

Provincia di Torino
Determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale
e Attività Estrattiva

N. 50-1065814/2007

OGGETTO:“Ex SS 419 - Collegamento con SS 26 e SS 69 in variante all'abitato di Borgofranco d'Ivrea - I lotto: dalla SS 26 alla SP 69.”, Comune di Borgofranco d'Ivrea”
Comune di Borgofranco d'Ivrea
Proponente: Servizio Progettaz. ed Esecuz. Interv. Viabilità III della Provincia
Procedura di Verifica ex art.10 l.r. n.40/98 e smi
Esclusione dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale

Il Dirigente del Servizio
Valutazione Impatto Ambientale e Attività Estrattiva

Premesso che:

- con nota prot N. 710601/07 del **26/06/2007** il Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità III della Provincia di Torino con sede legale in Torino, via Maria Vittoria 12, ha presentato domanda di avvio della fase di Verifica della procedura di VIA ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 14 dicembre 1998, n.40 e smi "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione", relativamente al progetto preliminare "Ex SS 419 – Collegamento con SS26 e SS69 in variante all'abitato di Borgofranco d'Ivrea – I lotto: dalla SP 26 alla SP 69", in quanto rientrante nella categoria progettuale n. 28 dell'Allegato B2 "*Strade extraurbane secondarie provinciali*";
- in data **02/08/2007** è stato pubblicato sul BUR l'avviso al pubblico recante la notizia dell'avvenuto deposito degli elaborati relativi al progetto in oggetto, allegati alla domanda di avvio della fase di verifica della procedura di VIA;
- il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per 30 giorni (fino al **03/09/2007**) e su di esso non sono pervenute osservazioni;
- per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'organo tecnico istituito con D.G.P. 63-65326 del 14/04/1999 e smi;
- l'istruttoria provinciale è stata svolta con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA e con i contributi forniti dai componenti dell'organo tecnico;
- in data **20/09/2007**, si è svolta la Conferenza dei Servizi presso la sede dell'Area Risorse Idriche e Qualità dell'Aria della Provincia di Torino, via Valeggio n. 5, Torino, convocata ai sensi della l.241/1990 e smi.

Rilevato che:

Interazione con altri progetti

L'intervento è stato suddiviso in due lotti:

- Lotto I, oggetto della presente procedura di valutazione e coperto dai finanziamenti, prevede un tracciato che consente di canalizzare il traffico dalla SP69 alla SS26, senza entrare nel paese di Borgofranco a ovest;
- Lotto II, non ancora coperto da finanziamento, completerà la variante, collegando direttamente la SS26 alla SS419 del biellese. In particolare per questo lotto negli anni scorsi erano già stati eseguiti degli studi di fattibilità da parte della Provincia, che prevedevano il tracciato in galleria per la gran parte. In occasione del presente progetto si avanza un'ipotesi di tracciato alternativo a quello già studiato che esclude la soluzione in galleria, proponendo un percorso a cielo aperto al limite del centro abitato di Borgofranco con l'adeguamento della SP73 nell'abitato di Biò.

Descrizione

La variante di Borgofranco - I Lotto- è stata prevista a ovest dell'abitato.

E' prevista la realizzazione delle seguenti opere:

- rotatoria d'innesto sulla S.P. 69 all'altezza di Baio Dora;
- tratto di strada sull'asta dell'attuale S.P. 69dir, in sponda destra della Dora Baltea;
- scatolare per il passaggio del Rio Pisone (OP1);

- ponte di 120 m sulla Dora Baltea (OP2);
- ponticello sul canale irriguo (OP3);
- tratto di strada fino al piede del Monte Buono, in sponda sinistra della Dora Baltea;
- rotonda R1 all'altezza del cimitero;
- tratto di strada verso sud;
- cavalcaferrovia di circa 95 m per l'attraversamento della ferrovia e della S.S. 26 (OP4);
- rotonda R2, dalla quale partirà il II Lotto;
- rotonda R3 d'innesto sulla S.S. 26, a sud del concentrico di Borgofranco.

Gli interventi interessano le fasce A, B e C dell'Autorità di Bacino del fiume Po lungo la Dora Baltea.

Sintesi dei parametri tecnici e dimensionali

Tracciato

Lungh. complessiva del progetto:	2300m circa
Largh. della carreggiata:	10.50m
Largh. totale della sez. trasversale (comprese banchine, cigli e marciapiedi)	12.00m in rilevato; 15.00 sul ponte; 13.50 sul cavalcaferrovia.
Numero corsie:	1+1
Larghezza corsie:	3.75m
Altezza massima prevista	+9m circa rispetto piano campagna all'altezza del cavalcaferrovia
Opere d'arte lungo il tracciato	<ul style="list-style-type: none"> - OP1: Scatolare per il passaggio del Rio Pisone - OP2: Ponte sul Fiume Dora: di 120m in totale con due luci di 60m; In questa fase del progetto sono state individuate 3 soluzioni possibili - OP3: Ponticello sul canale irriguo - OP4: Cavalcaferrovia di scavalco alla ferrovia e alla SS26 di 95m circa in cls con n°3 luci pari a 30m, a travi semplicemente appoggiate; segue rilevato tra muri di contenimento per 83m - Tombini per i necessari collegamenti idraulici;

Rotatorie

Il presente tracciato prevede tre rotatorie con le seguenti caratteristiche:

Raggio interno: 22m

Raggio esterno: 32m

Larghezza carreggiata: 10m

Lungo il tracciato non sono presenti altri innesti o varchi di accesso ai fondi, che sono garantiti mediante le deviazioni delle strade interpoderali esistenti.

Ponte sulla Dora Baltea

Il ponte sul fiume della Dora è previsto di 120m di lunghezza totale. La posizione del ponte è stata individuata poco più a nord dell'attuale, il quale per motivi di stabilità delle fondazioni sarà demolito. In questa fase del progetto preliminare si sono considerate tre possibili soluzioni di attraversamento:

- ✓ Soluzione 1: ponte in struttura mista acciaio-cls con due luci pari a 60m, e con una pila in alveo;
- ✓ Soluzione 2: ponte in cls con tre luci pari a 35m+50m+35m, e con due pile in alveo;
- ✓ Soluzione 3: ponte ad arco con luce unica pari a 60m, senza pile in alveo.

Al momento attuale non è ancora stata individuata la soluzione definitiva tra le tre ipotizzate. Tutte le strutture prevedono interventi più o meno rilevanti in alveo con un impatto maggiore per la soluzione 2 e minore per la 3 che prevede, comunque, la realizzazione di due pile provvisorie in alveo per il montaggio della struttura. E' inoltre prevista la demolizione del vecchio ponte da eseguirsi ad avvenuta realizzazione del nuovo ponte, per il quale sono previsti interventi in alveo per la rimozione delle pile di sostegno. In sede di conferenza dei Servizi dal punto di vista di inserimento paesaggistico, la soluzione con il ponte stallato (soluzione n. 3) è stata ritenuta preferibile.

Cavalcaferrovia

Il cavalcaferrovia di scavalco alla ferrovia e alla SS26 di circa 95m, in cls con n°3 luci pari a 30m, aumenta la livelletta del tracciato fino ad altezze di circa 9 m. dall'attuale piano campagna. Attraversata la ferrovia il rilevato continua con la realizzazione di muri di contenimento per la lunghezza di circa 83m.

Attraversamento del Rio Pisone

Per tale intervento sono in corso i lavori di sistemazione dell'ultimo tratto del Rio Pisone e, in

corrispondenza all'intersezione con la S.P. 69, è prevista la realizzazione di uno scatolare per l'attraversamento del corso d'acqua 2.5m X 5m di luce netta, per circa 62m in lunghezza. Con il presente progetto si prevede di allacciarsi allo scatolare in esecuzione e adeguarlo dal punto di vista idraulico.

