un'area di pregio dal punto di vista geologico: l'anfiteatro morenico eporediese, vulnerabile dal punto di vista idraulico e idrogeologico oggetto di piene devastanti (soggetto anche a frane e incendi). Il fiume

SEGRETERIA 0125 611615 FAX 0125 611468	ANAGRAFE 0125 612648 FAX 0125 610652	TRIBUTI-RAGIONERIA 0125 612505 banchette@ruparpiemonte.it via Roma 59	UFF. TECNICO 0125 612752	UFFICIO SCUOLE 0125 610645
---	---	---	------------------------------------	--------------------------------------

COMUNE DI BANCHETTE

che lo attraversa, la Dora Baltea, è fortemente sfruttato da interventi di canalizzazione e centrali idroelettriche.

Riteniamo quindi, che l'area debba essere oggetto di politiche del territorio da parte di tutte le Amministrazioni, orientate alla non realizzazione di alcun pesante intervento di carattere antropico e che, piuttosto, si debba programmare la prosecuzione di studi e monitoraggi del sistema per verificare l'adeguatezza delle difese realizzate e l'eventuale necessità di ulteriori interventi di riduzione del rischio.

Il nodo, gli studi e gli interventi.

Allo sbocco della Valle d'Aosta, l'alveo della Dora Baltea, un tempo di tipo meandriforme e reso unicursale agli inizi del '900 con opere spondali e di contenimento, percorre l'ampia gola a monte di Ivrea e, dopo aver superato l'ansa in prossimità del castello di Banchette e percorso il tratto roccioso all'Isola dei Conigli, l'alveo è incassato nella profonda strettoia naturale, a sud del centro storico, sormontata dal Ponte Vecchio (1716-1830). La limitata capacità di deflusso della strettoia determina, all'aumento delle portate del fiume, un crescente riflusso verso monte che si espande verso nord attraverso la Roggia Rossa in destra e la Roggia Boasca in sinistra e, raggiunta la quota di sfioro dell'area in destra tra Fiorano e Salerano, tracima nel paleo-alveo del rio Ribes per confluire nel torrente Chiusella a sud di Pavone e immettersi nell'alveo principale nei pressi di Cerone (Strambino).

Le piene del 1993 (piena due-centennale per Dora e Chiusella) e 1994 (eccezionale per Chiusella) e la successiva dell'ottobre 2000 (cinque-centennale per Dora) hanno evidenziato l'elevata vulnerabilità di tutto il territorio dovuto al selvaggio sviluppo del dopoguerra.

Come viene riportato nel Piano stralcio di integrazione al PA - Nodo critico: DB02 Ivrea, "area interessata dal by-pass fortemente infrastrutturata (autostrada, strade provinciali e comunali), linea ferroviaria e viabilità statale, con opere che interferiscono pesantemente o che sono in alcuni casi incompatibili con le condizioni di allagamento o di deflusso che si manifestano in occasione delle piene"; "costruzione di nuclei urbani sempre più vicini al sistema fluviale interessando in alcuni punti anche le aree golenali", (ignorando i dettami della "memoria storica", tenuta viva sul territorio da documenti, scritti e cartografia ufficiale ancora in uso negli anni '50 e soprattutto dalla morfologia dell'area e delle opere di inizio '800).

Con l'alluvione del 1993 la Provincia di Torino - [ENDACO srl - Ing. GP Enrione] diede il via alla progettazione delle prime arginature a difesa degli abitati ritenuti più vulnerabili: Banchette-condominio Marega e Pavone-Borgata Marchetti, conglobata dal 1996 nel primo studio di fattibilità di sistemazione idrogeologica e idraulica del nodo fluviale di Ivrea. Il "modello matematico prototipale", adottato per il piano di interventi a difesa di Lessolo-area artigianale, Salerano, Banchette-area Bocciodromo e Pavone-Chiusellaro, simula per piene con Tempo di Ritorno (Tr) 500 anni "livelli idrometrici tali da interessare un vasto territorio costituito dalla città di Ivrea (via Jervis, uffici Olivetti, ecc.), del Borgo Nuovo di Banchette, del concentrico di Pavone Canavese, delle strutture viarie del nuovo casello autostradale e a nord-ovest dal centro storico di Fiorano, dalla località Magnus [Lessolo], ed in sinistra orografica dal centro storico di Montalto Dora", viene ben presto convalidato dalla disastrosa piena del 2000, che ricalca nella dinamica quanto indicato dal modello.

