



TORINO - IVREA - QUINCINETTO

IVREA - SANTHIA'

SISTEMA AUTOSTRADALE  
TANGENZIALE DI TORINO

VISTO per ATIVA S.p.A.



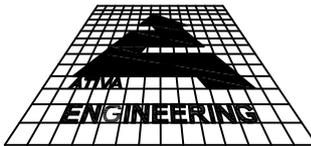
Amministratore Delegato  
Dott. Ing. LUIGI CRESTA

## **AUTOSTRADA A4/A5 - A5 TORINO QUINCINETTO IVREA SANTHIA'**

### ***NODO IDRAULICO DI IVREA 2° FASE DI COMPLETAMENTO***

### ***PROGETTO DEFINITIVO***

***STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE***  
*Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del  
Mare - Lettera DVA-2013-del 08/01/2013*  
*Controdeduzioni alle osservazioni pervenute dopo il  
19/02/2013*

IL PROGETTISTA	REDATTO	CONTROLLATO	APPROVATO				
  Il Direttore Tecnico  Dott. Ing. ROBERTO PETRALI ordine degli Ingegneri di Milano n° 14638	ECOPLAN P.A. Donna Bianco	ECOPLAN P.A. Donna Bianco	ATIVA ENGINEERING V. Palmisano				
	DATA DICEMBRE 2013	REVISIONE	DATA				
	SCALA -						
	UFFICIO	COMMESSA	N° PROGETTO	FASE	ARGOMENTO	N° ELABORATO	REV
	S S P 0 1 0 1	A 0 5	0 0 0 0	P D	A M B	0 4 7	- -

## **INDICE**

<b>PREMESSA</b>	<b>2</b>
<b>1. COMUNE DI BANCHETTE - LETTERA DEL 14/03/2013</b>	<b>3</b>
<b>2. COMUNE DI BANCHETTE - LETTERA DEL 26/03/2013</b>	<b>7</b>
<b>3. DOCUMENTO CIRCOLO LEGAMBIENTE DORA BALTEA</b>	<b>9</b>
<b>4. MOVIMENTO VALLEDORA</b>	<b>14</b>

## Premessa

La presente Relazione è finalizzata a fornire ulteriore documentazione integrativa relativamente alla richiesta formulata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali, con lettera prot. DVA-2013-0000449 del 08/01/2013 e allegata nota della Commissione Tecnica VIA/VAS prot. CTVA n.4804 del 28/12/2012;

In particolare in tali note veniva richiesto al Proponente di controdedurre alle eventuali osservazioni pervenute al Ministero.

Successivamente alla data di consegna da parte del Proponente delle integrazioni richieste, avvenuta il 19/02/2013, sono pervenute presso il Ministero ulteriori osservazioni che si riportano di seguito.

Si esaminano di seguito, in merito al progetto di adeguamento dell'autostrada A5 in corrispondenza del nodo idraulico di Ivrea, le osservazioni pervenute:

- dal Comune di Banchette, con lettera in data 14/3/2013;
- dal Comune di Banchette, con lettera in data 26/3/2013;
- dal Circolo Lega Ambiente Dora Baltea, con nota del 18/10/2012;
- dal Movimento Valledora, con lettera in data 20/10/2013;

Per quanto riguarda la lettera del Comune di Banchette datata 17 settembre 2012, sono già state presentate le controdeduzioni con le integrazioni presentate dal proponente in data 19/02/2013. In ogni caso tale nota conteneva le stesse osservazioni sviluppate più ampiamente nelle lettere in data 14/3/2013 e 26/3/2013, si rimanda alle argomentazioni di seguito esposte e relative a queste ultime.

In ultimo si osserva che la deliberazione del Comune di Borgofranco d'Ivrea, trasmessa con lettera in data 27/3/2013, riguarda esclusivamente la presa d'atto della documentazione integrativa, di Progetto Definitivo e di Studio di Impatto Ambientale, ricevuta. La deliberazione non contiene osservazioni critiche o richieste di approfondimento che debbano essere trattate in questa sede.