Attraversamento del Canale irriguo

La variante attraversa un canale irriguo denominato Alcan che deriva le acque dalla Dora a circa 1.5km più a nord, e le scarica a 3 km a sud dell'attraversamento. Si prevede di attraversarlo con un ponticello di lunghezza almeno pari a 12m.

Dall'esame della Banca dati informatizzata georiferita disponibile presso il Servizio Gestione Risorse Idriche della Provincia, risulta che l'intervento in progetto interessa il canale deviatore (canale Alcan) della centrale idroelettrica denominata "Montaldo Dora" che preleva l'acqua dal T. Dora Baltea in Comune di Borgofranco di Ivrea. Il titolare della concessione di derivazione e del relativo impianto (codice provinciale GD TO 1241) risulta essere la Soc. Idreg. Piemonte SpA con sede in Alessandria (AL) Piazza Garibaldi 31. Per quanto detto sopra si ritiene che prima dell'approvazione del progetto definitivo debba essere contattata la società di tale impianto idroelettrico.

Organizzazione del cantiere

Nel progetto si prevede di installare un unico cantiere in prossimità del ponte sulla Dora Baltea, di cui non è stata specificata in progetto l'esatta ubicazione. I lavori prevedono una durata complessiva di 18 mesi.

Movimentazione / bilancio inerti

totale inerti necessari alla realizzazione dell'opera (piattaforma stradale, rilevati, ecc)	Circa 130000 m ³
totale inerti reperibili dai lavori di scavo del cantiere in oggetto	non determinabile in questa fase. Si potrà calcolare in fase di progetto definitivo, alla luce di una ricostruzione stratigrafica di dettaglio lungo il tracciato
Bilancio complessivo	non determinabile in questa fase

Mitigazioni

Come interventi di mitigazione, il proponente prevede il rinverdimento delle scarpate del rilevato e delle aree che rimarranno intercluse, qualora i proprietari rinuncino alla proprietà. Nell'aiuola delle rotatorie è prevista una ricostruzione delle tipiche colonne dei muretti dei vigneti presenti nell'area per un migliore inserimento ambientale dell'opera.

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota prot. RFI/DI.TO.TC.OC.03 in data 20/09/2007 di RFI Rete Ferroviaria Italiana – Direzione Comp.le Infrastruttura Torino
- nota prot. PLA/PL/ATLN-TO in data 19/09/2007 da parte di Enel –Dipartimento Territoriale Rete Piemonte e Liguria Sviluppo Rete
- nota prot. 41982/25.3 del 18/09/2007 della Regione Piemonte - Settore Decentrato OOPP e Difesa Assetto Idrogeologico
- nota prot. 1023081 del 19/09/2007 dell'Autorità d'Ambito Torinese ATO3
- nota prot. 16130/21.5 del 5/09/2007 della Regione Piemonte – Settore Pianificazione Aree Protette
- nota prot. 3801/46890 del 19/09/2007 dell'ASL n.9
- nota prot. DI.NOCC.-131-CMON-CAB del 18/09/2007 della SNAM rete Gas;
- nota del 21/09/2007 dell'Autorità di bacino del fiume Po.

L'istruttoria tecnica condotta dal gruppo di lavoro, e la partecipazione dei soggetti coinvolti alla Conferenza dei Servizi ha consentito l'evidenziazione, relativamente al progetto proposto, di quanto di seguito elencato:

- dal punto di vista della **PIANIFICAZIONE LOCALE E TERRITORIALE:**

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO - PTC

In relazione al PTC il tracciato in oggetto:

- è censito alla tavola B1 e agli allegati della stessa, del PTC 1, *Localizzazione delle principali linee di comunicazione e indirizzi di intervento*, come: tracciato n°212 b-216
- ricade totalmente in terreni a eccellente o buona produttività. (art. 4.2.1 4.2.2 di PTC1); Parte del tracciato, vista la distanza dall'agglomerazione urbana, non rispetta la direttiva relativa al contenimento

del consumo di suolo (art. 16.6 di PTC 1); tale azione è comunque inevitabile in quanto dovuta a motivi di fattibilità tecnica (realizzazione della rampa del cavalcaferrovia).

- ricade parzialmente nel biotopo dei Laghi di Ivrea BC 10021
- ricade parzialmente in un area di particolare pregio ambientale e paesistico di competenza provinciale (Area dei Cinque Laghi di Ivrea) di cui all'art 14.4.

L'attuale primo lotto non consentirà di per sé ad ottenere sensibili miglioramenti nella percorribilità degli assi Nord-Sud e Est-Ovest, per i quali bisognerà attendere i successivi lotti con la scelta dei possibili tracciati al momento individuati ed indicati nella tavola B1 del PTC sopra citata.. Il lotto 1, in ogni caso, è funzionale dal punto di vista viabilistico rispetto alle possibili alternative di tracciato ancora da individuare.

PIANIFICAZIONE COMUNALE

Comune di Borgofranco d'Ivrea

Il Comune di Borgofranco d'Ivrea è dotato di P.R.G.I., approvato dalla Regione Piemonte con Deliberazione G.R. n.126-2103 del 18/11/1980 e successivamente modificato con le Varianti Strutturali approvate con Deliberazioni G.R. 94-895 del 22/10/1985 e n. 3-24749 del 08/06/1998.

Successivamente il Comune ha adottato, con deliberazione C.C. n. 54 del 27/10/2005, e successiva deliberazione C.C. n. 48 del 29/11/2006, il progetto preliminare della Variante Strutturale al P.R.G.I. vigente ai sensi dell'art. 17 comma 4 della L.R. 56/77 e s.m.i.. La variante strutturale è stata trasmessa alla Provincia in data 22/02/2007 (pratica n. 12/2007); su di essa è stato espresso con Deliberazione di Giunta Provinciale n. 497-506213 del 15/05/2007 un giudizio di compatibilità rispetto al Piano Territoriale di Coordinamento. Il tracciato del Lotto I è conforme alle indicazioni di tale variante strutturale in itinere.

In sede di Conferenza dei Servizi si è evidenziato che l'intervento risulta interferire con la fascia di rispetto del cimitero di Borgofranco di Ivrea. A tale proposito si fa presente che all'interno della fascia di rispetto cimiteriale ex.338 del Testo Unico delle Leggi Sanitarie, approvato con R.D. 27/07/1934 n. 1265 e s.m.i., sono ammesse unicamente le attività, le infrastrutture e le destinazioni d'uso del territorio previste dall'art. 27 della L.R. 56/77, così come peraltro ribadito dalla circolare dell'Assessorato Sanità della Regione Piemonte del 06/06/1998 tra le quali non è contemplata la viabilità di attraversamento. In sede di Conferenza il Comune ha espresso l'intenzione di ridefinire le aree di tutela del cimitero, anche in considerazione che già attualmente tale fascia è interferita dalla viabilità esistente.