Nel 2003 l'Autorità di Bacino del fiume Po adotta il Piano Stralcio di Integrazione al PAI - Nodo Idraulico di Ivrea, redatto da Hydrodata SpA nell'ambito dello Studio di fattibilità della sistemazione del fiume Dora Baltea nel tratto da Aymavilles alla confluenza in Po, che "definisce i criteri generali di sistemazione ed assetto di progetto del nodo tenendo conto dell'esigenza di ridurre a valori compatibili le condizioni di rischio idraulico per gli abitati senza aggravare, nel contempo, i deflussi a valle. In particolare:

- (1) piena di progetto Tr 200 pari a 2850 mc/sec
- (2) realizzazione di argini, con funzione di protezione degli abitati, lungo la fascia B

COMUNE DI BANCHETTE

- (3) *interventi di modellamento nell'intorno dell'incile ad una quota di tracimazione di 243,80 m. slm, come "opera permanente" di Fascia A necessaria a mantenere invariati i livelli idrici rispetto a quelli della situazione attuale (ottobre 2000), senza incrementare la frequenza di riattivazione del by-pass".*

Il modello matematico (Hydrodata) dell'intero nodo di Ivrea, sia del ramo principale che di quello di by-pass verso il Chiusella, integrato dal modello fisico del Ponte Vecchio (Politecnico di Torino) per ricavarne la "scala delle portate" defluenti dalla strettoia e permettere quindi il dimensionamento degli interventi mirati a consentire un razionale sfioro della portata in eccesso, ha convalidato il piano degli interventi a difesa del territorio in corso di realizzazione, evidenziando aree critiche da difendere e, per le tipologie di modellamento esaminate, definito i parametri di progettazione del ponte Ribes sulla SP222 (e sulla SS565), del viadotto Marchetti della bretella A4/A5, del ponte Chiusella sulla SP77 e del ponte ferroviario sul Chiusella, indicando inoltre che il rilevato della SS 26 nei pressi del ponte Chiusella interferisce moderatamente con il deflusso di piena mentre l'autostrada Torino - Aosta, nel lungo tratto in golena a monte di Banchette - Salerano, è strutturata con adeguati "fornici" che favoriscono la laminazione e viene tracimata alla riattivazione del ramo di by-pass non interferendo quindi con il deflusso di piena.

La Provincia di Torino, delegata dall'Autorità di Bacino e dalla Regione alla realizzazione del Piano degli Interventi, ha commissionato all'Università di Trento (CUDAM - Centro Universitario per la Difesa Idrogeologica dell'Ambiente Montano) la realizzazione di un "modello fisico finalizzato alla definizione delle condizioni di sfioro del fiume Dora Baltea nel paleo alveo del rio Ribes a monte dell'abitato di Ivrea, mirato alla realizzazione degli argini di Fiorano Canavese lungo il tracciato corrispondente alla fascia B di progetto e dell'interdipendente modellamento del piano campagna nell'intorno dell'incile. L'analisi dei dati relativi ai tiranti idrici riportati nella relazione del modello matematico hanno indotto a preferire la realizzazione di un modello in scala distorta: $1=75$ (scala orizzontale) e $1=37,5$ (scala verticale). Il modello ha necessariamente dovuto riprodurre un tratto dell'alveo della Dora Baltea a monte dell'Isola dei Conigli, riproducendo la morfologia del terreno tra le arginature in Dx e Sx prefissate in fascia B e le eventuali infrastrutture presenti nell'area (rilevato dell'autostrada Torino-Aosta); la zona dell'incile, avendo cura di riprodurre accuratamente la forma dello scolmatore; un tratto sufficientemente lungo del corso del Rio Ribes (allineamento Cascina Praie - Cimitero di Fiorano), in modo da poter impostare le stesse condizioni idrodinamiche che si suppone vi siano sul prototipo. In regime di corrente lenta tali condizioni vanno imposte da valle".

Nel settembre 2005, la Provincia di Torino illustra presso l'Autorità di Bacino "le risultanze del modello fisico dell'Università di Trento, evidenziando come la realizzazione degli argini a protezione degli abitati di Fiorano, Salerano e Banchette (scenario c, senza rimodellamento), comportano un incremento di portata defluente dal Ponte Vecchio trascurabile (pari a 50 m³/s) ed un incremento dei livelli di 0,45 m all'Isola dei Conigli, con velocità nella zona dell'incile di 1-1,5 m/s; sottolinea "come tale configurazione progettuale non modifica la frequenza di riattivazione del Rio Ribes e come l'incremento dei livelli conseguente alla realizzazione delle arginature risulta contenuto all'interno dello stesso sistema arginale con adeguati franchi di sicurezza e non incrementa le condizioni di criticità in corrispondenza del Ponte Vecchio."

L'adozione di tale configurazione progettuale, convalidata dall'Autorità di Bacino, ha sollevato molte perplessità nella "comunità eporediese", ancor oggi non sopite, per una serie di incongruenze:

- (1) la configurazione progettuale (scenario c2), che mantiene invariati i livelli idrici rispetto a quelli della situazione "ottobre 2000", richiede l'abbassamento dell'incile di 1 m per una larghezza di 400 m (alla quota di sfioro 243,20 m slm inferiore al "target" indicato dall'Autorità di Bacino di 243,80);
- (2) il livello della piena del 2000 riscontrato al Ponte Vecchio ha superato di molto la soglia di franco idraulico prevista dalle norme di sicurezza;
- (3) non viene riaggiornato il piano di interventi (arginature e infrastrutture) a valle dell'incile con i nuovi parametri della configurazione progettuale adottata.

COMUNE DI BANCHETTE

ATIVA SpA, quale ente responsabile della realizzazione del Viadotto Marchetti, come indicato dal Piano Interventi dell'Autorità di Bacino, per risolvere la gravosa interferenza del rilevato dello svincolo di interconnessione A4-A5, ubicato tra il paleoalveo Rio Ribes ed il Chiusella ed in corso d'opera solamente dall'autunno scorso, ha presentato nel 2012 il Progetto Definitivo "Nodo Idraulico d'Ivrea" relativo al completamento degli interventi di messa in sicurezza dal rischio di esondazione.

In sintesi la sopraelevazione della A5 Torino-Aosta per un tratto di circa 10 km da Pavone a Baio Dora ad una quota superiore ai livelli di piena duecentennale della Dora Baltea.

Per lo scenario di progetto in cui si è ipotizzato di compensare la sopraelevazione autostradale con il viadotto Cartiera di 380 m per il paleo alveo Rio Ribes e con il viadotto di Fiorano di 500 m di fronte all'incile, i dati forniti dal 'modello matematico' evidenziano un incremento dei livelli e delle velocità di deflusso a monte dei viadotti.

La situazione del fiume e il suo sfruttamento.

Peraltro, non si può non accennare in questa sede ai problemi causati al regime della Dora Baltea dagli interventi effettuati nel corso degli anni nella vicina Regione Valle d'Aosta.

Interventi di regimazione idraulica sia sull'asta della Dora, sia sui suoi numerosi affluenti nella Valle, che hanno avuto uno sviluppo abnorme a partire dagli anni '80 causando l'irrigidimento e l'accorciamento degli affluenti e la conseguenza di velocizzare in modo significativo il regime fluviale della Dora nella piana di Ivrea.

Anche lo sviluppo urbanistico in Valle d'Aosta in quegli anni, che ha particolarmente interessato il fondo valle, compromettendo con la cementificazione, la sottrazione di suolo permeabile, la urbanizzazione delle "storiche" aree di espansione e laminazione delle acque in caso di piena, ha contribuito in modo significativo a compromettere la situazione in Piemonte.

Queste affermazioni hanno trovato il loro riscontro nelle conclusioni dell'indagine svolta negli anni successivi all'alluvione del 2000 dalla Procura della Repubblica di Ivrea, indagine che aveva l'obiettivo di accertare eventuali responsabilità umane nel disastro patito dalle popolazioni piemontesi.

Ricordiamo che l'indagine, pur non individuando responsabilità penali, aveva comunque autorevolmente attribuito agli interventi svolti "a monte" una concausa importante delle devastazioni prodotte dall'alluvione.

Purtroppo ciò non è valso a impedire che le opere di regimazione idraulica in Valle d'Aosta proseguissero anche dopo l'evento 2000, e c'è da chiedersi se la Regione Valle d'Aosta stia seguendo o meno le indicazioni contenute nel Piano Stralcio.

Certamente, però, le nuove cementificazioni e i nuovi interventi di regimazione idraulica che hanno avuto corso negli anni successivi allo Studio di Fattibilità di sistemazione idrogeologica e idraulica del nodo fluviale di Ivrea, hanno aggravato le caratteristiche di velocità e quantità dei flussi alle porte di Ivrea in occasione di eventi eccezionali.