## 1. Comune di Banchette – Lettera del 14/03/2013

Con riferimento alla nota del Comune di Banchette del 14/03/2013 vengono espresse una serie di controdeduzioni articolate in 5 paragrafi, seguendo l'impostazione della citata lettera. Per ciascuno di questi paragrafi si è dato risposta alla preoccupazione che veniva espressa nella nota di riferimento.

### 1 – Il nodo, gli studi e gli interventi.

In tale paragrafo si descrivono sinteticamente le problematiche idrauliche che affliggono l'area definita Nodo Idraulico d'Ivrea e vengono riportati anche i principali eventi calamitosi che hanno interessato la zona e gli studi che ne sono conseguiti. In particolare ci si riferisce al Piano stralcio d'integrazione al PAI – Nodo critico DB02 Ivrea del 2003 e alle risultanze dello studio condotto dall'Università di Trento per conto della Provincia di Torino nel 2005.

Ci preme commentare due passaggi di questo paragrafo:

Il primo con riferimento alle risultanze dello studio del 2005

*“(3) non viene riaggiornato il piano d'interventi (arginature e infrastrutture) a valle dell'incile con i nuovi parametri della configurazione progettuale adottata.”*

Affermazione vera in quanto la delimitazione della fascia B sul Ribes è stata effettuata da AdBPo in base allo studio di fattibilità che prevedeva il deflusso sul Ribes, nell'assetto di progetto definitivo, della portata di 1145 mc/s. Successivamente le prove su modello fisico hanno portato all'adozione della portata di progetto di 1265 mc/s, rispetto alla quale non è stata riaggiornata la delimitazione delle fasce. Questa differenza comporta la presenza delle aree esondabili oltre la fascia B emersa nell'ambito delle verifiche idrauliche sul progetto autostradale, rispetto alle quali ovviamente gli interventi in progetto a monte dell'incile di Fiorano non hanno alcuna responsabilità, in quanto lasciano inalterata la portata in ingresso all'incile.

*“ Per lo scenario di progetto in cui si è ipotizzato di compensare la sopraelevazione autostradale con il viadotto Cartiera di 380 metri per il paleoalveo 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.”*

Le variazioni di livello e velocità in corrispondenza dei viadotti in progetto rispetto alla situazione attuale rientrano nel normale adattamento dei campi idrodinamici alle mutate condizioni geometriche delle zone interessate dai deflussi di esondazione. Si tratta di variazioni

del tutto trascurabili e ininfluenti sulle condizioni di esondazione a valle degli interventi. In corrispondenza del viadotto Fiorano si manifestano localmente variazioni di livello, in positivo e in negativo, comprese tra 2 e 10 cm, e variazioni di velocità di pochi cm/s, con condizioni di deflusso inalterate in corrispondenza dell'incile. In corrispondenza del viadotto Cartiera si ottiene un significativo miglioramento delle condizioni di deflusso per l'eliminazione delle ostruzioni rappresentate dall'attuale tracciato, senza alcun peggioramento delle condizioni a valle (portata al colmo nel Chiusella dopo la confluenza inferiore a quella di progetto nella situazione attuale).

Da ultimo facendo riferimento al citato Piano stralcio del PAI, ci sembra della fondamentale importanza segnalare che tale studio, che è il principale piano per la definizione della messa in sicurezza del Nodo Idraulico d'Ivrea, individua oltre le attività già citate dal Comune di Banchette anche: **“il completamento degli interventi di adeguamento delle infrastrutture viarie interferenti: autostrada Torino – Aosta (in corrispondenza dell'incile) al fine di rendere il rilevato “trasparente” e non tracimabile” (cfr. Piano stralcio d'integrazione al PAI - Relazione Tecnica pag.12).**

## 2 – La situazione del fiume e del suo sfruttamento.

In questo paragrafo si descrivono considerazioni che esulano dal presente procedimento

## 3 – La centrale del Crist.

Ci si riferisce al progetto di realizzazione di una nuova centrale (che esula dal presente progetto) in particolare si asserisce che:

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

Ci preme precisare, che la nuova centrale del Crist non esercita alcuna influenza sull'assetto idrodinamico del nodo idraulico, come chiaramente indicato dalle simulazioni idrauliche bidimensionali specificatamente eseguite.