VINCOLI AMBIENTALI/TERRITORIALI

- Il tratto di Dora Baltea in esame è interessato dalla perimetrazione delle fasce fluviali dei Piani stralcio dell'Autorità di Bacino del Fiume Po (PSFF e PAI): il nuovo ponte interessa le fasce A-B e C della Dora Baltea La spalla in sinistra orografica ricade nella fascia B della Dora Baltea.
- Il tratto in esame rientra nelle aree alluvionate e aree esondabili. L'esame della Banca Dati Geologica della Provincia di Torino e del sito internet dell'Arpa Piemonte ha fornito le seguenti informazioni:
Durante l'evento alluvionale di ottobre 2000 sono stati danneggiati:
 - il tratto della S.P. 69 compreso tra il ponte sulla Dora Baltea e l'autostrada Torino-Ivrea;
 - il ponte della S.P. 69 sulla Dora Baltea, che ha subito lo scalzamento di una pila;
 - l'opera di difesa spondale presente lungo la sponda sinistra a monte e a valle del ponte.Inoltre, l'area compresa tra la Dora Baltea ed il canale irriguo che scorre lungo la sponda sinistra del fiume, a monte della S.P. 69, è stata allagata con tiranti dell'ordine di 0,9 m.
- Il tratto di attraversamento della Dora Baltea interessa il vincolo di protezione delle bellezze naturali ex. D. Lgs. 42/2004 - Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio - art. 134 e art. 142 punto c), in quanto interferisce le sponde 150m della Dora Baltea classificata come acqua pubblica;
- Il tracciato tra la rotatoria R2 e R3 ricade nel biotopo comunitario, Direttiva 92/43 CEE "HABITAT" SIC IT1110021 "Laghi d'Ivrea". In merito alla collocazione del tracciato in parte all'interno del SIC, il Settore Pianificazione Aree Protette della Regione Piemonte nella nota prot. 16130/21.5 del 05/9/2007, precisa che l'intervento in progetto è da considerarsi compatibile con la conservazione delle emergenze naturalistiche che hanno portato all'individuazione del SIC e non ne pregiudica l'integrità e, pertanto, non è da sottoporre a valutazione di incidenza ai sensi dell'art. 5 del DPR 357/1997 e s.m.i.
- In merito alla interazione con l'area di particolare pregio ambientale e paesistico di competenza provinciale (Area dei Cinque Laghi di Ivrea) di cui all'art 14.a del PTC, relativa alla parte di territorio situata alla base dei depositi morenici, caratterizzata in prevalenza dal substrato cristallino e da una serie di depressioni che intervallano gli affioramenti rocciosi, si evidenzia che la Provincia ha in corso di redazione un Piano Paesistico.
- Il primo tratto di viabilità (destra idrografica – ponte – sinistra idrografica) è indicato nella Carta di

sintesi della pericolosità geologica e dell'idoneità all'uso urbanistico, allegata al Progetto preliminare della Variante al PRGC di Borgofranco d'Ivrea, in Classe IIIA; il secondo tratto, che si sviluppa su sedime esistente, è in Classe IIB. Dal PRGC adottato dal Comune risulta pertanto che l'attraversamento della Dora Baltea avviene in un settore a pericolosità elevata e pertanto l'indicazione è quella che l'inserimento dell'opera è condizionata a soluzioni progettuali che tengano debitamente conto delle dinamiche del corso d'acqua;

- Il tracciato ricade in Classe I^a, II^a e III^a di capacità d'uso (IPLA, 1999);
- Il Rio Pisone rientra tra i corsi d'acqua iscritti nell'Elenco delle Acque Pubbliche della Provincia di Torino e/o con sedime demaniale di competenza della Regione Piemonte, Settore decentrato OOPP e Difesa Assetto Idrogeologico
- Il tracciato con la rotatoria R1 ricade nella fascia di rispetto del cimitero di Borgofranco d'Ivrea posizionato sul versante del Monte Buono
- Il tracciato interessa l'area di salvaguardia di due pozzi idropotabili nel comune di Borgofranco d'Ivrea in località Ghiaro.

- dal punto di vista **PROGETTUALE**:

Il progetto non fornisce informazioni specifiche in relazione alla fase di cantiere, né ai movimenti terra previsti- se non una sommaria quantificazione del bilancio inerti.

In particolare si evidenziano le azioni di progetto che sono ritenute più rilevanti ai fini della compatibilità dell'intervento:

1. realizzazione delle aree di cantiere;
2. realizzazione di tratti in rilevato (apporto e costipazione inerti);
3. realizzazione del ponte per fasi successive e demolizione dell'esistente;
4. realizzazione del cavalcaferrovia.
5. realizzazione opere connesse (opere d'arte minori; sistemi di sicurtà, illuminazione).

Per quanto attiene agli inerti necessari per i rilevati è previsto l'utilizzo di materiale proveniente da cave situate nella zona per un quantitativo piuttosto ingente di 130.000 mc circa. Nello studio sono fornite indicazioni in merito alla stima delle principali risorse da impiegare per la realizzazione della strada, ma manca un'individuazione precisa di dove avverrà l'approvvigionamento di inerti, né se si farà ricorso a materie prime secondarie per la realizzazione dei rilevati.

Si precisa che, per quanto concerne inerti derivanti dalla demolizione del relitto di ponte, gli stessi non potranno essere riutilizzati nell'ambito della realizzazione delle opere previste in progetto (es. per realizzazione di rilevati e/o reinterri) se non previo recupero dei materiali inerti eseguito in conformità con la normativa sulla gestione dei rifiuti.

Si evidenzia inoltre che non sembra adeguatamente motivata e approfondita la scelta riguardante il dimensionamento della rotonda denominata R1, posta in prossimità del Monte Buono. Il dimensionamento di tale rotonda deve essere valutato in funzione della scelta strategica e programmatica delle alternative per il proseguimento della viabilità verso nord. In particolare le alternative di tracciato per il collegamento a nord con la valle d'Aosta (vedi tav. PR.01 "Corografia") sono due: la prima prevede il proseguimento della SS 69 in destra della Dora Baltea, la seconda prevede l'attraversamento in galleria del Monte Buono. A seconda della scelta della prima o seconda alternativa di variante alla SS 26, la rotonda R1 dovrà supportare flussi di traffico assai differenti, e quindi, presumibilmente, avere anche diametri diversi.

- dal punto di vista **AMBIENTALE**:

L'analisi degli impatti potenziali, siano essi diretti o indiretti, evidenzia la possibile alterazione dell'attuale stato di qualità ambientale presente nel territorio oggetto dell'intervento principalmente per le seguenti componenti:

Paesaggio e luoghi con particolare valenza storico-culturale

L'intervento previsto, che interessa la zona perimetrale del SIC "Laghi d'Ivrea" limitrofa al centro urbano mediante la realizzazione della rotatoria R2 e del ramo di collegamento tra le rotatorie R2 e R3, è da ritenersi compatibile con gli obiettivi di conservazione del SIC, in quanto, per le sue caratteristiche, non ha incidenza sulle specie di interesse comunitario (vedi nota: Settore pianificazione aree protette della Regione Piemonte).

In merito alla scelta tipologica del ponte sulla Dora si evidenzia che in sede di Conferenza dei Servizi è stata ritenuta preferibile dal punto di vista di inserimento paesaggistico la soluzione con il ponte strallato (soluzione n. 3).

Si rileva che, benché la documentazione pervenuta contenga una relazione di compatibilità ambientale della fase di verifica, il progetto non è ancora corredato dalla relazione paesaggistica di cui al D.P.C.M. 12 dicembre 2005, che costituisce elemento essenziale per le valutazioni di cui all'art. 146 del D.lgs. 42/2004 da parte della Regione Piemonte - Settore Gestione Beni Ambientali.

Ambiente Idrico

Le azioni di progetto previste per la realizzazione del nuovo ponte, annessa viabilità di collegamento, e cavalcaferrovia, interferiscono direttamente sia con le acque superficiali (interferenza diretta con l'alveo del fiume Dora Baltea), sia con la falda (realizzazione fondazioni e spalle dei rilevati).

L'esecuzione di alcuni interventi in alveo richiede, come opere accessorie, la realizzazione di piste di accesso e la creazione di sbarramenti e/o rilevati temporanei necessari alle macchine operatrici per operare in sicurezza. Il cronoprogramma dei lavori risulta fortemente vincolato dai limitati periodi nei quali è possibile operare in condizioni di sicurezza dal punto di vista delle portate.