Il fiume Dora Baltea nel tratto piemontese da Carema ad Ivrea è ampiamente sfruttato dai due canali di derivazione delle traverse di Quincinetto e di Montestrutto per le molte, troppe centrali idroelettriche.

Più precisamente, sul tratto piemontese della Dora Baltea e suoi affluenti, a nord di Ivrea, sono attualmente operative ben 7 centrali idroelettriche: 2 centrali nel territorio comunale di Quincinetto, 2 a Tavagnasco, 1 a Quassolo, 1 a Montalto Dora e infine una a Lessolo sull'affluente Assa. Non meno nu-

COMUNE DI BANCHETTE

merose le captazioni localizzate tra Carema e Montalto Dora (dati forniti dalla Regione Piemonte - Direzione Ambiente - Servizio Tutela Quantitativa e Quantitativa delle Acque al Consorzio per il Bacino Imbrifero Montano della Dora Baltea).

Su questo stesso tratto, sono state richieste altre 2 concessioni, almeno per quanto a nostra conoscenza: una a Quassolo, in prossimità del ponte e quella denominata "del Crist" tra Montalto Dora e Ivrea.

Tutto ciò in un quadro nel quale, negli ultimi mesi, sono affluite sui tavoli delle diverse Province della Regione Piemonte centinaia di richieste di realizzazione di nuovi impianti idroelettrici.

Dal nostro punto di vista, si tratta di un vero e proprio "assalto" ai corsi d'acqua che rischia di far scomparire anche gli ultimi tratti di torrenti alpini in condizioni di naturalità e che, sul tratto piemontese della Dora Baltea, tra Carema e Ivrea, rischia di far diventare il fiume "un deserto di sassi" a causa della sottrazione generalizzata delle sue portate naturali.

Ribadendo che acqua, fiumi e torrenti sono un bene comune e non la proprietà di alcuna amministrazione e tantomeno dei privati, sarebbe quanto mai auspicabile che l'Amministrazione della Regione Piemonte imponesse al più presto regole sicure e rispettose dell'ambiente nel settore idroelettrico, sospendendo, da parte delle Province, qualunque concessione di nuove derivazioni, in attesa appunto di questi strumenti di pianificazione.

Anche perché è già difficile controllare che i DMV (Deflusso Minimo Vitale) vengano rispettati dagli attuali impianti.

A titolo esemplificativo, si riportano di seguito alcune osservazioni dirette della situazione di fatto.

La traversa di Quincinetto recentemente è stata dotata di una "scala di risalita ittiofauna", ma è difficile valutare se la poca acqua defluente è sufficiente a mantenere vivo il fiume. Il canale di derivazione in destra alimenta due Centrali di cui la seconda è ubicata a monte del ponte di Tavagnasco dove è attivo l'unico idrometro a monte del nodo d'Ivrea. Nei mesi di "magra", l'alveo del fiume da Quincinetto allo scarico della centrale di Tavagnasco non dimostra di avere una portata di DMV di 14 mc/s.

La Centrale di Montestrutto, con il canale di derivazione in sinistra che alimenta le centrali di Borgofranco e di Montalto con lo scarico in Dora, non è dotata di "scala di risalita ittiofauna" e quindi, nei mesi di magra, "la continuità del fiume ed il DMV vengono garantiti dall'acqua turbinata della Centrale Tavagnasco inserita in destra della traversa ed entrata in servizio nel 2012."

La Centrale del Crist.

La Centrale Idropadana del Crist è il progetto di una nuova complessa infrastruttura inserita, contro ogni norma del Piano delle Fasce Fluviali dell'Autorità di Bacino, lungo il bacino a monte di Ivrea fino all'Isola dei Conigli che interferisce pesantemente con il deflusso delle piene della Dora Baltea.

Il canale di carico, dall'opera di presa dello scarico in Dora della Centrale di Montalto Dora fino alla Centrale parzialmente inserita nella collina a valle delle cascate Germane, modifica la dinamica di deflusso della piena indirizzando la corrente verso l'Isola dei Conigli e ne incrementa la velocità. Il progetto indica anche la necessità di pulire l'alveo della Dora per 150 m dall'uscita del tunnel di scarico all'Isola dei Conigli verso la strettoia del Ponte Vecchio.

COMUNE DI BANCHETTE

Tutto ciò significa avere parametri di deflusso dal ramo principale differenti da quelli verificati dai diversi modelli, per ultimo quello fisico dell'Università di Trento, che ne determinano l'assetto idraulico del Nodo Idraulico di Ivrea.

La Centrale idroelettrica viene inserita nell'ambito di un quartiere residenziale di Ivrea: la centrale è appoggiata per 17 metri sul versante della collina a pochi metri dalle case, il canale di adduzione e rilascio passa in mezzo al quartiere e in galleria sotto le case stesse, è in larga parte in fascia A, all'interno delle arginature del nodo idraulico, sfocia in Dora sotto il livello attuale del fiume sul punto di taratura dello studio di Trento, viene devastata un'area boschiva mista di latifoglie costituente un habitat che rientra nel "querco - carpineto", quindi naturalisticamente "importante", seppure parzialmente "inquinato" dalla presenza di specie alloctone e infine spostata una roggia in fascia A all'interno del sistema di arginature.

La Centrale è collocata davanti al castello di Banchette e relativo parco vincolati dalle belle arti (l'immobile è riconosciuto di particolare interesse storico ai sensi del D.lgs 22.01.2004 n.42 (già D. Lgs. 490/99 e Legge 1089/39 con D.M. 27/09/1975 trascritto alla Conservatoria dei Registri immobiliari di Ivrea il 02/06/1977 ai nn. 3480/31270) con evidente danno paesaggistico, danno completato dal fiume con minimo vitale che scorre sotto il castello, a ridosso del centro abitato di Banchette, in ingresso del centro storico di Ivrea. Infine la Dora in quel tratto è parte dei percorsi di canottaggio del gruppo sportivo di Ivrea dove si sono svolti i mondiali del 2008. In sostanza una Centrale tra zone residenziali collinari, centri storici e aree di valenza ambientale.

Gli studi di riferimento sul nodo idraulico.

Lo studio Hydrodata del 2002 individua 4 criticità e/o interferenze da rimuovere:

- 1) area Marchetti con la realizzazione del viadotto a carico di Ativa
- 2) viadotto sulla provinciale 77 sul torrente Chiusella già realizzato dalla Provincia di Torino
- 3) viadotto sulla provinciale 222 sul torrente Ribes già realizzato dalla Provincia di Torino
- 4) rimodellamento dell'incile

Il modello fisico dell'Università di Trento acquisito dall'Autorità di bacino a seguito di relazione della Provincia di Torino è il punto di riferimento organico del nodo idraulico di Ivrea, è realizzato con l'attuale profilo dell'autostrada, è accompagnato dalla relazione della Provincia di Torino. Le determinazioni recitano:

"la Sottocommissione prende atto di quanto illustrato dalla Provincia di Torino in relazione alle risultanze finali del modello fisico dell'Università di Trento.

In particolare prende atto che l'incremento dei livelli idrici in seguito alla realizzazione dei rilevati arginali (pari a circa 45 cm) è comunque contenuto all'interno dello stesso sistema arginale con adeguati franchi di sicurezza e non incrementa le condizioni di criticità in corrispondenza del Ponte Vecchio di Ivrea. La stessa sottocommissione prende inoltre atto che l'intervento di rimodellamento dell'incile, se da un lato compenserebbe tale incremento dei livelli idrici a monte di Ivrea, dall'altro lato modificherebbe la frequenza di riattivazione dell'incile medesimo e del deflusso delle portate di piena della Dora Baltea all'interno del Rio Ribes."

Lo studio di Trento e successive determinazioni segnano un punto di svolta nell'analisi del nodo, danno una risposta alla questione del rimodellamento dell'incile posta dallo studio Hydrodata del 2002 e attestano i franchi idraulici delle arginature, sulla base di un modello fisico tarato su coefficienti di scabrezza con l'attuale ingombro dell'autostrada.

COMUNE DI BANCHETTE

La sopraelevazione dell'autostrada.

Ativa ha presentato un progetto di sopraelevazione dell'autostrada che comporta un rilevato di 11 metri sul piano di campagna rispetto agli attuali 4 che modifica i dati utilizzati dal modello fisico realizzato dall'Università di Trento e quindi ne altera le risultanze e propone un manufatto che comporta un evidente danno ambientale-paesaggistico.

La motivazione principale con la quale ATIVA giustifica il progetto di innalzamento dell'autostrada A5 è la difesa del manufatto autostradale da possibili danni alluvionali allo scopo di evitare che il traffico autostradale venga interrotto in occasione di eventi simili a quello occorso nell'ottobre 2000, enfatizzando il ruolo svolto della A5 quale "importante arteria di collegamento internazionale".

La tesi di ATIVA, tuttavia, non considera che molte altre alternative esistono per i collegamenti alpini con il Nord Europa, ben più frequentati che non i trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo, che debitamente potrebbero assorbire il traffico transfrontaliero anche in caso di interruzione dell'autostrada A5.

Peraltro, la stessa interruzione verificatasi nell'evento 2000, si protrasse per un lasso di tempo estremamente limitato, di poco superiore alle 24 ore, tanto da non giustificare neppure l'attivazione di percorsi alternativi per il traffico merci transfrontaliero.

Ovviamente nessuno è in grado di prevedere a quale distanza temporale un evento alluvionale dalle caratteristiche eccezionali come quello dell'ottobre 2000 possa ripetersi, ma è congruo ipotizzare che l'ordine di grandezza si misuri nell'arco, almeno, dei decenni.

A fronte di tale remota probabilità, il progetto ATIVA comporta, nella fase di cantiere, numerose e non quantificate interruzioni del traffico a causa della necessità di abbattimento in sicurezza di numerose arterie che scavalcano l'A5, di cui è prevista la sostituzione.

A parte i disagi alla viabilità ordinaria nelle ore diurne a causa delle deviazioni e del traffico degli autoarticolati del cantiere, particolarmente preoccupanti sono quelli causati alla cittadinanza nelle ore notturne, quando è previsto si proceda agli abbattimenti con la chiusura dell'A5 per tratti.

Il riversarsi di decine di TIR sulla viabilità ordinaria potrebbe avere conseguenze disastrose, data la grave insufficienza di quest'ultima e la presenza di strettoie che non consentono l'incrocio di mezzi di grandi dimensioni.

Questi pesanti disagi sono certi, a fronte di quelli, del tutto aleatori, da maltempo eccezionale.

Peraltro, qualora si avverassero condizioni climatiche particolarmente avverse, esse sarebbero certamente accompagnate da altre caratteristiche cicloniche, come la scarsa visibilità dovuta alla pioggia battente, l'effetto di "aquaplaning", il vento, etc, che potrebbero essere sufficienti ad indurre la Protezione Civile a interrompere il transito sull'autostrada anche prima che si verifichi la possibilità di invasione della carreggiata da parte di acque alluvionali.

In questo caso, la sopraelevazione dell'autostrada si dimostrerebbe del tutto insufficiente a garantirne la funzionalità.

In conclusione.

Noi crediamo che le motivazioni di carattere ambientale, paesaggistico e di sicurezza rispetto ai rischi idrogeologici ed alla complessità degli studi, siano tali, come detto in premessa, da non giustificare la realizzazione dei due interventi in progetto:

COMUNE DI BANCHETTE

1. sopraelevazione dell'autostrada
2. realizzazione centrale idroelettrica del Crist

e di dar luogo a politiche virtuose di salvaguardia del fiume e del nodo idraulico.

Cordiali saluti.

Sottoscritto da:

Circolo Legambiente Dora Baltea

Agostino Trojetti

Sindaci di:

Comune di Banchette
capofila convenzione Aipo - Comuni
per la gestione del nodo idraulico di Ivrea

Maurizio Cical

Comune di Fiorano C.se

Fiorano C.se

Comune di Salerano C.se

Maurizio Boreto

Comune di Samone

Samone

Sottoscritto da un migliaio di residenti delle aree coinvolte dagli interventi negli elenchi consegnati ai Presidenti della Regione Piemonte e della Provincia di Torino.

Viani Biagina

Da: Comune di Banchette [banchette@reteunitaria.piemonte.it]
Inviato: giovedì 14 marzo 2013 11.41
A: dg-pbaac@beniculturali.it; A: DVA; Di Gianfrancesco Carlo; segr.dipinfra@mit.gov.it; autorità bacino Po
Oggetto: Fw: Nodo Idraulico di Ivrea - Area da salvaguardare
Allegati: 2379.pdf

From: Comune di Banchette Posta Certificata

Sent: Thursday, March 14, 2013 11:36 AM

To: MATTM@pec.minambiente.it ; dip.infrastrutture@pec.mit.gov.it ; mbac-dg-pbaac@mailcert.beniculturali.it ; autorità bacino Po PEC ; aipo_parma_pec

Subject: Nodo Idraulico di Ivrea - Area da salvaguardare

In allegato prot. 2379 del 14.03.2013

Cordiali saluti

Ufficio Segreteria

Comune di Banchette (TO)