#### 4 – Gli studi di riferimento sul nodo idraulico

Nel paragrafo si fa riferimento agli studi fatti dall'Università di Trento:

*“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 d'Ivrea, è realizzato con l'attuale profilo dell'autostrada, è accompagnato dalla relazione della Provincia di Torino. Le determinazioni recitano:.....(citazione, omissis).....”*

Il modello fisico dell'Università di Trento è stato applicato, su incarico di ATIVA, anche alla configurazione di progetto dell'autostrada, con sopraelevazione del rilevato e analisi sperimentale degli effetti del viadotto sui livelli nel nodo idraulico e sulle condizioni di deflusso nell'incile di Fiorano.

Le prove su modello hanno indicato una luce minima di 390 m, al disopra della quale il viadotto di Fiorano risulta ininfluente rispetto all'assetto idraulico del nodo. In sede di progetto è stata cautelativamente adottata la luce di 490 m.

#### 5 – La sopraelevazione dell'autostrada.

In questo paragrafo vengono sintetizzati le tesi secondo le quali non è giustificato l'intervento di messa in sicurezza idraulica dell'autostrada: in particolare si afferma che l'intervento di Ativa modifica i dati utilizzati dal modello fisico dell'Università di Trento e quindi ne altera le risultanze, inoltre vengono ripetute le medesime obiezioni già presentate da Lega Ambiente, ossia che per garantire la piena e continua funzionalità dell'autostrada anche durante eventi alluvionali che potrebbero comportare l'interruzione dell'autostrada per pochi giorni, si impieghino risorse sproporzionate, considerando che esistono percorsi internazionali alternativi per raggiungere la Val d'Aosta. Inoltre, viene fatto notare che anche per realizzare l'opera occorre chiudere temporaneamente l'autostrada lungo la tratta Ivrea - Quincinetto.

A seguito di queste osservazioni si ribadisce quanto già affermato al paragrafo precedente confermando che il modello fisico dell'Università di Trento è stato applicato, su incarico di ATIVA, anche alla configurazione di progetto dell'autostrada, con sopraelevazione del rilevato e analisi sperimentale degli effetti del viadotto sui livelli nel nodo idraulico e sulle condizioni di deflusso nell'incile di Fiorano.

Si ribadisce inoltre che nel nostro Paese tutte le normative tecniche (stradali, strutturali, idrauliche) sono indirizzate a richiedere la realizzazione di opere infrastrutturali che garantiscano la piena sicurezza, funzionalità e transitabilità in ogni condizione, per cui non è concepibile accettare ed asseverare la presenza di un tratto autostradale non verificato idraulicamente. Nel presente caso si interviene in relazione a quanto disposto dall'art.19 comma 2 delle Norme di attuazione del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico redatto, adottato e approvato ai sensi della Legge 18 maggio 1989 n. 183, ed in virtù di un richiamo espresso dalle competenti

Autorità idrauliche che prescrivono tali interventi ai fini della tutela della pubblica e privata incolumità (cfr. Delibera Regione Piemonte n.12/1321 del 29/12/2010).

Si ricorda inoltre che ai sensi dell'art. 65 comma 4 del Codice dell'Ambiente D.Lgs. 152/2006:

“Le disposizioni del Piano di bacino approvato hanno carattere immediatamente vincolante per le amministrazioni ed enti pubblici, nonché per i soggetti privati, ove trattasi di prescrizioni dichiarate di tale efficacia dallo stesso Piano di bacino.”

Vorremmo inoltre evidenziare che una sospensione per altro programmata e pubblicizzata della circolazione per poche ore notturne quando il livello del traffico è molto basso, non è paragonabile a giorni di interruzione durante i quali con ogni probabilità la corrispondente viabilità ordinaria sarebbe ugualmente disastrosa. Da ultimo ci preme evidenziare che un'autostrada funzionante in caso di calamità naturali è la garanzia affinché le zone alluvionate siano raggiunte dai soccorsi. A tale proposito si veda, quale termine di paragone la recente normativa sismica ai sensi della quale i gestori d'infrastrutture hanno l'obbligo di redigere le schede di valutazione di rischio sismico delle singole opere da fornire al dipartimento della Protezione Civile proprio per valutare le garanzie di transitabilità dei percorsi in caso di calamità.