Nel progetto presentato le modalità di gestione del corso d'acqua durante la realizzazione delle opere in alveo non è stata oggetto di approfondita disamina. Risulta in ogni caso evidente come l'impatto maggiore sulla componente sia dovuto a fenomeni di intorbidamento delle acque causati dalla movimentazione di inerti per la realizzazione, ad esempio, di piste temporanee, di savanelle, di cordoli temporanei e/o dalla demolizione di strutture in cls e dalla loro conseguente movimentazione. A ciò si aggiunge l'impatto derivante da possibili sversamenti accidentali di oli e/o carburanti che possono verificarsi in seguito alle operazioni di cantiere in particolare dai mezzi di movimento terre.

In relazione alla falda idrica superficiale, si ritiene che gli unici interventi significativi possano riguardare la realizzazione delle fondazioni dei pilastri del cavalcaferrovia, opere che possono interessare un'area con falda freatica superficiale. Stante l'attuale mancanza di dati di dettaglio sulle caratteristiche geotecniche dei terreni interessati, il tipo di fondazione non è ancora stato individuato. In ogni caso, stante la vulnerabilità della falda in loco, i lavori dovranno essere eseguiti con modalità tali da impedire la contaminazione delle acque sotterranee.

Si evidenzia inoltre che dalla documentazione allegata al progetto, risulta presente un pozzo ad uso idropotabile localizzato a circa 80 m a nord delle opere viarie previste in progetto. Da una verifica effettuata Autorità d'ambito Torinese A.T.O. 3, risulterebbe invece la presenza in località Ghiaro, ad una distanza di circa 70 m dalla strada in progetto, di n. 2 pozzi (denominate "Pozzo 1" e "Pozzo 2"), utilizzati per scopi idropotabili a servizio del Comune di Borgofranco d'Ivrea. Risulta che per detti pozzi non sono state definite le aree di salvaguardia con criterio cronologico; pertanto, ai sensi dell'art. 94 p.to 6 del D.Lgs. 152/2006, sono valide le aree di salvaguardia individuate con criterio geometrico che prevedono l'estensione della zona di rispetto per un raggio di 200 m dal punto di captazione. Ai sensi dell'art. 6 del regolamento regionale n. 15/R è vietata la realizzazione di opere viarie all'interno della zona di rispetto ristretta, mentre dette nuove opere sono consentite nella zona di rispetto allargata a condizione che siano adottate le soluzioni tecniche in grado di raccogliere ed allontanare le acque di dilavamento, nonché eventuali sostanze provenienti da sversamenti accidentali.

Nello studio di fattibilità ambientale manca una descrizione quali - quantitativa del reticolo idrografico e dei pozzi ad uso idropotabile presenti nell'area e non sono fornite valutazioni circa gli impatti potenziali sulla componente acque superficiali e sotterranee. In particolare non sono descritti i sistemi di gestione delle acque meteoriche di dilavamento della piattaforma stradale. In considerazione dei vincoli imposti nelle aree di rispetto dei pozzi idropotabili, nelle quali è vietata la dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche proveniente da piazzali e strade, dovranno essere previste soluzioni tecniche (es. fossi di scolo impermeabilizzati) adatte allo scopo.

Si evidenzia inoltre che l'eventuale realizzazione di un cantiere temporaneo all'interno di tale area di rispetto, risulta sconsigliabile. Tuttavia, qualora non esistessero alternative tecnicamente percorribili è opportuno che l'area di cantiere venga impermeabilizzata e che venga impedita la dispersione di acque potenzialmente inquinate nel sottosuolo (es. acque lavaggio betoniere). Parimenti si suggerisce l'adozione di soluzioni tecniche che in fase di esercizio consentano, in caso di sversamenti accidentali, l'intercettazione degli inquinanti per impedire l'immissione degli stessi nella Dora Baltea.

Il rio Pisone risulta un corso di competenza della Regione Piemonte, settore decentrato OOPP e difesa assetto idrogeologico - Torino; per tale attraversamento in fase di progettazione definitiva dovrà essere acquisita l'autorizzazione idraulica e concessione demaniale ai sensi del RD 523/1904 e LR 12/2004.

Si evidenzia che nel progetto presentato manca lo studio idraulico effettuato per il dimensionamento dello scatolare previsto per l'attraversamento del Rio Pisone.

Suolo

La realizzazione del tracciato crea un impatto rilevante in quanto determina la formazione di ampi appezzamenti interclusi tra le infrastrutture esistenti e la strada in progetto. Inoltre il nuovo tracciato spezza la maglia fondiaria esistente in alcuni tratti, generando frammentazione degli appezzamenti.

Vegetazione, Flora e Fauna

Dall'esame dell'ortofotocarta emerge che il tracciato stradale in progetto si inserisce in un contesto ambientale di scarsa naturalità, caratterizzato da agroecosistemi intensivi (colture cerealicole) e da macchie arboree/arbustive riparali di esigua larghezza concentrate lungo l'asta fluviale della Dora Baltea. In particolare il primo lotto interessa una porzione di territorio prossima all'abitato di Borgofranco d'Ivrea e caratterizzata da una scarsa naturalità, mentre il secondo lotto, ancorchè allo stato attuale si conosca soltanto il probabile tracciato, andrà ad intersecare un'area ad alta valenza naturalistica (Oasi Faunistica e S.I.C.) e ad alto rischio per quanto attiene gli impatti con la fauna selvatica ungulata.

Da quanto risulta dall'esame dell'andamento dell'impatto del cinghiale sulle attività antropiche attuato dal Servizio Tutela della Fauna e della Flora della Provincia, a partire dal 2000 si registra sul territorio dell'Eporediese un costante aumento del fenomeno e, in considerazione delle caratteristiche ambientali dell'area e delle particolarità ecologiche della specie, si ritiene probabile un mantenimento di questo trend anche nei prossimi anni.

Dal monitoraggio degli impatti con ungulati relativo all'anno 2006 per i comuni dell'area interessata dal progetto vengono riportati i seguenti dati:

- ✓ Chiaverano: 4 eventi (2 caprioli e 2 cinghiali)
- ✓ Burolo: 2 eventi (2 caprioli)
- ✓ Cascinette d'Ivrea: 2 eventi (1 cinghiale e 1 capriolo)
- ✓ Ivrea: 2 eventi (1 cinghiale e 1 capriolo)
- ✓ Borgofranco d'Ivrea: 1 evento (cinghiale)
- ✓ Fiorano C.se: 1 evento (cinghiale)
- ✓ Montalto Dora: 1 evento (cinghiale)

Alla luce di queste considerazioni sarebbe più che opportuno prevedere, in sede di progettazione del previsto secondo lotto, la realizzazione di idonee misure di mitigazione e prevenzione atte a minimizzare il rischio di impatto con la numerosa fauna ungulata presente nel territorio interessato. A tale proposito andrebbe verificata con preventive ricognizioni faunistiche lungo il tracciato ipotizzato la presenza di corridoi faunistici preferenziali in corrispondenza dei quali realizzare le misure di cui sopra. Qualora la natura dell'opera lo consentisse andrebbero realizzati passaggi per gli ungulati di dimensioni adeguate (almeno 3 m di larghezza e 2 m di altezza) con fondo naturale in corrispondenza di punti in cui la conformazione naturale del terreno ne faciliti l'uso da parte della fauna presente (ad es. in corrispondenza di impluvi). Qualora il tracciato, nei punti individuati dalle ricognizioni faunistiche di cui sopra, non presenti un rilevato sufficiente alla costruzione di sottopassi, può essere valutata la possibilità di posizionare un numero adeguato di dissuasori ottici del tipo "Swareflex".

Rumore

Gli elaborati progettuali non contengono una stima previsionale di impatto acustico riferita ai ricettori maggiormente interessati alla realizzazione dell'opera. Considerata la tipologia degli interventi proposti e la prevista durata temporale della fase realizzativa, si ritiene che la valutazione dell'impatto acustico debba necessariamente essere valutata in sede di stesura del progetto definitivo, così come pare necessaria una verifica dei livelli di emissione sonora attesi da rilevarsi con monitoraggi in fase di esercizio.

Nell'ottica di un bilancio complessivo del clima acustico della zona, pare comunque opportuno non sottovalutare i benefici derivanti dalla sottrazione di traffico dai centri abitati attualmente caricati da tutto il disturbo derivante dai flussi di traffico della zona.

Qualità dell'aria

Il tracciato previsto per il nuovo intervento non sembra sollevare particolari criticità legate a potenziali impatti sulla componente atmosfera; gli insediamenti abitativi, peraltro di esiguo numero rispetto all'ampiezza lineare dell'opera, risultano infatti situati a sufficiente distanza dal tracciato in progetto.

In un'ottica di bilancio complessivo, con la realizzazione dei successivi lotti, si otterrà una riduzione del traffico in ambito urbano per l'attraversamento dell'abitato di Borgofranco d'Ivrea, ottenendo un significativo miglioramento locale della qualità dell'aria in questi centri a maggior densità abitativa.

Relativamente alla fase di cantiere è possibile un impatto temporaneo dovuto alla ricaduta di polveri ed emissioni gassose rilasciate dai veicoli in transito ed in opera.

Tale impatto dovrà essere minimizzato con l'adozione di opportune cautele gestionali in fase di cantiere (es. bagnatura inerti, uso di camion telonati, ecc.).

Ritenuto che:

- il progetto risulta essere in linea di massima compatibile dal punto di vista programmatico, progettuale e ambientale; sono peraltro emerse alcune problematiche su cui sono necessari ulteriori approfondimenti, in particolare:
 - ✓ alcune soluzioni progettuali di dettaglio devono ulteriormente essere analizzate, al fine di poter scegliere la soluzione ottimale dal punto di vista ambientale;
 - ✓ la documentazione presentata necessita di alcuni specifici approfondimenti in relazione alle problematiche riscontrate (es. impatto acustico, bilancio degli inerti, gestione delle acque meteoriche ecc.), non risolvendo tutti gli elementi di criticità precedentemente richiamati;
- gli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera sono tuttavia da ritenersi accettabili in relazione all'opera stessa soprattutto in considerazione della possibilità di effettuare alcuni interventi di mitigazione;
- complessivamente il progetto in esame non abbia impatti rilevanti sull'ambiente tali da richiedere una Valutazione d'Impatto Ambientale, e che pertanto possa ai sensi dell'art.10, comma 3 della l.r. n.40 del 14/12/1998 e smi **essere escluso dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale subordinatamente al rispetto delle prescrizioni di seguito specificate.**

Prescrizioni relative ad adeguamenti progettuali ed approfondimenti ambientali, la cui ottemperanza deve essere verificata nell'ambito delle procedure di approvazione del progetto definitivo.

- valutare il dimensionamento della rotonda R1, in modo che risulti funzionale dal punto di vista viabilistico alla realizzazione della presente variante, ed all'ipotesi strategica e programmatica scelta per il proseguimento della viabilità verso nord (vedi tav. PR.01 "Corografia" : proseguimento della SS 69 piuttosto che variante in galleria del Monte Buono). Si precisa che a seconda della scelta dell'alternativa di variante alla SS 26, la rotonda R1 dovrà supportare flussi di traffico assai differenti, e quindi, presumibilmente, avere anche diametri diversi;
- approfondire il progetto cercando soluzioni di tracciato che riducano al minimo la formazione di aree intercluse, in particolare ai lati del nuovo ponte sulla Dora Baltea;
- verificare la fattibilità di realizzare una pista ciclabile lungo il nuovo ponte in progetto e il suo collegamento con i percorsi ciclabili previsti nel PTC;
- in merito all'interferenza del progetto, in località Ghiaro, con la fascia di rispetto di due pozzi idropotabili, si richiede che il proponente individui chiaramente tutti gli impianti e le opere di captazione acquedottistica presenti nell'area interessata dall'intervento e rediga un apposito studio dei possibili rischi di inquinamento della falda captata e che definisca le precauzioni da adottare per il rispetto dell'art. 94 del D.Lgs. 152/2006 nonché del regolamento regionale n. 15/R. Particolare importanza assume la regimazione delle acque meteoriche. Dovrà essere valutata la possibilità di realizzare presidi idraulici ambientali che garantiscano una maggiore tutela sia nel tratto di attraversamento della Dora che nell'area dei due pozzi presenti sulla sponda sx del corso d'acqua, in caso di sversamenti accidentali. Si suggerisce l'adozione di soluzioni tecniche che in fase di esercizio consentano, in caso di sversamenti accidentali, l'intercettazione degli inquinanti per impedire l'immissione degli stessi nella Dora Baltea. Tale progettazione dovrà richiedere un attento esame in grado di fornire una precisa descrizione dell'andamento della falda, al fine di poter adottare strategie progettuali in grado di scongiurare ogni possibile interferenza;
- esaminare le interferenze delle nuove opere con le tubazioni acquedottistiche e le opere di fognatura. Il soggetto proponente dell'opera dovrà quindi individuare tutte le infrastrutture del servizio idrico esistenti che possono essere interessate dalla nuova opera stradale e precisare gli accorgimenti che intende adottare al fine di salvaguardarne la funzionalità e la sicurezza.
- in merito alla normativa vigente nell'ambito della difesa del suolo, si ricorda che il ponte attraversa un corso d'acqua, la Dora Baltea, interessato dalle fasce fluviali nell'ambito del PAI dell'Autorità di Bacino del fiume PO, pertanto è indispensabile il rispetto degli effetti dell'art. 38 delle norme di Attuazione del PAI e della "direttiva sulla piena di progetto da assumere per le progettazioni e le verifiche di compatibilità idraulica" allegata al PAI. L'Autorità di bacino del Fiume Po richiama che, ai sensi dell'art. 38 delle N.A. del P.A.I. della specifica direttiva di piano 2/99: "Criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle interferenze pubbliche e di interesse pubblico all'interno delle fasce A e B", i nuovi attraversamenti sul reticolo idrografico devono essere progettati coerentemente ai criteri

ed indirizzi contenuti nelle Direttiva sopra citata, e devono essere accompagnati da uno studio idraulico da trasmettere all' Autorità di bacino del Fiume PO, per l'espressione del parere di compatibilità del progetto con la pianificazione di bacino vigente;

- dovrà essere acquisita l'autorizzazione idraulica ex R.D. 523/1904 per l'attraversamento della Dora Baltea da parte dell'Agenzia Interregionale per il fiume Po
- dovrà essere acquisita l'autorizzazione paesaggistica ai sensi del D.Lgs 42/2004 - Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio - art. 134 e art. 142 punto c) in quanto parte delle opere risultano ricomprese negli ambiti dei 150 metri della Dora Baltea. Si evidenzia che in sede di conferenza dei Servizi la soluzione con il ponte stallato (soluzione n. 3) è stata ritenuta preferibile dal punto di vista di inserimento paesaggistico;
- per l'attraversamento del Rio Pisone in fase di progettazione definitiva dovrà essere predisposto uno studio idraulico per il dimensionamento dello scatolare. Tale documentazione è indispensabile per l'acquisizione dell'autorizzazione idraulica e concessione demaniale ai sensi del RD 523/1904 e LR 12/2004 da richiedere al Settore decentrato OOPP e Difesa Assetto Idrogeologico della Regione Piemonte;
- qualora, nell'ambito degli interventi in oggetto, nel rispetto della Direttiva Autorità di Bacino n.9/2006 del 05/04/2006, dovesse essere asportato ed acquisito da parte dell'impresa esecutrice materiale litoide dall'alveo del fiume Dora Baltea, prima dell'inizio dei lavori dovrà essere perfezionata la procedura di acquisto mediante istanza di concessione presso il Settore decentrato OOPP e difesa Assetto Idrogeologico della Regione Piemonte, ai sensi della DGR n.44-5084/2002;
- le opere in progetto interferiscono con la linea ad alta tensione a 132 kV Montestrutto – S. Giorgio T. 575, gestita da Enel Distribuzione S.p.A. - Dipartimento Territoriale Rete Piemonte e Liguria Sviluppo Rete; in particolare nei pressi della rotatoria di Baio Dora è indicata una strada di collegamento laterale (di colore giallo in planimetria) che si trova in prossimità del traliccio n. 18 della linea elettrica, ad una distanza che apparentemente è inferiore a quanto previsto dal DM 21/03/1988.