In merito alla “sopraelevazione dell'autostrada” nella lettera del Comune di Banchette si parla di “sopraelevazione della A5 Torino – Aosta per un tratto di circa 10 km da Pavone a Baio Dora”. E' doveroso evidenziare che questa affermazione è inesatta, in quanto porta a supporre un impatto di tipo urbanistico e paesaggistico dell'autostrada nei confronti delle zone abitate, tra cui quella di Banchette, che di fatto non si riscontra.

Come risulta chiaro dall'esame della documentazione progettuale e ambientale, l'intervento si articola in tre lotti:

- Lotto 1 - dal Km 36+000 al Km 38+500, comprendente i Viadotti “Chiusella” e “Cartiera”
- Lotto 2 - dal Km 38+500 al Km 40+950,
- Lotto 3 - dal Km\_40+950 al Km 45+630 e costruzione del Viadotto “Fiorano”.

**Il lotto 2 è quello che attraversa la conurbazione ad ovest di Ivrea (comuni di Banchette, Salerano, Samone, Pavone) ed in questo tratto la livelletta autostradale non cambia rispetto alla situazione attuale.** In altri termini non sono previsti innalzamenti e gli interventi previsti riguardano esclusivamente l'adeguamento delle carreggiate, attuato rimanendo all'interno del limite di proprietà autostradale, e l'attuazione di opere di bonifica dell'impatto acustico.

L'innalzamento della livelletta riguarda il lotto 1 (Comune di Pavone), in un tratto dove non vi sono di fatto insediamenti nell'intorno dell'autostrada, e il lotto 3 (Comuni di Fiorano e Lessolo) separati rispetto al tracciato autostradale da un rilevato arginale che copre del tutto la vista dell'autostrada stessa.

## 2. Comune di Banchette – Lettera del 26/03/2013

Con riferimento alla nota del Comune di Banchette del 26/03/2013 il Comune ribadisce la propria contrarietà alla realizzazione dell'intervento giudicando: “ L'opera proposta assolutamente inutile e costosa. Le motivazioni addotte per tale contrarietà sono le medesime già espresse nelle precedenti note del comune di Banchette in data 14 marzo 2013 e da Lega Ambiente il 18 ottobre 2012.

A fronte di quanto lamentato ci preme ribadire i seguenti punti:

- Considerando che in più punti della nota ci si riferisce ad Ativa quale soggetto privato portatore di un proprio interesse, ci preme precisare che Ativa è sicuramente un soggetto privato ma garante, in virtù di una Concessione, di un bene pubblico: l'autostrada che è di proprietà dello Stato e offre un servizio di interesse collettivo, sia per l'economia regionale e nazionale, sia per la popolazione che la utilizza per le proprie esigenze di mobilità. Da ciò deriva in capo ad Ativa una serie di obblighi per garantire la piena funzionalità dell'autostrada e la sicurezza degli utenti.
- Il progetto è del tutto coerente con l'assetto idraulico pianificato dall'Autorità di Bacino del fiume Po, in accordo con le Regioni interessate e gli altri Enti coinvolti, e attuato nel nodo di Ivrea; in questo senso le verifiche idrauliche sono state riferite all'assetto di progetto definitivo del nodo (arginature, portate e livelli di progetto, interventi sulle infrastrutture). Tale assetto comprende anche gli interventi di adeguamento dell'autostrada adottati dal progetto presentato da Ativa.
- La delimitazione della fascia B sul Ribes è stata effettuata da AdBPo in base allo studio di fattibilità che prevedeva il deflusso sul Ribes, nell'assetto di progetto definitivo, della portata di 1145 mc/s. Successivamente le prove su modello fisico hanno portato all'adozione della portata di progetto di 1265 mc/s, rispetto alla quale non è stata riaggiornata la delimitazione delle fasce. Questa differenza comporta la presenza delle aree esondabili oltre la fascia B emersa nell'ambito delle verifiche idrauliche sul progetto autostradale. In merito, come si è ribadito ed è stato riconosciuto in sede di Conferenza dei Servizi, poiché il progetto Ativa lascia inalterata la portata in ingresso all'incile di Fiorano, gli interventi di adeguamento dell'autostrada non hanno alcuna responsabilità nel determinare la suddetta condizione di potenziale rischio, la cui risoluzione comporta soltanto di adeguare le opere di difesa previste.
- A supporto di quanto affermato nel precedente punto, si sottolinea che le variazioni di livello e velocità in corrispondenza dei viadotti in progetto rispetto alla situazione attuale rientrano nel normale adattamento dei campi idrodinamici alle mutate condizioni geometriche delle zone interessate dai deflussi di esondazione. Si tratta di variazioni del