Si evidenzia che le opere in progetto, interferenti con elettrodotti preesistenti aerei, dovranno rispettare quanto previsto dal Decreto Ministeriale del 21/03/1988 n. 499 e s.m.i. In particolare dovranno essere osservate le disposizioni in materia di distanze di rispetto dalle linee elettriche, di cui agli articoli 2.1.06 e 2.1.07, che indicano la distanza minima in verticale del piano stradale dai conduttori che non deve essere inferiore a metri 8,98, per le linee elettriche a 132 kV di Enel Distribuzione. Le distanze minime del ciglio delle strade dai sostegni delle linee elettriche che non devono essere inferiori a 25 metri per le autostrade, 15 metri per le strade statali, 7 metri per le strade provinciali e 3 metri per quelle comunali.

Si evidenzia anche la necessità che siano rispettate le distanze verticali e laterali dai conduttori di tutte le posizioni praticabili ed impraticabili previste nel citato decreto, in particolare per quanto riguarda l'installazione dei dispositivi di illuminazione lungo la viabilità.

Qualora si renda necessario provvedere a modificazioni e/o spostamento dell'elettrodotto per renderlo compatibile con le opere, l'Enel Distribuzione, chiede che gli vengano tempestivamente trasmessi i progetti esecutivi delle opere nonché i dati dei soggetti ai quali faranno carico le spese dei relativi interventi;

- in merito all'interferenza con l'esercizio ferroviario per la realizzazione del cavalcavia si deve fare riferimento al vincolo relativo al DPR 753/80. Si comunica che, per l'autorizzazione alla realizzazione dell'opera in attraversamento alla Linea Ferroviaria, costituita da un nuovo cavalcavia, dovrà essere predisposto e trasmesso il progetto esecutivo dell'opera a RFI Direzione Comp.le Infrastruttura Torino. Il progetto che dovrà riguardare tutti gli elementi strutturali e le eventuali strutture previsionali, dovrà essere redatto in conformità alle normative vigenti ed all'Istruzione F.S. n. 44°, riguardante i criteri da adottare per il progetto dei cavalcavia attraversanti la sede ferroviaria e dovrà essere corredato del programma temporale dei lavori, del piano di sicurezza e del piano di manutenzione dei nuovi manufatti che dovrà tener conto dell'Istruzione FS n.44C. Il progetto relativo alle opere in argomento dovrà essere trasmesso, in quattro copie cartacee ed una copia su supporto informatico, ad RFI – Unità Armamento ed Opere Civili. Si aggiunge che per la realizzazione di interventi che comportano l'interruzione o rallentamenti della Linea Ferroviaria, dovranno essere comunicati i tre mesi entro i quali si presume di realizzare gli interventi, con un anticipo biennale, al fine di poter inserire dette soggezioni nello scenario di servizio della Linea. Nel caso in cui il proponente prevedesse, per la realizzazione delle opere in argomento, l'esproprio di aree di proprietà di RFI, s'informa che le stesse non possono essere sottratte alla loro destinazione senza il preventivo consenso di RFI, così come previsto dall'art. 15 comma 2 della Legge 17/05/1985 n. 210. La loro cessione potrà avvenire soltanto a condizione che le medesime siano dichiarate non occorrenti per le esigenze di programmi ferroviari,

dagli Organi Competenti; pertanto l'eventuale occupazione d'aree di proprietà FS occorrenti per la realizzazione dell'opera, sia a titolo provvisorio sia definitivo, nonché le spese derivanti da sorveglianza lavori, da modifiche agli impianti e/o rallentamenti occorrenti per garantire lo svolgimento in sicurezza dell'esercizio ferroviario durante i lavori, saranno regolate da un'apposita Convenzione da registrarsi da parte di RFI, che regoleranno tempi, modi e rapporti tra le parti. In merito alla presenza dell'attuale passaggio a livello della ferrovia in sede di Conferenza dei servizi la società RFI ha chiesto di valutarne nella progettazione in esame la soppressione.

- dovrà essere contattata la società Idreg Piemonte SpA con sede in Alessandria (AL) Piazza Garibaldi 31 titolare della concessione di derivazione e del relativo impianto (codice provinciale GD TO 1241) relativamente alla centrale idroelettrica ex. Alcan, denominata "Montaldo Dora" che preleva l'acqua dal T. Dora Baltea in Comune di Borgofranco di Ivrea;
- in fase di progettazione definitiva, alla luce di rilievi a scala più dettagliata, dovranno essere accertate le eventuali interferenze con ulteriori sottoservizi e/o reti tecnologiche;
- dovranno essere individuati i siti previsti per le aree di cantiere relativi agli interventi previsti: il progetto definitivo dovrà pertanto essere comprensivo di una tavola nella quale vengano individuate non solo le aree di cantiere, ma anche quelle interessate dai siti di deponia temporanea di terra/inerti. Si evidenzia che in merito all'eventuale realizzazione di un'area di cantiere temporaneo all'interno dell'area di rispetto dei pozzi idropotabili in sede di conferenza dei servizi i partecipanti, in considerazione dei vincoli imposti nelle aree di rispetto dei pozzi idropotabili, nelle quali è vietata la dispersione nel sottosuolo di acque meteoriche proveniente da piazzali e strade, hanno chiesto di valutare attentamente altre aree per la localizzazione del cantiere. Tuttavia, qualora non esistessero alternative tecnicamente percorribili è opportuno che l'area di cantiere venga impermeabilizzata ed impedita la dispersione di acque potenzialmente inquinate nel sottosuolo (es. acque lavaggio betoniere);
- le opere in progetto interferiscono con il fiume Dora Baltea sia per la realizzazione del nuovo ponte, sia per l'intervento di demolizione del ponte esistente. Si rende necessario che il proponente preveda, con il progetto definitivo, la stesura di un'apposita relazione sulle modalità di conduzione dei lavori e l'organizzazione del cantiere da concordare con l'ARPA, Dipartimento di Torino.
- si dovrà provvedere ad eliminare i tratti di strade resisi inutilizzabili, ripristinando lo stato dei luoghi;
- quantificare i volumi di materiale, suddivisi per tipologia, necessari alla realizzazione dell'opera, i volumi di terreno riutilizzati in loco, i volumi di inerti per il confezionamento di calcestruzzi e per la preparazione delle fondazioni nonché gli inerti necessari per la realizzazione delle difese spondali. Da una verifica di questo Servizio sulle attività estrattive già esistenti in prossimità del tracciato si precisa che attualmente non ci sono attività estrattive autorizzate, pertanto si richiede di individuare anche eventuali impianti di trattamento dei materiali di costruzione per produrre materia prima secondaria presenti nell'area. Tali materiali possono essere riutilizzati per le opere in progetto (sottofondi ecc...), pertanto si consiglia di valutare la possibilità dell'utilizzo di tali materiali riciclati.
- considerare le alternative progettuali che consentano il maggior riutilizzo in loco dei materiali di risulta, sia attraverso la riconfigurazione plano-altimetrica dell'area di progetto, sia migliorando l'impatto visivo con l'utilizzo degli eventuali esuberi per la realizzazione delle opere a verde ed eventuali opere di mitigazione;
- identificare le discariche autorizzate ai sensi della normativa vigente presso cui verranno recapitati i materiali derivanti dalle operazioni di cantiere per i quali non sia possibile un riutilizzo in loco o in cantieri limitrofi alle aree interessate dai progetti in esame;
- presentare un'attenta valutazione delle ricadute sulla viabilità in fase di cantiere dovute alla movimentazione degli inerti;
- per una corretta valutazione degli impatti sul clima acustico occorre una trattazione più completa del quadro ambientale ante operam e, allo stato delle informazioni fornite dal proponente negli allegati progettuali, non vi sono elementi sufficienti per procedere a valutazioni di merito. La valutazione degli impatti sul clima acustico non risulta estesa alla fase cantiere. Nel progetto definitivo dovrà essere presentata la documentazione relativamente alla valutazione di impatto acustico. La suddetta valutazione dovrà recepire pienamente quanto disposto dalla D.G.R. 2 febbraio 2004, n. 9-11616 recante i "Criteri per la redazione della documentazione di impatto acustico" di cui all'art. 3, comma 3, lett. c) e art.10 della L.R. 25 ottobre 2000 n. 52, non tralasciando nessuno degli elementi indicati al paragrafo 4 (tra cui, a titolo esemplificativo, la descrizione dei ricettori presenti nell'area di studio, l'analisi dell'impatto acustico generato nella fase di realizzazione, il calcolo previsionale dei livelli sonori generati dall'infrastruttura, nonché l'indicazione del provvedimento regionale con cui il tecnico che ha predisposto la documentazione di impatto acustico è stato riconosciuto "competente in acustica

ambientale”), condizione ammessa esclusivamente a patto che sia puntualmente giustificata l’inutilità di ciascuna informazione omessa, con esplicito riferimento alla numerazione del paragrafo cui si riferisce.

- prima della progettazione definitiva dovranno essere analizzate nel dettaglio le caratteristiche del suolo e del sottosuolo realizzando le indagini geognostiche (sondaggi, prove penetrometriche, pozzetti esplorativi) lungo l'intero sviluppo del tracciato. Tali indagini dovranno verificare l'eventuale presenza di lenti od orizzonti con caratteristiche geotecniche scadenti lungo il tracciato ed indirizzare le soluzioni progettuali più adatte all'assetto idrogeologico dell'area esaminata e valutare con precisione l'escursione della soggiacenza dell'acquifero superficiale ed il regime delle acque sotterranee;
- in fase di progetto definitivo dovranno essere eseguite le opportune indagini per favorire interventi di ricomposizione della maglia fondiaria frazionata, per evitare la formazione di appezzamenti interclusi o di scarso valore produttivo;
- nel progetto mancano esplicite indicazioni sulla presenza di una rete irrigua, pertanto dovrà esserne verificata l'esistenza con il Comune e i Consorzi irrigui operanti in zona; qualora sussistano fossi irrigui, in sede di progettazione definitiva dovranno essere concordati col soggetto gestore gli interventi di conservazione della rete per garantire la funzionalità o il ripristino degli approvvigionamenti durante l'esecuzione dei lavori e post-operam;
- nel progetto definitivo dovranno essere risolte le eventuali interferenze con la viabilità secondaria ed interpodereale, in modo da assicurare l'accesso alle proprietà e la percorribilità della viabilità minore ai mezzi agricoli in fase di cantiere sia nella fase di cantiere che per la fase di esercizio;
- qualora il proponente dovesse approfondire la progettazione del II Lotto - variante SP73 e SP 69 - (tracciato al limite del centro abitato di Borgofranco e adeguamento della SP73 nell'abitato di Biò), si richiede di studiare appropriati attraversamenti per la fauna locale, ubicati e dimensionati a partire dalla definizione delle differenti specie di fauna locale e della presenza di corridoi ecologici preferenziali.; in ogni caso i passaggi dovranno essere opportunamente attrezzati mediante inviti ed altri specifici accorgimenti, da valutare e concordare con il Servizio Tutela della Fauna e della Flora della Provincia al fine di garantire la continuità dei corridoi ecologici interferiti dal progetto;
- prevedere interventi di mitigazione e compensazione ambientale che dovranno avere lo scopo di attenuare gli impatti negativi, attraverso la realizzazione di opere puntuali localizzate lungo l'arteria stradale (fasce arboree, siepi arbustive-arboree e sistemazione delle rotatorie ecc.) ed in prossimità di questa (sistemazione delle scarpate, viali alberati lungo i percorsi storici, ecc.), e particolare attenzione progettuale nella definizione dei particolari architettonico-costruttivi.
In particolare in relazione alla sistemazione delle aree limitrofe alla strada di nuova realizzazione, si evidenziano alcune zone più “critiche”, le quali dovranno essere oggetto di una successiva analisi di dettaglio degli interventi:

1) area compresa tra la rotatoria lato Est (variante Baio Dora), la Dora Baltea, il nuovo sedime ed il reliquato stradale. In tale area è previsto di mantenere una fascia di alcuni metri compresa tra il piede del rilevato e la vecchia strada. In merito si consiglia di addossare la vecchia strada al piede del rilevato creando una fascia vegetata prevista sul lato Sud, anziché nell'area interclusa.

2) area in prossimità della rotatoria R1: per tale area sono previsti interventi di “ricucitura” con l'ambiente circostante, caratterizzato da muretti a secco e colture di vite su colonne in pietra. E' prevista la realizzazione di una rotatoria con all'interno una struttura che ricorda i tipici muri a secco della zona utilizzati per la coltura della vite e, ai due lati della nuova strada, sul lato Est della rotatoria due aree da rinaturalizzare. In relazione all'esigenza di realizzare una strada di collegamento laterale, di cui esistono a progetto due possibili tracciati, si richiede che la realizzazione di questo breve asse viario sia realizzata con caratteristiche costruttive che tengano conto delle valenze paesaggistiche circostanti (es. muretti a secco.)

3) area del cavalcaferrovia lato Est compresa tra muri della lunghezza di 83 m. Per tale area si ritiene opportuno, vista la vicinanza con il SIC dei Cinque Laghi, la realizzazione di muri con finitura in pietra e messa a dimora di una quinta arbustiva al piede del muro con funzione di mascheramento.

- dovrà inoltre essere valutata, in accordo con le Autorità competenti, l'opportunità di realizzare interventi di riqualificazione delle rive e/o difese spondali del corso d'acqua rispetto a quella interessata dall'intervento, per mitigare eventuali impatti dovuti alla realizzazione dell'opera in progetto;
- tutte le attività di sistemazione e recupero ambientale dovranno procedere per quanto possibile parallelamente all'avanzamento del cantiere, secondo un cronoprogramma che tenga conto della stagionalità delle opere a verde e della necessità di riposizionare nel più breve tempo possibile il materiale di scotico precedentemente accantonato;

- definire in un'apposita cartografia gli interventi di mitigazione e compensazione mediante la messa a dimora di vegetazione naturale, esplicitando le specie adottate tanto nelle siepi arboree/arbustive miste che nelle fasce arboree e limitarsi, nella scelta di queste, ad essenze caratteristiche della vegetazione potenziale della zona.

Prescrizioni per la realizzazione dell'opera

Il progetto deve essere realizzato conformemente alle previsioni progettuali oggetto del presente provvedimento, ivi incluse le misure di mitigazione e compensazione previste, fatto salvo quanto esplicitamente previsto nel presente provvedimento. Qualsiasi modifica sostanziale a tali previsioni dovrà essere sottoposta al riesame del servizio Valutazione di Impatto Ambientale e Attività Estrattive.

In fase di costruzione

- Le modalità di conduzione dei lavori e l'organizzazione del cantiere, compresi gli interventi di demolizione dell'attuale ponte sulla Dora, con indicazione dei mezzi meccanici utilizzati, devono essere contenute in un apposito documento redatto prima dell'inizio dei lavori che il Direttore dei lavori deve trasmettere all'ARPA Dipartimento di Torino e al Comune di Borgofranco d'Ivrea.