tutto trascurabili e ininfluenti sulle condizioni di esondazione a valle degli interventi. In corrispondenza del viadotto Fiorano si manifestano localmente variazioni di livello, in positivo e in negativo, comprese tra 2 e 10 cm, e variazioni di velocità di pochi cm/s, con condizioni di deflusso inalterate in corrispondenza dell'incile. In corrispondenza del viadotto Cartiera si ottiene un significativo miglioramento delle condizioni di deflusso per l'eliminazione delle ostruzioni rappresentate dall'attuale tracciato, senza alcun peggioramento delle condizioni a valle (portata al colmo nel Chiusella dopo la confluenza inferiore a quella di progetto nella situazione attuale).

### 3. Documento Circolo Legambiente Dora Baltea

Con riferimento alla nota del Circolo Lega Ambiente Dora Baltea del 18/10/2012 vengono espresse una serie di osservazioni articolate in 8 paragrafi. Per ciascuno di questi paragrafi si è dato risposta a quanto esposto nel Documento.

- In via preliminare, considerando che in più punti della nota ci si riferisce ad Ativa quale soggetto privato portatore di un proprio interesse, ci preme ribadire quanto già esposto che Ativa è sicuramente un soggetto privato ma garante in virtù di una Concessione, di un bene pubblico: l'autostrada che è di proprietà dello stato e offre un servizio di interesse collettivo, sia per l'economia regionale e nazionale, sia per la popolazione che la utilizza per le proprie esigenze di mobilità. Da ciò deriva in capo ad Ativa una serie di obblighi per garantire la piena funzionalità dell'autostrada e la sicurezza degli utenti.

#### 1 – NECESSITA' DI VERIFICA DELLA MUTATA SITUAZIONE IDROGEOLOGICA.

In tale paragrafo si esprime, in sintesi la seguente preoccupazione:

*“Riteniamo dunque, come primo elemento di osservazione, che esista l'esigenza di verificare che l'eventuale messa in cantiere del progetto presentato da ATIVA sia coerente con l'attuale situazione che si è venuta a creare nell'area definita del Nodo Idraulico di Ivrea, verifica che necessariamente deve essere effettuata da un organismo indipendente e non certo dalla società proponente”.*

A seguito di quanto osservato, confermiamo che il progetto è del tutto coerente con l'assetto idraulico pianificato e attuato sul nodo di Ivrea in quanto le verifiche idrauliche sono state riferite all'assetto di progetto definitivo del nodo (arginature, portate e livelli di progetto, interventi sulle infrastrutture). Tale assetto comprende anche gli interventi di adeguamento dell'autostrada adottati dal progetto. Si precisa inoltre che le verifiche di tale intervento sono state condotte dall'Autorità Idraulica competente (Autorità di Bacino del fiume Po) che conferma che la soluzione è compatibile con la pianificazione di bacino.

#### 2 – POSSIBILE AGGRAVAMENTO DEL RISCHIO IDROGEOLOGICO.

Nel paragrafo si sostiene che l'intervento proposto tende a peggiorare la situazione idraulica a valle della zona del nodo idraulico:

*“Lo stesso effetto, probabilmente ancor maggiormente ingigantito, si avrebbe rimuovendo ulteriormente ogni ostacolo al deflusso delle acque con gli interventi proposti ora da ATIVA”*

.....  
“E, tornando a questo specifico progetto d’innalzamento dell’autostrada A5, osserviamo che esso rischia di aggravare la situazione a valle dell’intervento.”

Confermiamo che le analisi idrauliche eseguite con il modello fisico dell’Università di Trento e con il modello numerico bidimensionale a supporto del progetto autostradale hanno dimostrato che gli interventi di adeguamento dell’autostrada non comportano alcun incremento di portata a valle del tracciato, né in corrispondenza dell’incile di Fiorano e sul Ribes, dove le condizioni restano immutate, né a valle dello svincolo di Pavone, dove anzi si ottiene una lieve riduzione della portata al colmo del Chiusella a valle del rientro delle acque esondate lungo il Ribes.

### 3 – INTERRUZIONI PROGRAMMATE DELL’AUTOSTRADA

Si obietta che per garantire la piena e continua funzionalità dell’autostrada anche durante eventi alluvionali che potrebbero comportare l’interruzione dell’autostrada per pochi giorni si impieghino risorse sproporzionate, considerando che esistono percorsi internazionali alternativi per raggiungere la Val d’Aosta. Inoltre, viene fatto notare che anche per realizzare l’opera occorre chiudere temporaneamente l’autostrada. Lungo la tratta Ivrea Quincinetto.

Si ribadisce inoltre che nel nostro Paese tutte le normative tecniche (stradali, strutturali, idrauliche) sono indirizzate a richiedere la realizzazione di opere infrastrutturali che garantiscano la piena sicurezza, funzionalità e transitabilità in ogni condizione, per cui non è concepibile accettare ed asseverare la presenza di un tratto autostradale non verificato idraulicamente. Nel presente caso si interviene in relazione a quanto disposto dall’art.19 comma 2 delle Norme di attuazione del Piano Stralcio per l’Assetto Idrogeologico redatto, adottato e approvato ai sensi della Legge 18 maggio 1989 n. 183, ed in virtù di un richiamo espresso dalle competenti Autorità idrauliche che prescrivono tali interventi ai fini della tutela della pubblica e privata incolumità (cfr. Delibera Regione Piemonte n.12/1321 del 29/12/2010).

Si ricorda inoltre che ai sensi dell’art. 65 comma 4 del Codice dell’Ambiente D.Lgs. 152/2006:

“Le disposizioni del Piano di bacino approvato hanno carattere immediatamente vincolante per le amministrazioni ed enti pubblici, nonché’ per i soggetti privati, ove trattasi di prescrizioni dichiarate di tale efficacia dallo stesso Piano di bacino.”

Vorremmo inoltre evidenziare che una sospensione per altro programmata e pubblicizzata della circolazione per poche ore notturne quando il livello del traffico è molto basso, non è paragonabile a giorni di interruzione durante i quali con ogni probabilità la corrispondente viabilità ordinaria sarebbe ugualmente disastrosa. Da ultimo ci preme evidenziare che un’autostrada funzionante in caso di calamità naturali è la garanzia affinché le zone alluvionate siano raggiunte dai soccorsi. A tale proposito si veda, quale termine di paragone, la recente normativa sismica, ai sensi della quale i gestori d’infrastrutture hanno l’obbligo di redigere le

schede di valutazione di rischio sismico delle singole opere da fornire al dipartimento della Protezione Civile proprio per valutare le garanzie di transitabilità dei percorsi in caso di calamità.

#### 4 – L'ALTERNATIVA DELLA FERROVIA CHIVASSO – AOSTA

L'argomento evidenziato non è pertinente, in quanto esula dalle finalità del progetto presentato da Ativa, che riguarda l'adeguamento e la messa in sicurezza idraulica di una infrastruttura esistente di rilievo nazionale.

#### 5 – CONSUMO DI SUOLO

Nella nota predisposta da Legambiente si sostiene che le motivazioni dell'opera non giustificano il consumo di suolo, in prima e seconda classe di capacità d'uso, indotto dalla realizzazione dell'opera e documentato dal SIA.

A questo riguardo si osserva:

- che l'attuazione delle opere in progetto deriva come già richiamato, da prescrizioni di natura idraulica; in questo senso, a livello di sistema territoriale, esse si configurano come opere di mitigazione del rischio idraulico e di prevenzione dei danni alle comunità e alle infrastrutture;
- che di conseguenza si può ragionevolmente ritenere che esse rientrino nel caso in cui il consumo di suolo nelle classi sopraindicate derivi da motivazioni di interesse collettivo;
- che appare del tutto sottovalutato il rischio di interruzione dell'autostrada in caso di evento alluvionale; si rimanda in merito a quanto esposto nel precedente punto 3;
- che l'opzione zero è stata valutata nell'ambito del SIA (paragrafo 3.1); in merito, poiché Ativa non può esimersi dalla predisposizione di un progetto e, come già in atto per il viadotto Marchetti, dall'effettuazione di opere che mettano in sicurezza la rete in concessione, si è documentato, nella parte citata del SIA, come la soluzione proposta (adeguamento dell'infrastruttura esistente) sia la più vicina all'opzione zero, in quanto evita la realizzazione di un nuovo tracciato, ben più oneroso in termini ambientali, tra cui il consumo del suolo, ed economici.

#### 6 – VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA, ECOSISTEMI

Lo studio di settore dello Studio di Impatto Ambientale è stato predisposto sulla base:

- della cartografia allegata ai Piani Territoriali e Forestali della Regione Piemonte;
- di verifica della suddetta cartografia mediante foto-interpretazione;

- sopralluoghi di verifica e controllo estesi a tutta l'area di intervento, con particolare riferimento agli ambiti di maggiore interesse ecosistemico (ambito del torrente Chiusella e ambito della Roggia Rossa).

Per quanto riguarda la quantificazione delle tipologie vegetazionali interferite si rimanda a quanto esposto nel capitolo 3.5.2 *Progetto delle opere a verde* dello Studio di Impatto, ed in particolare al paragrafo relativo al bilancio ecologico, che pone a confronto le aree interferite e le aree oggetto di interventi di recupero, mitigazione e compensazione, dove vengono fornite tutte le informazioni richieste. Dette informazioni sono esposte anche nel paragrafo 4.6.11 del SIA.

Le quantificazioni esposte evidenziano un bilancio ecologico positivo fra la situazione ante-operam relativa all'ambito territoriale in esame e la situazione post-operam a recupero ambientale effettuato e vegetazione d'impianto affermata (situazione individuabile temporalmente a circa 20 anni dalla messa a dimora degli esemplari vegetali previsti negli interventi di sistemazione a verde).

Per quanto riguarda la prevenzione dell'insediamento di specie invasive si richiamano gli interventi di sistemazione a verde previsti (paragrafo già citato) e il piano di monitoraggio previsto (paragrafo 4.13.1 del SIA). A questo riguardo si richiama la sottolineatura data agli interventi di inerbimento e al controllo della riuscita dello stesso.

Si evidenzia infine che le argomentazioni esposte sono state trattate e dettagliate nel quadro della documentazione integrativa esposta nel corso della procedura di VIA.

## 7 – MATERIALI INERTI DA REPERIRE

Nelle proprie osservazioni il circolo Legambiente Dora Baltea, in merito agli aspetti concernenti il trasporto degli inerti per la costruzione dei rilevati, afferma:

*“Nel SIA ai capitoli riguardanti l'aumento di traffico, rumore, polvere, ecc. non vengono presi in considerazione questi impatti seppure siano da considerarsi direttamente collegati alla realizzazione dell'opera.*

*Si ritiene pertanto che la valutazione debba prendere in attenta considerazione e quantificare questo aspetto”.*

Il tema riguardante il reperimento dei materiali inerti per rilevati è stato trattato nel SIA e poi ulteriormente dettagliato nel quadro della documentazione integrativa con la predisposizione di un Piano di reperimento dei materiali litoidi (elaborati 031 e 032).

Si rimanda inoltre al paragrafo 1.3.4.3.2 “Flussi veicolari” della Relazione integrativa, dove vengono dettagliati, rapportandoli al crono programma realizzativo, i flussi veicolari previsti.

Detti flussi, stante la localizzazione sia del sito prioritario, sia del sito di riserva:

- utilizzeranno in misura largamente prevalente autostrade della rete Ativa per raggiungere le aree di utilizzo;
- riguardano esclusivamente il lotto 1 e il lotto 3,

- i periodi di massima punta sono delimitati (due mesi nel primo caso, 8 mesi nel secondo) e non sono temporalmente coincidenti;
- l'entità del traffico indotto nei suddetti periodi di punta (rispettivamente un transito (andata o ritorno del mezzo) ogni 3 minuti nel primo periodo e 1 transito ogni 4 minuti nel secondo), riguardando prevalentemente l'autostrada e non interessando viabilità urbana anche nei tratti terminali, non è tale da modificare le condizioni traffico attuali.

## 8 – CONCLUSIONI

Nelle conclusioni la nota ribadisce:

*“Tutte le motivazioni puntualmente confutate o criticate nel presente documento, ed in particolare quella relativa al deflusso delle acque, che in realtà non evita affatto le esondazioni, bensì le si sposta a valle, costringendo quei territori a correre ai ripari in una rincorsa continua.”*

Nelle note conclusive viene ribadito quanto già espresso al punto 2, osservazioni per le quali è già stato evidenziato che sono tesi che non trovano conferma nei modelli idraulici sia fisici che matematici redatti sia dall'Università di Trento sia dai progettisti idraulici.

## **4. Movimento Valledora**

Il tema del reperimento dei materiali inerti per la costruzione delle opere in progetto è stato trattato nell'ambito del "Piano di reperimento dei materiali litoidi - L.R. 30/1999 (Piano Cave)", predisposta sulla base di specifica richiesta da parte del competente settore della Regione Piemonte nell'ambito della Conferenza dei Servizi.

Il progetto presentato in procedura di VIA comprende inoltre un "Piano di gestione delle terre e rocce da scavo" nell'ambito del quale vengono espone le valutazioni e le scelte effettuate per massimizzare il riutilizzo del materiale da scavi e demolizioni. A titolo di riferimento si evidenzia che la percentuale di riutilizzo degli scavi è pari all' 82%.

Il sito individuato come prioritario per l'approvvigionamento degli inerti necessari è localizzato nel Comune di Alice Castello, all'interno di un polo estrattivo esistente, in continuità con altra area di cava prevista utilizzata per la fornitura di inerti per rilevati. La tipologia di cava, come per l'area adiacente, è a fossa al disopra della falda freatica. La sistemazione ambientale finale potrà avvenire in continuità con quanto previsto per la cava contigua.

Alla scelta di questo sito si è pervenuti dopo aver valutato siti più prossimi all'area di utilizzo che si sono dimostrati inidonei in quanto il materiale in essi reperibile risulta di elevato pregio e da destinarsi prioritariamente al confezionamento di calcestruzzi.

Il citato "Piano di reperimento" individua il percorso sito di estrazione – sito di utilizzo: detto percorso è realizzabile senza attraversamento di zone abitate ed inoltre si svolge, come già precedentemente esposto, in misura largamente prevalente in autostrada.

Un sito di riserva è stato inoltre identificato in Comune di Caravino (TO), e corrisponde alla cava IVIES SpA. Anche questo sito presenta un buon livello di accessibilità senza gravare su centri abitati ed è prossimo a un casello autostradale della rete Ativa (Albiano) che consente ai mezzi di trasporto di utilizzare prevalentemente questa infrastruttura.

I siti sono stati identificati corrispondendo a quanto richiesto della vigente normativa regionale (L.R. 30/1999), ed in tal senso il "Piano di reperimento dei materiali litoidi" comprende le dichiarazioni di disponibilità dei proprietari a rendere disponibile il materiale per la costruzione dell'infrastruttura, previa acquisizione delle autorizzazioni per la prevista attività estrattiva ed il conseguente recupero ambientale.