L'Impresa dovrà altresì osservare le seguenti prescrizioni:

- una costante bagnatura delle strade utilizzate, pavimentate e non;
- copertura con teloni dei materiali trasportati con autocarri;

Inoltre al fine di limitare i rischi di inquinamento del corso d'acqua e delle falde, l'impresa dovrà adottare i seguenti accorgimenti:

- eseguire rifornimenti di carburante e lubrificanti ai mezzi meccanici su pavimentazione impermeabile;
- controllare giornalmente i circuiti oleodinamici dei mezzi operativi;
- adottare idonei sistemi al fine di evitare rilasci di miscele cementizie e relativi additivi per i getti di calcestruzzo in alveo;
- adottare, per campi e cantieri, appositi sistemi di trattamento per prevenire possibili apporti di inerti ai corsi d'acqua superficiali e o alle falde acquifere.
- evitare qualsiasi danno di qualunque natura che possa compromettere il buon regime dei corsi d'acqua;
- nel corso dei lavori si dovranno attuare tutte le precauzioni necessarie affinché l'interferenza con la dinamica fluviale, dei canali e dei corsi d'acqua, non determini aggravii di rischio idraulico e pericoli per l'incolumità delle persone e danni ai beni pubblici e privati; l'alveo non dovrà essere occupato da materiali, né eterogenei, né di cantiere;
- al fine di minimizzare il più possibile l'impatto dell'attività di cantiere sulla fauna ittica, i lavori eseguiti in alveo siano interrotti nel periodo riproduttivo, concentrando le attività potenzialmente più impattanti al di fuori di tali periodi;
- al termine dei lavori dovranno essere smaltiti tutti i rifiuti di cantiere e occorrerà curare che le riprofilature del terreno vengano effettuate in modo tale da non interrompere la continuità ecologico-funzionale del corso d'acqua e dell'ecosistema ripariale.
- Nel caso di interventi in prossimità di ricettori sensibili, occorre effettuare una previsione dei livelli acustici indotti e verificare il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica vigente, adeguando di conseguenza il cronoprogramma dei lavori e la durata delle operazioni di cantiere.
- Dovrà essere garantita l'accessibilità ai fondi, la viabilità interpodereale ed la continuità del reticolo irriguo eventualmente interferito.
- Nel caso in cui sia previsto il taglio della vegetazione dovrà essere evitato l'abbandono del materiale legnoso in alveo, quello non diversamente riutilizzabile (arbusti, ramaglia) dovrà essere ridotto in scaglie sul posto, a mezzo di idonee attrezzature (cippatura), e comunque collocato al di fuori dell'alveo. Eventuali opere di sostegno delle terre dovranno essere realizzate con tipologie costituite da palificate in legname, con inserimento di talee o fascine o altre tecniche di ingegneria naturalistica (grate vive; gradonate orizzontali vive; terre rinforzate rinverdite)
- qualora dovesse rendersi necessario lo scarico, anche temporaneo, di acque in corpi d'acqua superficiali, dovrà essere richiesta apposita autorizzazione presso gli uffici provinciali competenti ai sensi dell'ex art. 45 del D.Lgs. 152/1999 e smi;
- I siti di cantiere nei quali saranno depositati temporaneamente gli inerti dovranno essere individuati in accordo con l'ARPA e dovranno avere le seguenti caratteristiche:

Formattati: Elenchi puntati e numerati

Formattati: Elenchi puntati e numerati

- essere realizzati se possibile al di fuori di aree boscate o caratterizzate in generale da una vegetazione di pregio;
- non dovranno essere interessati da movimenti franosi attivi o quiescenti delimitati dagli strumenti pianificatori o segnalati nelle banche dati regionali o provinciali;
- dovranno essere dotati di adeguati sistemi di drenaggio e smaltimento delle acque al contorno nonché di quelle eventualmente utilizzate;
- non dovranno creare perturbazione dell'esistente assetto idrogeologico della zona.

Tali aree dovranno essere al termine dei cantieri rinaturalizzate e ripristinato il piano campagna preesistente.

- il terreno vegetale ottenuto dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato e dovrà essere utilizzato nelle operazioni di ripristino ambientale.
- dovranno essere previsti periodici lavaggi delle aree di cantiere non pavimentate e degli eventuali stoccaggi di materiali inerti o polverulenti.

Prescrizioni per il monitoraggio

In fase di esercizio

- La realizzazione del tracciato in progetto deve essere accompagnata da un piano di monitoraggio finalizzato alla verifica degli interventi di mitigazione degli impatti attuati con la realizzazione del progetto definitivo; in particolare dovrà essere attuato un piano di monitoraggio della componente acque superficiali, sotterranee e rumore. Si richiede, di concordare con il Dipartimento ARPA di Torino le modalità e le tempistiche di attuazione delle attività di monitoraggio e di consegna dei risultati delle attività suddette.

Adempimenti

All'ARPA Piemonte, Dipartimento di Torino, deve essere comunicato l'inizio ed il termine dei lavori, onde permettere il controllo dell'attuazione delle prescrizioni ambientali nella fase realizzativa dell'opera ai sensi dell'art. 8 della L.R. 40/98.

Il Direttore dei lavori deve trasmettere, secondo le tempistiche concordate in fase di progettazione del monitoraggio, all'ARPA Piemonte, Dipartimento di Torino una dichiarazione, accompagnata da una relazione esplicativa, relativamente all'attuazione di tutte le misure prescritte, compensative, di mitigazione e di monitoraggio, incluse nella documentazione presentata, e integrate da quelle contenute nella presente Determinazione

Visti:

- le risultanze dell'istruttoria condotta dall'organo tecnico istituito con DGP 63-65326 del 14/4/1999 e smi;
- Visti i contenuti della relazione tecnica inviata dall'ARPA, dipartimento di Torino
- il verbale della riunione della Conferenza dei Servizi svoltasi in data **20/09/2007** e valutato quanto complessivamente emerso nel corso dell'istruttoria svolta, i pareri pervenuti da parte dei soggetti interessati e tenuto conto degli elementi di verifica di cui all'allegato E della l.r. 40/1998 e smi;
- la l.r. 40/1998 e smi;
- il D.Lgs. 152/2006;
- D.Lgs. 42/2004 e smi;
- l.r. n. 52/2000 e smi;
- R.D. n. 523/1904 e smi;
- gli articoli 41 e 44 dello Statuto;

Atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'articolo 107 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18/08/2000 n. 267 e dell'articolo 35 dello Statuto provinciale;

DETERMINA

per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono interamente richiamate nel presente dispositivo, di **escludere** il progetto "Ex SS 419 - Collegamento con SS 26 e SS 69 in variante all'abitato di Borgofranco

d'Ivrea - I lotto: dalla SS 26 alla SP 69", localizzato nel comune di Borgofranco d'Ivrea (TO), proposto dalla Provincia di Torino – Servizio Progettazione ed Esecuzione Interventi Viabilità III, **dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale** di cui all'art. 12 della l.r. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i. subordinatamente alle condizioni dettagliate nella premessa del presente provvedimento, che sinteticamente si richiamano qui di seguito:

- ✓ prescrizioni relative ad adeguamenti progettuali ed approfondimenti ambientali, la cui ottemperanza deve essere verificata nell'ambito delle procedure di approvazione del progetto definitivo;
- ✓ prescrizioni per la realizzazione dell'opera;
- ✓ prescrizioni per il monitoraggio;
- ✓ adempimenti.

Copia della presente determinazione verrà inviata al proponente ed ai soggetti interessati di cui all'articolo 9 della l.r. 40/1998 e s.m.i. e depositata presso l'Ufficio di Deposito Progetti della Provincia.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso davanti al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, nel termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto o dalla piena conoscenza.

Il presente provvedimento, non comportando spese, non assume rilevanza contabile.

Data: 27/09/2007

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina