

Deliberazione della Giunta Regionale 6 maggio 2013, n. 10-5747

Raccordo autostradale interregionale "Mortara - Stroppiana". Conferenza dei Servizi sul progetto preliminare indetta dalla Regione Lombardia ai sensi della L. 241/90 e s.m.i., della L.R. della Lombardia n. 9/2001 e s.m.i. e della L.R. del Piemonte n. 9/2007. Parere unico regionale e approvazione del progetto preliminare, apposizione del vincolo preordinato all'esproprio.

A relazione dell'Assessore Ghiglia:

Premesso che:

La Regione Piemonte con la Legge finanziaria per l'anno 2007 (L.R. n. 9 del 23 aprile 2007 art. 51) ha riconosciuto *“al collegamento autostradale interregionale Broni – Stroppiana (A26) importanza strategica per il miglioramento dei collegamenti con la Regione Lombardia e con il sistema nazionale”*.

Con la stessa disposizione legislativa la Regione Piemonte ha delegato alla Regione Lombardia le funzioni di ente concedente per la progettazione, realizzazione e gestione dell'intera opera autostradale Broni – Stroppiana (A26), compreso il tratto autostradale ricadente in territorio piemontese, subordinandone i rapporti alla stipula di apposita convenzione, mantenendo a sé le competenze territoriali ed ambientali attraverso l'approvazione delle fasi progettuali e la verifica in fase di realizzazione del tratto ricadente in territorio piemontese. L'approvazione del progetto preliminare costituisce variante ai piani regolatori comunali nonché vincolo preordinato all'esproprio.

La Regione Piemonte ha sottoscritto con la Regione Lombardia, in data 23.03.2012, apposita Convenzione (approvata in bozza con D.G.R. n. 116-3018 del 28.11.2011) per la realizzazione del Raccordo autostradale Interregionale “Mortara – Stroppiana” (rep. Regione Lombardia n. 16535 del 03.04.2012).

Tale Convenzione prevede che la Regione Lombardia, in qualità di Ente Concedente, indica la Conferenza dei Servizi per l'approvazione del progetto preliminare del collegamento autostradale Mortara – Stroppiana convocando tutte le Amministrazioni interessate e gli Enti interferiti e curandone la verbalizzazione.

Con nota n. S1.2012.0071920 del 25.07.2012 la Direzione Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia ha convocato per il giorno 25.09.2012 la prima riunione della Conferenza dei Servizi sul Progetto Preliminare.

La Regione Piemonte ha pubblicato l'avvio del procedimento per l'approvazione del progetto preliminare ai sensi della L. 241/90 e s.m.i. e della L.R. 9/2007 sul Bollettino Ufficiale n. 35 del 30.08.2012.

Il Responsabile del Procedimento dell'istruttoria regionale, arch. Riccardo Lorizzo, ha quindi convocato con nota prot. n. 5265DB1203 del 28.08.2012 la prima riunione della Conferenza dei Servizi interna finalizzata a pervenire ad un parere unico regionale sul progetto, per il giorno 10.09.2012 invitando i seguenti soggetti:

- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste

- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste – Settore Pianificazione Difesa del Suolo - Dighe
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste – Settore Decentrato Opere Pubbliche di Vercelli
- Direzione Opere Pubbliche, Difesa del Suolo, Economia Montana e Foreste – Settore Prevenzione del rischio geologico – Area di Alessandria, Asti, Biella e Vercelli
- Direzione Ambiente
- Direzione Programmazione strategica, politiche territoriali ed edilizia
- Direzione Programmazione strategica, politiche territoriali ed edilizia – Settore programmazione Operativa
- Direzione Programmazione strategica, politiche territoriali ed edilizia – Settore Copianificazione Urbanistica di Vercelli
- Direzione Programmazione strategica, politiche territoriali ed edilizia – Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio
- Direzione Attività Produttive – Settore Pianificazione e Verifica Attività estrattiva
- Direzione Agricoltura – Settore infrastrutture rurali e territorio
- Direzione Risorse umane e patrimonio – Settore attività negoziale e contrattuale – espropri – usi civici
- ARPA Piemonte
- Provincia di Vercelli
- Comune di Caresana
- Comune di Stroppiana
- Comune di Pezzana
- Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici di Torino
- Soprintendenza beni archeologici del Piemonte
- ASL Provincia di Vercelli
- Associazione Irrigazione Ovest Sesia
- Ministero Infrastrutture – Ispettorato Vigilanza Concessioni Autostradali
- Autostrade per l'Italia S.p.A.
-

In data 10.09.2012 presso la Direzione Trasporti si è svolta la prima seduta della Conferenza dei Servizi interna della Regione Piemonte.

Successivamente, in data 25.09.2012, si è svolta a Mortara la prima riunione della Conferenza dei Servizi indetta dalla Regione Lombardia. In tale sede è stata concordata, tra l'altro, la data dell'audizione pubblica per il giorno 12.11.2012.

In data 31.10.2012 si è svolto un incontro tecnico presso la sede della Provincia di Vercelli per verificare con i Comuni interessati le soluzioni progettuali previste dal Proponente.

Con nota prot. n. S1.2012.0091573 del 29.11.2012 la Regione Lombardia ha trasmesso un elaborato progettuale contenente una soluzione alternativa del tracciato autostradale nel tratto di attraversamento del Fiume Sesia, la cui comunicazione è stata successivamente pubblicata sul BUR n. 7 del 14.02.2013.

In data 28.11.2012, la Direzione Trasporti, Logistica, Mobilità e Infrastrutture - Settore Viabilità e Sicurezza Stradale della Regione Piemonte con nota prot. n. 6963DB1203, ha convocato per il giorno 11.12.2012 la seconda riunione della Conferenza dei Servizi, ai fini dell'espressione del parere unico regionale da presentare alla Regione Lombardia.

In data 11.12.2012 si è svolta la seconda riunione della Conferenza dei Servizi della Regione Piemonte nella quale è stata esaminata anche la soluzione alternativa di tracciato per l'attraversamento del Fiume Sesia.

In data 18.12.2012 si è svolta a Milano la seconda e conclusiva riunione della Conferenza dei Servizi indetta dalla Regione Lombardia.

Per quanto sopra premesso e considerato, tenuto conto dei contributi tecnici e pareri pervenuti da:

- Comune di Stroppiana nota prot. n. 2702/6.7.3 del 05.09.2012 e D.C.C. n. 12 del 12.09.2012;
- Direzione regionale Risorse Umane e Patrimonio nota prot. n. 35915/DB07.10 del 05.09.2012;
- Direzione Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia – Settore Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio nota prot. n. 29418 del 10.09.2012 e nota prot. n. 29741/DB0814 del 12.09.2012;
- Autostrade per l'Italia nota del 09.09.2012 e nota del 10.12.2012;
- Comune di Caresana nota prot. n. 2792 del 12.09.2012 e nota prot. n. 3746 del 11.12.2012;
- Associazione d'Irrigazione Ovest Sesia nota prot. n. 0001913/2012 del 06.09.2012 e nota prot. n. 0002059/2012 del 25.09.2012;
- Comune di Pezzana nota prot. n. 2493 del 11.09.2012;
- Direzione OO.PP., Difesa del suolo, Economia montana e foreste – Settore Difesa Assetto Idrogeologico – Dighe nota prot. n. 69008/DB14.22 del 17.09.2012;
- Direzione Attività Produttive – Settore programmazione e monitoraggio attività estrattive nota prot. n. 13555/DB1613 del 19.09.2012 e nota prot. n. 11.12.2012;
- Provincia di Vercelli nota prot. n. 0075810/00 del 18.09.2012 e D.G.P. n. 207 del 11.12.2012;
- Direzione OO.PP., Difesa del suolo, Economia montana e foreste – Settore Prevenzione territoriale del rischio geologico – area di Alessandria, Asti, Biella e Vercelli nota prot. n. 68173/DB1421AT del 13.09.2012;
- ARPA Piemonte nota prot. n. 95636/AT03 del 20.09.2012;
- Direzione OO.PP., Difesa del suolo, Economia montana e foreste – Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico – Vercelli nota prot. n. 70499/DB14.12 del 21.09.2012 e nota prot. n. 91787/DB14.12 del 07.12.2012;
- Direzione Agricoltura nota prot. n. 21771/DB11.21 del 25.09.2012;
- Direzione Programmazione Strategica, Politiche Territoriali ed Edilizia nota prot. n. 0030927/DB0800 del 24.09.2012.

Visti:

la Legge 7 agosto 1990, n. 241, e s. m. e i. e la L.R. 4 luglio 2005, n. 7 in materia di conferenze di servizi;

l'art. 51 della Legge finanziaria per l'anno 2007 (L.R. n. 9 del 23 aprile 2007);

l'art. 52, comma 1, del D. Lgs 31 marzo 1998, n. 112;

Il D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Visti:

i verbali delle riunioni di Conferenza dei Servizi a cura della Regione Piemonte tenutesi il 10.09.2012 e il 11.12.2012, depositati agli atti;

i verbali delle riunioni di Conferenza dei Servizi a cura della Regione Lombardia tenutesi in data 25.09.2012 ed in data 18.12.2012;

la Giunta Regionale, unanime,

delibera

1. di considerare le premesse parte integrante della presente deliberazione;
2. di approvare il progetto preliminare del *Raccordo autostradale interregionale "Mortara – Stroppiana"* per la tratta piemontese e dare atto che, ai sensi dell'art. della Legge finanziaria per l'anno 2007 (L.R. n. 9 del 23 aprile 2007), tale approvazione costituisce, per tale tratta, variante ai piani regolatori comunali nonché vincolo preordinato all'esproprio;
3. di dare mandato ai Comuni di Caresana, Stroppiana e Pezzana di recepire nel proprio strumento urbanistico il tracciato stradale indicato nelle due tavole progettuali allegate (TAV 1/2 e TAV 2/2) alla presente deliberazione e riportanti le fasce di rispetto dell'autostrada. Nel caso in cui vi sia la presenza di usi civici i Comuni interessati dovranno trasmettere al competente ufficio regionale apposita istanza di autorizzazione, corredata della documentazione del caso;
4. di stabilire che la validità del presente provvedimento è subordinata all'osservanza da parte del Proponente delle indicazioni e raccomandazioni, da attuarsi nelle successive fasi progettuali e nello Studio di Impatto Ambientale, nel seguito elencate:

ACQUE PUBBLICHE ED ASSETTO IDROGEOLOGICO

- deve essere redatto uno studio geologico e geomorfologico di dettaglio, commisurato all'importanza dell'opera, per un tratto significativo a monte e a valle del viadotto sul fiume Sesia e degli attraversamenti sul raccoglitore Bona, in modo da definire le possibili interferenze tra l'attività morfodinamica dei corsi d'acqua e la struttura autostradale; in tale studio dovranno essere analizzati tutti gli attraversamenti/interferenze con la rete idrografica presente in loco e si dovranno prevedere approfondimenti geomorfologici locali, per un intorno significativo, valutando gli effetti che il tracciato e le opere accessorie connesse potranno avere sui processi erosivo-deposizionali, sui fenomeni alluvionali o su quant'altro sarà portato in evidenza. L'esame delle tendenze evolutive dei corsi d'acqua (peraltro contenuto, nel caso del fiume Sesia, nello "Studio di fattibilità della sistemazione idraulica del Sesia nel tratto da Varallo Sesia alla confluenza Po" dell'Autorità di Bacino del Po) potrà essere di aiuto nell'individuazione e nella risoluzione di eventuali problematiche di natura idraulica. Sarà compito dei professionisti Geologi evidenziare ai Progettisti tutte le possibili problematiche, suggerendo le misure atte alla loro mitigazione. In questa fase di approfondimento si dovrà tenere in debita considerazione il quadro dei dissesti delineato negli studi prodotti a corredo degli Strumenti Urbanistici e delle loro Varianti. Si dovranno prendere in considerazione anche le aree di esondazione perimetrate dallo "Studio di fattibilità della sistemazione idraulica del Sesia nel tratto da Varallo Sesia alla confluenza Po" dell'Autorità di Bacino del Po, al di fuori delle fasce fluviali stesse. In caso di interferenze, dovranno essere previste adeguate soluzioni progettuali.
- la relazione geologica e la relazione geotecnica devono essere adeguate alle Norme Tecniche per le Costruzioni (D.M. 14.01.2008), alle quali occorrerà attenersi per la progettazione delle opere di ingegneria e per i calcoli delle verifiche di stabilità dei rilevati; inoltre, considerato il significato strategico dell'infrastruttura autostradale, le opere d'arte annesse dovranno essere progettate con i

criteri ed i parametri di calcolo antisismici caratteristici per la Zona 4, così come indicato dalla D.G.R. n. 11-13058 del 19.01.2010 – “Aggiornamento ed adeguamento delle zone sismiche (O.P.C.M. 3274/2003 e O.P.C.M. 3519/2006)”, e s.m.i.

- deve essere realizzata una adeguata campagna piezometrica, al fine di valutare il regime e l’andamento delle falde idriche presenti nei territori interessati dal raccordo autostradale in progetto.

- si raccomanda inoltre per le successive fasi progettuali:

- ✓ di tenere in considerazione, in modo adeguatamente approfondito, gli aspetti relativi alla geomorfologia fluviale, con particolare attenzione alle morfologie relitte potenzialmente riattivabili (paleoalvei) ed alle tendenze evolutive nonché ai processi di trasformazione planoaltimetrica dell’alveo a piene rive (bankfull), anche in relazione alle potenziali interferenze determinate dalla realizzazione dell’opera di attraversamento delle fasce fluviali in progetto, adattando, se necessario, le caratteristiche dell’opera stessa;

- ✓ di effettuare l’analisi idraulica a supporto della progettazione tramite modellazione bidimensionale (2D), tenendo conto sia dello stato di fatto che quello di progetto;

- ✓ di verificare ed eventualmente aggiornare il censimento delle opere idrauliche presenti lungo il corso d’acqua per un tratto significativo;

- ✓ di tenere conto degli esiti, anche a livello di aree di inondazione per vari tempi di ritorno, delle succitate “Studio di fattibilità del fiume Sesia” dell’Autorità di Bacino del fiume Po.

- nella progettazione definitiva gli studi idraulici dovranno essere eseguiti secondo la “*Direttiva contenente i criteri per la valutazione della compatibilità idraulica delle strutture pubbliche e di interesse pubblico all’interno delle fasce A e B*” approvata con deliberazione del Comitato istituzionale dell’Autorità di Bacino del Fiume Po n. 2 del 11.05.1999 ed aggiornata con deliberazione n. 10 del 5 aprile 2006 e la “*Direttiva sulla piena di progetto da assumere per le progettazioni e le verifiche di compatibilità idraulica*” e dovrà tener conto delle seguenti prescrizioni ed indirizzi generali:

- ✓ dovrà essere effettuata la verifica di compatibilità idraulica di ciascun attraversamento, sulla base dei combinati disposti di cui agli articoli 19 e 38 delle N.d.A. del PAI, secondo la direttiva di cui alla deliberazione n. 2/1999 e s.m.i. del C.I. dell’Autorità di Bacino del fiume Po;

- ✓ dovrà essere presentato uno studio idraulico comparativo in moto permanente (sulla base della portata di calcolo definita per il TR pari a 200 anni) tra la situazione attuale e futura, al fine di permettere considerazioni circa i potenziali effetti indotti dai manufatti di attraversamento nei confronti delle condizioni fisiche ed idrauliche del corso d’acqua (effetti quali: modifiche indotte sull’assetto morfologico, planimetrico ed altimetrico dell’alveo inciso e di piena, modifiche indotte sulle caratteristiche naturali e paesaggistiche della regione fluviale, condizioni di sicurezza dell’opera rispetto alla piena); tali considerazioni dovranno essere necessariamente condotte per un tratto significativo a monte e a valle degli interventi di che trattasi anche in rapporto alle opere idrauliche presenti e potenzialmente interessate. Inoltre dovrà essere svolto anche un approfondito esame dell’assetto morfologico del corso d’acqua, considerando l’intera fascia potenzialmente interessata dalla dinamica fluviale, anche al di fuori dell’alveo inciso, mediante analisi delle caratteristiche geomorfologiche del corso d’acqua, finalizzato all’individuazione, per il tratto di asta di influenza, del grado di stabilità dell’alveo inciso in rapporto a possibili fenomeni di divagazione

trasversale (erosioni di sponda, modificazioni del tracciato del thalweg) e di innalzamento o abbassamento del fondo alveo, di eventuali dissesti in atto e potenziali e delle probabili tendenze evolutive degli stessi; tale approfondimento dovrà essere svolto con particolare attenzione nell'area di meandro del Torrente Bona, a monte della confluenza nel fiume Sesia, valutando attentamente le future interazioni tra le pile in progetto e le tendenze evolutive del meandro stesso; a tal scopo lo studio dovrà prendere in considerazione la possibilità di una modifica al tracciato previsto al fine di non interferire con l'area del meandro stesso;

✓ per ciascun corso d'acqua dovrà essere altresì verificata, sulla base dei criteri sopra esposti, la compatibilità con il quadro del dissesto, così come individuato negli studi geologici a corredo del P.R.G. unionale dell'Unione COSER Bassa Vercellese, che comprende anche i comuni di Caresana, Pezzana e Stroppiana, interessati dal tracciato dell'opera in progetto;

✓ i piedritti dei tombini scatolari e/o le spalle dei ponti relativi agli attraversamenti dei corsi d'acqua in progetto dovranno essere opportunamente intestati alle sponde al fine di evitare fenomeni di aggiramento delle opere da parte della corrente, nonché risultare aderenti alla linea attuale del filo di sponda, ovvero non dovranno causare restringimenti della sezione d'alveo né richiedere riporti di terreno che non siano strettamente attinenti al corretto funzionamento delle opere idrauliche medesime.

✓ nelle sezioni in corrispondenza delle opere di attraversamento dei corsi d'acqua (ponti, ponticelli, tombini scatolari) devono essere sempre riportati i livelli idrometrici associati alla portata di piena con TR pari a 200 anni, le quote degli impalcati e le quote di spiccatto delle fondazioni;

✓ per quanto riguarda i guadi di accesso provvisionali, si dovrà far riferimento al par. 4.8.3 della Direttiva dell'Autorità di Bacino del Fiume Po approvata con deliberazione del Comitato Istituzionale n. 2 del 11.05.1999 e s.m.i. In particolare le opere dovranno garantire la portata con il tempo di ritorno determinato con le stesse condizioni di rischio corrispondenti al periodo di vita dell'opera provvisoria; si ritiene a tal fine che l'utilizzo di scatolari (in luogo dei previsti tubi in cls $D=2000$ mm) possano meglio garantire le condizioni di sicurezza idraulica;

✓ per gli attraversamenti dei corsi d'acqua da realizzarsi con ponti, anche di piccole dimensioni, le spalle degli stessi dovranno essere poste al di fuori delle sponde incise dell'alveo ed orientate parallelamente al filone principale della corrente; inoltre le fondazioni delle spalle dovranno essere dimensionate in modo da sopportare direttamente il massimo scalzamento prevedibile (scalzamento diretto ed eventuale abbassamento del fondo alveo), senza la necessità di opere idrauliche aggiuntive, in linea generale si dovrà privilegiare il ricorso a fondazioni indirette su pali;

✓ l'estradosso delle fondazioni delle spalle dei ponti/ponticelli dovrà attestarsi ad una profondità adeguata al di sotto della quota più depressa del fondo alveo post-intervento, da determinarsi sulla base delle verifiche allo scalzamento e, comunque, tenendo conto di criteri di cautela;

✓ sugli elaborati grafici (stato di fatto e di progetto) si dovrà dare adeguata rappresentazione delle opere idrauliche trasversali e longitudinali presenti nell'intorno di ciascun attraversamento in progetto e potenzialmente interessate dagli effetti causati dalla realizzazione dello stesso;

✓ le planimetrie relative a ciascun intervento dovranno essere basate su un rilievo planoaltimetrico di dettaglio, che dovrà essere esteso per un tratto significativo a monte ed a valle dello stesso;

✓ gli eventuali materiali di risulta degli scavi dovranno essere reimpiegati in sito nell'ambito degli interventi autorizzati, anche come imbottimento/riprofilatura di sponda. L'eventuale asportazione dovrà essere autorizzata con specifico provvedimento dell'Ente competente per territorio con riferimento alla D.G.R. n. 44-5084 del 14 gennaio 2002 ed alla "*Direttiva tecnica per la programmazione degli interventi di gestione dei sedimenti degli alvei dei corsi d'acqua*" approvata con deliberazione del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino n. 9 del 05.04.2006.

✓ in sede di progettazione definitiva dovrà essere anche predisposto un piano di controllo e manutenzione su idonei tratti a monte e a valle degli attraversamenti, individuando gli interventi necessari ai fini del mantenimento di adeguate condizioni di sicurezza sia per i corsi d'acqua che per gli stessi attraversamenti;

✓ prima dell'inizio dei lavori il Committente delle opere dovrà richiedere, per tutti i corsi d'acqua soggetti ai disposti del T.U. 523/1904 (e pertanto anche nelle aree interne alle fasce fluviali del PAI), per ogni utilizzo ed occupazione di aree del demanio idrico fluviale, anche in proiezione o subalveo, con manufatti o senza, anche provvisori, concessione demaniale ai sensi del regolamento regionale emanato con D.P.G.R. 6 dicembre 2004 n. 14/R e s.m.i. A tal scopo per ogni intervento, al fine del relativo canone demaniale, il Committente dovrà indicare la quantificazione esatta delle aree di occupazione, anche in proiezione e con dichiarazione d'uso e di durata della superficie demaniale occupata (per esempio, per il viadotto di scavalco del Fiume Sesia andranno individuati i mq dell'impalcato in proiezione fino al confine regionale).

ACQUE DI PIATTAFORMA

- Si consiglia di evitare presidi tecnologici e artificiali (acciottolati a permeabilità migliorata) di infiltrazione al suolo delle acque, ove si disponga di spazi sufficienti (lungi tratti di canali al piede dei rilevati e aree intercluse), adattando tali spazi per l'intera superficie a aree di infiltrazione su suolo e con vegetazione naturale.

TERRITORIO RURALE E SISTEMA IRRIGUO E FAUNA SELVATICA

- Poiché l'infrastruttura in progetto si snoda in un'area agricola di pregio caratterizzata dalla presenza di risaie, servita da una fitta rete di canali irrigui e con suoli ad elevata capacità d'uso, lo Studio di Impatto Ambientale dovrà sviluppare l'analisi delle interferenze delle possibili alternative di tracciato dell'infrastruttura in progetto sulle aziende agricole in termini di sottrazione di superficie aziendale, di frammentazione della proprietà e di criticità legate all'accesso ai fondi, all'approvvigionamento idrico e all'esercizio dell'attività irrigua. Nell'evidenziare che il territorio agricolo non è un supporto neutro sul quale inserire l'infrastruttura viaria, ma è elemento fondamentale per lo svolgimento dell'attività produttiva agricola, tale analisi dovrà essere effettuata in relazione ad ogni azienda agricola interferita, al fine di ottimizzare il tracciato nel contesto produttivo, territoriale ed ambientale in cui l'opera si inserisce;

- nella fase di redazione del progetto definitivo dovranno essere sviluppate le soluzioni che permettono di limitare il più possibile il consumo di suolo e di minimizzare il frazionamento dei terreni e delle proprietà agricole. Le soluzioni progettuali dovranno inoltre risolvere le interferenze con la viabilità interpodereale esistente, consentendo l'accesso ai fondi sia durante la fase di cantiere, sia nella fase di esercizio dell'infrastruttura in progetto;

- al fine di mitigare la cesura introdotta nel mosaico delle coltivazioni ed evitare il formarsi di zone residuali di abbandono e di degrado del suolo, nel caso in cui si verificano frazionamenti delle

proprietà delle aziende agricole il proponente dovrà verificare la possibilità di predisporre una proposta di Piano di ricomposizione fondiaria;

- le aree attualmente destinate ad usi agricoli che risultino intercluse a seguito della realizzazione dell'opera in progetto dovranno essere oggetto di interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale, in modo da evitare la formazione di aree residuali che andrebbero facilmente incontro a fenomeni di abbandono e di degrado. Il progetto definitivo dovrà proporre le indicazioni in merito alla destinazione finale e alla manutenzione di tali aree. Si segnala inoltre la necessità di consentire l'accesso ai reliquati e ai canali irrigui per permetterne un'agevole manutenzione;
- lo Studio di Impatto Ambientale dovrà approfondire l'analisi delle interferenze con il complesso "sistema idraulico" costituito dalle risaie, soprattutto per quanto riguarda gli aspetti gestionali inerenti la fase di realizzazione dell'opera. Non è infatti sufficiente prendere in esame le interferenze con i canali irrigui principali e secondari, individuando le soluzioni tecniche atte ad assicurarne la continuità idraulica, ma è necessario prendere in considerazione l'intero sistema di gestione delle acque al fine di individuare le soluzioni progettuali e le modalità di gestione della fase di cantiere idonee alla sua salvaguardia e ad evitare fenomeni di degrado di questo importante sistema produttivo agricolo;
- sia in fase di progettazione definitiva ed esecutiva che di realizzazione dell'opera, il proponente dovrà adottare tutti gli accorgimenti tecnici, realizzativi e gestionali atti a limitare gli impatti sulla rete irrigua e dovrà concordare con l'Associazione d'Irrigazione Ovest Sesia (Via Duomo 2 – 13100 Vercelli – tel. 0161-283511), operante nell'area di intervento, le soluzioni individuate per risolvere le interferenze con il reticolo irriguo esistente e il cronoprogramma relativo alla realizzazione delle opere, in modo da assicurare la continuità e la funzionalità della rete irrigua e consentire l'effettuazione delle operazioni di manutenzione della rete stessa in maniera agevole e in sicurezza. Nella definizione del cronoprogramma, si dovranno tenere in debita considerazione i tempi e la durata della stagione irrigua al fine di non interferire con l'erogazione del servizio da parte dei consorzi d'irrigazione;
- il progetto definitivo dovrà sviluppare un piano di cantierizzazione e di ripristino delle aree agricole interessate dalla realizzazione delle opere in progetto, funzionale alla salvaguardia dei suoli e del sistema idraulico delle risaie ed evitare fenomeni di degrado di questo importante sistema produttivo agricolo. Anche a questo proposito si raccomanda di confrontarsi con l'Associazione d'Irrigazione Ovest Sesia, che da decenni opera nell'area di intervento;
- il piano di cantierizzazione dovrà essere sviluppato in modo da ridurre il più possibile l'utilizzo, ancorché temporaneo, di superfici agricole, prevedendo un'ottimizzazione delle aree di cantiere e privilegiando l'utilizzo di aree già compromesse o impermeabilizzate eventualmente presenti in loco;
- il progetto definitivo dovrà indicare le modalità operative che si intendono attuare al termine della fase di cantiere al fine di un pronto e corretto ripristino delle condizioni originarie delle aree agricole che saranno interferite dai lavori;
- poiché l'infrastruttura in progetto si snoda in un'area agricola di pregio caratterizzata dalla presenza di suoli ad elevata capacità d'uso, lo Studio di Impatto Ambientale dovrà quantificare il consumo di suolo derivante dalla realizzazione dell'opera in relazione alle diverse classi di capacità d'uso del suolo. Le informazioni sulla capacità d'uso dei suoli sono desumibili dalla Carta della Capacità d'uso dei suoli del Piemonte a scala 1:50.000 (Regione Piemonte-IPLA, 2010), che è

consultabile e scaricabile dal sito web della Regione Piemonte alla pagina http://www.regione.piemonte.it/agri/area_tecnico_scientifica/suoli/suoli1_50/carta_suoli.htm Il progetto definitivo dovrà inoltre contenere una proposta di piano di gestione del terreno di scotico, che dovrà essere sviluppata tenendo presente che:

- ✓ il terreno agrario derivante dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato, avendo cura di separare i diversi orizzonti pedologici, e conservato in modo da non alterarne le caratteristiche chimico-fisiche;
 - ✓ per quanto riguarda lo stoccaggio, i cumuli dovranno avere forma trapezoidale e non dovranno superare i 2 metri di altezza e i 3 metri di larghezza di base, in modo da non danneggiare la struttura e la fertilità del suolo accantonato. I cumuli dovranno essere protetti dall'insediamento di vegetazione infestante e dall'erosione idrica superficiale, procedendo subito al rinverdimento degli stessi con la semina di un miscuglio di specie foraggiere con presenza di graminacee e leguminose;
 - ✓ il terreno di scotico dovrà essere utilizzato nelle operazioni di ripristino ambientale delle aree interessate dagli interventi. Gli strati terrosi prelevati in fase di cantiere dovranno essere ricollocati secondo la loro successione originaria;
 - ✓ tutte le operazioni di movimentazione dovranno essere eseguite con mezzi e modalità tali da evitare eccessivi compattamenti del terreno.
- nell'ambito della progettazione definitiva dovrà essere predisposta una proposta di piano di manutenzione del sistema di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma finalizzata a mantenere il sistema funzionale nel tempo;
 - lo Studio di Impatto Ambientale dovrà contenere una prima quantificazione della consistenza del taglio della vegetazione arborea ed arbustiva necessaria per la realizzazione degli interventi in progetto. Il taglio della vegetazione arborea dovrà essere limitato al minimo indispensabile e dovrà essere effettuato preferibilmente nella stagione di riposo vegetativo. Dovrà inoltre essere posta particolare cura nella gestione della fase di cantiere, al fine di evitare danneggiamenti agli alberi esistenti;
 - il progetto definitivo dovrà sviluppare adeguatamente la progettazione degli interventi di inserimento paesaggistico, di ripristino e di mitigazione ambientale delle superfici interessate dalla realizzazione dei lavori, indicati nello Studio di prefattibilità ambientale e negli elaborati relativi alle opere di mitigazione e compensazione ambientale allegati al progetto preliminare presentato. Il computo metrico dovrà comprendere le relative voci di spesa;
 - al fine di garantire l'attecchimento del materiale vegetale utilizzato nell'ambito degli interventi di inserimento paesaggistico, di ripristino e di mitigazione ambientale, il progetto definitivo dovrà essere corredato da una proposta di piano di manutenzione delle opere a verde, che preveda tra l'altro la sostituzione delle fallanze nell'ambito delle formazioni arboree ed arbustive realizzate e la risemina delle superfici ove si sia verificato un mancato o un ridotto sviluppo della copertura erbacea;
 - gli interventi volti a consentire il passaggio della fauna dovranno essere progettati e realizzati secondo le indicazioni contenute nel manuale "Fauna selvatica ed infrastrutture lineari. Indicazioni per la progettazione di misure di mitigazione degli impatti delle infrastrutture lineari di trasporto sulla fauna selvatica" (Regione Piemonte e ARPA Piemonte, 2005). Il manuale è scaricabile dal sito

web della Regione alla pagina http://www.regione.piemonte.it/cgi-bin/agri/pubblicazioni/pub/pubblicazione.cgi?id_pubblicazione=1222&id_sezione=0;

- deve essere posta particolare attenzione anche nella progettazione degli inviti e della vegetazione localizzata in prossimità dei passaggi, nonché della sistemazione a verde delle superfici poste sotto i viadotti, attraverso l'utilizzo di specie vegetali rustiche adatte a condizioni di ridotto apporto idrico e di scarsa luminosità, al fine di garantire un elevato grado di permeabilità faunistica;
- il progetto definitivo dovrà essere corredato da una proposta di piano di manutenzione di tali interventi finalizzata ad assicurarne la funzionalità nel tempo;
- nei tratti in cui il progetto prevede l'installazione di barriere antirumore dotate di pannelli fonoassorbenti trasparenti, questi dovranno essere realizzati con materiali opachi o colorati o satinati o idoneamente serigrafati, evitando materiali riflettenti o totalmente trasparenti, in modo da risultare visibili all'avifauna ed evitare collisioni;
- nel caso in cui si intendesse utilizzare quale tipologia di marcatura le sagome di rapaci, si segnala che studi recenti hanno dimostrato che tale misura di mitigazione risulta avere un basso livello di efficacia. La loro funzionalità dipende molto dalla densità (che deve essere pari ad almeno una sagoma ogni mq), dalla spaziatura e dalla disposizione delle sagome sul pannello;
- al fine di migliorare l'effetto di mitigazione nei confronti dell'avifauna, si raccomanda di fare riferimento alla pubblicazione "Costruire con vetro e luce rispettando gli uccelli" (Stazione ornitologica svizzera Sempach, 2008), scaricabile dal sito http://www.windowcollisions.info/public/leitfaden-voegel-und-glas_it.pdf ;
- gli interventi tesi a mitigare l'impermeabilità ecologica della infrastruttura, relativamente alla fauna terrestre e acquatica, devono essere messi in stretta relazione con la maglia delle connessioni o delle vie preferenziali di connessione attualmente esistenti, cartografando e qualificando funzionalmente la rete ecologica esistente e riconoscibile. La funzionalità dei passaggi fauna proposti, deve essere messa in relazione sia con la topologia della rete ecologica che con l'effetto atteso per grandi gruppi sistematici e/o per specie obiettivo rappresentative o significative;
- la sistemazione a verde dei passaggi per la fauna deve essere giustificata da elementi ecologici robusti, quali il clima, la pedologia, l'illuminazione e la disponibilità idrica locale, per sezioni significative del progetto (non è possibile immaginare la sopravvivenza di salici al mezzo di un lungo tombino di altezza 2,50 m). I passaggi sottovia devono essere attrezzati anche come passaggi fauna, prevedendo spazi di transito adeguati e connessi con il contesto seminaturale;
- per quanto riguarda gli interventi che interferiscono con i corsi d'acqua, si segnala che, con D.G.R. n. 72-13725 del 29 marzo 2010, è stata approvata la "Disciplina delle modalità e procedure per la realizzazione di lavori in alveo, programmi, opere e interventi sugli ambienti acquatici ai sensi dell'art. 12 della legge regionale n. 37/2006", alla quale occorre attenersi. Tale disciplina prevede che gli interventi in alveo siano progettati e realizzati adottando idonee misure di mitigazione per ridurre gli impatti sugli ambienti e sulla fauna acquatica. Per quanto riguarda nello specifico il punto 5 della suddetta disciplina, si segnala che, a seguito della modifica operata dalla D.G.R. n. 75-2074 del 17 maggio 2011, in sede di autorizzazione idraulica, l'autorità idraulica competente è tenuta a sentire gli Uffici provinciali competenti in materia di tutela della fauna acquatica per le valutazioni in ordine alla compatibilità degli stessi con la fauna acquatica. Il testo della disciplina è scaricabile alla pagina

http://www.regione.piemonte.it/caccia_pesca/pesca/normativa.htm;

- il proponente deve concordare con la Direzione Agricoltura della Regione Piemonte e con l'Associazione d'Irrigazione Ovest Sesia la risoluzione delle interferenze con la rete irrigua consortile, demaniale e con la viabilità interpodereale, nonché dovrà confrontarsi con le Associazioni degli agricoltori;

PAESAGGIO

- in relazione alla realizzazione del viadotto sul Fiume Sesia, ferme restando le prescrizioni del PAI per quanto non attiene la tutela del paesaggio, gli interventi previsti dovranno mantenere gli ecosistemi naturali, evitando o mitigando i fattori di frammentazione e di isolamento con particolare attenzione alla conservazione dei corridoi di connessione ecologica;
- la relazione paesaggistica dovrà essere redatta ai sensi del D.P.C.M. 12 dicembre 2005 e conforme al suo allegato con particolare riferimento ai contenuti di cui al punto 3 ed agli interventi e/o opere di carattere lineare di cui al punto 4.2;
- dovranno essere predisposti elaborati grafici di prospetto delle principali opere d'arte previste, quali il ponte sul Fiume Sesia, i viadotti con guard-rail e barriere antirumore ed i manufatti vari con indicazione anche delle coloriture previste;
- dovrà essere prodotto un render su base fotografica delle principali opere d'arte previste, quali il ponte sul Fiume Sesia, il sovrappasso e lo svincolo di raccordo con l'Autostrada A26, con elaborati previsti da angolature diverse e dai principali punti e percorsi di fruizione visiva;
- dovrà essere prodotta la documentazione fotografica dei siti interessati dal passaggio dell'arteria di raccordo autostradale accompagnata da una planimetria riportante i punti di ripresa;
- gli elaborati dovranno contenere una descrizione puntuale delle opere di mitigazione da mettere in atto per l'integrazione dell'intervento nel contesto paesaggistico, accompagnata da planimetrie e sezioni in scala adeguata con l'indicazione delle quinte arboree ed arbustive con i relativi sestii di impianto;
- occorre specificare eventuali altri beni sottoposti a tutela paesaggistica (quali la presenza, oltre al Fiume Sesia, di altre acque pubbliche, aree boscate, usi civici) interessati dalle opere in progetto;
- nel caso di interferenza con superfici boschive, in ottemperanza ai disposti del D.lgs. 227/2001 e della L.R. 4/2009, il proponente dovrà predisporre opportuni elaborati che consentano l'individuazione delle superfici di bosco soggette a trasformazione e di quelle destinate a compensazione boschiva (rimboschimento e/o miglioramento forestale);
- dovrà essere opportunamente motivata la scelta progettuale relativa al viadotto di rilevante estensione in continuità col ponte sul Fiume Sesia, su entrambe le sponde;
- dovranno essere individuate dal Proponente le idonee azioni volte alla salvaguardia del corretto inserimento paesaggistico – ambientale dell'opera pubblica prevista in progetto e gli interessi dei soggetti espropriati e delle aziende agricole che operano sul territorio e definite opere di compensazione ambientale idonee a mitigare l'impatto dell'opera sull'ecosistema circostante.

OPERE A VERDE

- il progetto dei ripristini dei suoli deve prevedere una qualità agronomica di riferimento dei suoli ricostruiti sia per la destinazione agricola che per quella naturalistica, il progetto degli impianti a verde deve tenere conto delle compatibilità pedoclimatiche conseguenti;
- in linea con le politiche di promozione del territorio di risaia e del prodotto tipico locale, l'opera dovrà garantire la tutela dell'ambiente con interventi a basso impatto ambientale, nonché valorizzarne le peculiarità naturalistiche facendo ricorso alle tecniche di ingegneria naturalistica, prevedendo interventi di rinaturalizzazione dei corsi d'acqua, garantendo idonei passaggi per la fauna selvatica e implementandoli sistema della rete ecologica provinciale.

MONITORAGGIO AMBIENTALE E SISTEMA AMBIENTALE

- il monitoraggio ambientale proposto deve seguire lo schema Pressioni – Stato – Risposte, ovvero deve essere volto al controllo di specifiche e identificate pressioni ambientali, ove lo stato dell'ambiente fosse a rischio di impatto, dettagliando una scala di valutazione dei dati e misure correttive da intraprendere qualora il livello di pressione o lo stato non fossero valutati soddisfacenti;
- lo Studio di Impatto Ambientale dovrà analizzare l'effettiva sussistenza di impatti dei lavori a carico dell'ecosistema acquatico, proponendo, a fronte di rischi di depauperamento degli habitat, calendari di attività consentite o escluse in relazione a gruppi sistematici e/o specie obiettivo.

PIANO CAVE E GESTIONE DEGLI INERTI

- ai sensi della L.R. 30/1999 il Proponente l'opera è tenuto a presentare un Piano per il reperimento dei materiali litoidi occorrenti per la realizzazione della stessa. Tale piano, approvato in Conferenza dei Servizi contestualmente al progetto definitivo, deve ottimizzare l'uso delle risorse garantendo il fabbisogno richiesto, prioritariamente con il massimo utilizzo di sfridi derivanti dall'attività estrattiva o comunque con il riciclo dei materiali alternativi specificando i quantitativi riutilizzabili (anche se non necessariamente all'interno del medesimo intervento) e quelli da conferire a discarica. È pertanto necessaria la presentazione di un Piano Cave che specifichi quanto sopra indicato anche qualora l'approvvigionamento per il segmento piemontese sia previsto in territorio lombardo;
- nel caso di utilizzo di materiali di recupero, comunque denominati, il progetto deve proporre un sistema effettivo di tracciabilità delle provenienze e delle destinazioni, nell'ambito del sistema di gestione ambientale, utilizzando al massimo informazioni comunque già prodotte per obbligo legislativo o regolamentare.

PIANIFICAZIONE REGIONALE E LOCALE

- nello Studio di Impatto Ambientale dovrà essere effettuata una puntuale verifica di coerenza degli interventi previsti, se ricadenti in ambiti sottoposti a vincoli di carattere paesaggistico ed ambientale, con i succitati artt.13-14-16-18-26 e 33 delle norme di attuazione del PPR per i quali, si ricorda, vige il regime di salvaguardia. Il progetto deve essere verificato in relazione alle disposizioni normative riferite all'Ambito ed alla Unità di paesaggio di appartenenza nonché alla norme generali del Piano;

- poiché il tracciato dell'infrastruttura risulta interamente compreso nell'Ambito di paesaggio n. 24 Pianura vercellese, e in particolare nella porzione territoriale caratterizzata dalla piana a sud di Vercelli, lungo il Sesia fino alla confluenza con il Po, costituita dai territori comunali di Vercelli, Asigliano V., Stroppiana, Caresana, la normativa del PPR prevede che interventi di nuova viabilità, attrezzature o costruzioni devono prevedere specifici indirizzi di mitigazione e ricomposizione del paesaggio per un corretto inserimento ambientale delle opere con particolare attenzione alla conservazione delle trame agrarie consolidate;
- poiché le fasi successive al progetto preliminare (procedura di V.I.A., progetto definitivo) potrebbero comportare modificazioni allo stesso, il proponente dovrà segnalare ai Comuni le eventuali variazioni rispetto al progetto preliminare al fine di consentire il definitivo e corretto inserimento dell'opera in progetto all'interno degli strumenti Urbanistici Generali dei Comuni interessati.

VIABILITA'

- nell'ambito del S.I.A. predisporre una valutazione, corredata dell'analisi costi/benefici e/o multicriteria, di tutte le alternative possibili per lo svincolo tra l'autostrada in progetto ed il territorio vercellese;
- l'adeguamento dello svincolo di interconnessione con l'autostrada A26 dovrà essere aggiornato, nel corso della progettazione definitiva, conformemente alla normativa vigente per la progettazione stradale e delle intersezioni;
- al fine di garantire la sicurezza stradale derivante da un prevedibile aumento del traffico veicolare dovuto al previsto svincolo di Caresana, il Proponente dovrà prevedere la sistemazione dell'intero tratto della S.P. 19, costeggiante l'abitato di Caresana, con la realizzazione di una rotonda in sostituzione dell'attuale incrocio con la S.P. Caresana – Motta de' Conti/Villanova M.to.;
- allo scopo di realizzare un efficace collegamento tra la rete primaria (autostrada) e la rete principale (SP n. 31bis "del Monferrato"), dovranno essere adeguate le piattaforme stradali della viabilità interessata dal posizionamento del casello o realizzati nuovi idonei tratti stradali.

CANTIERIZZAZIONE

- il progetto deve prevedere il dettaglio, non modificabile, della localizzazione di cantieri e dei presidi ambientali al loro servizio e dei ripristini ambientali e agronomici al termine dei lavori;
- la conduzione di cantieri dovrà essere assistita da un Sistema di Gestione Ambientale che incorpori le azioni di audit ambientale interno con il monitoraggio ambientale in un unico sistema coerente.

COMPENSAZIONI AMBIENTALI

- a fronte del consumo di suolo agricolo previsto, nello Studio di Impatto Ambientale deve essere proposta la ricostruzione di suoli a destinazione agricola o naturalistica, a partire dalla ricognizione di superfici artificializzate in un intorno significativo dell'infrastruttura.

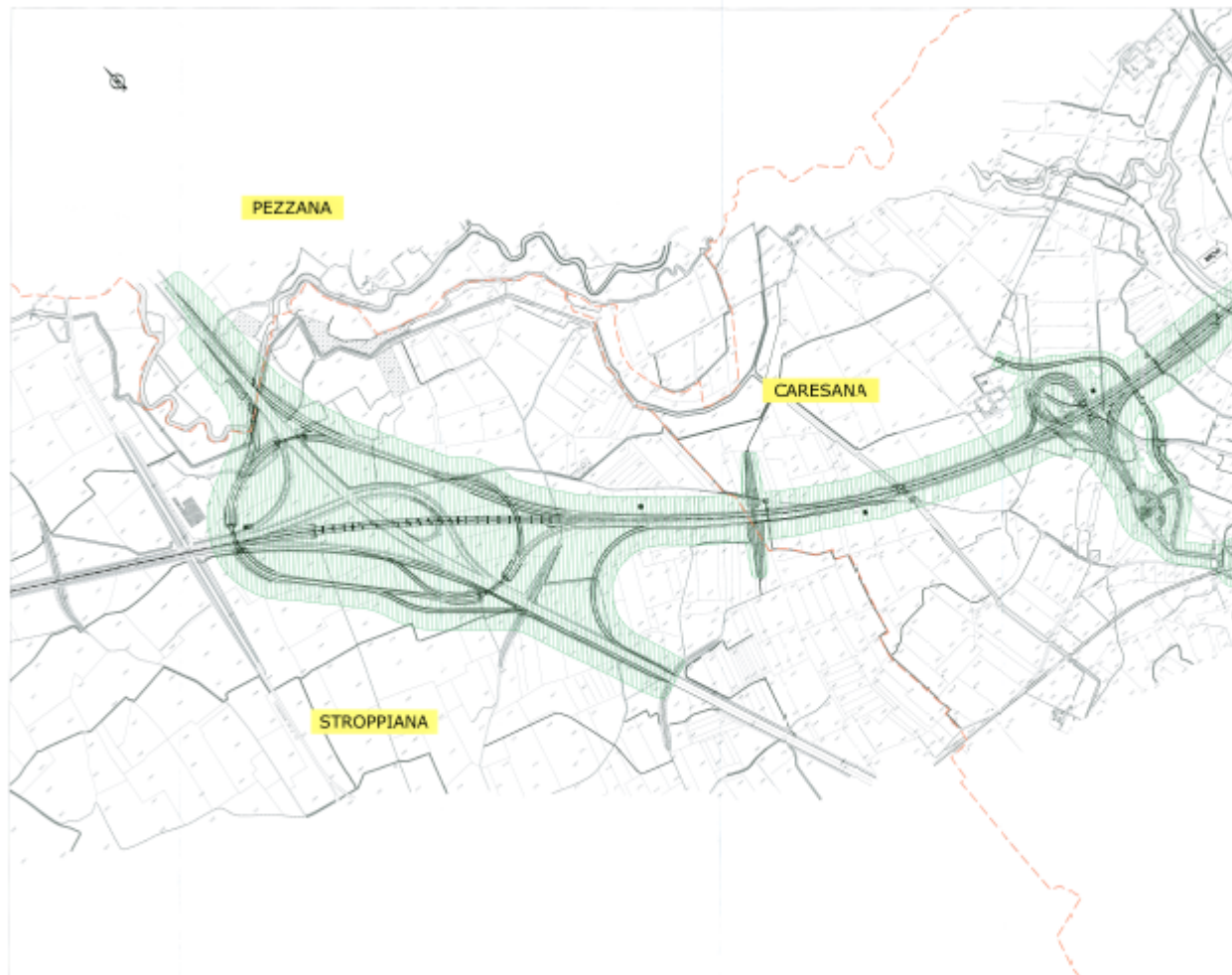
5. di trasmettere il presente provvedimento alla Regione Lombardia, invitando la stessa a tener conto delle prescrizioni e valutazioni di cui al punto precedente.

Contro il presente provvedimento è ammessa proposizione di ricorso Giudiziale avanti al Tribunale Amministrativo Regionale competente per territorio entro 60 giorni dalla data di avvenuta pubblicazione o dalla piena conoscenza; ovvero Ricorso Straordinario al Capo dello Stato entro 120 giorni dalla suddetta data.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5 della L.R. n. 22/2010.

(omissis)

Allegato



**RACCORDO AUTOTRADALE A26/A4
CON AUTOSTRADA REGIONALE
BRON-PAVIA-MORTARA**

PROGETTO PRELIMINARE
Redatto ai sensi della L.R. n. 8/2001 e del D.L. n. 4 del 9/3/2002

TITOLO OPERA:
**DOCUMENTAZIONE TECNICA
FASCE DI RISPETTO STRADALE
C.P.A. 16.12.1902-1903
TAV. 2/2**

CONTRATTO DI PROGETTO E REALIZZAZIONE: L. n. 448/2001
ART. 28, c. 1, lett. a) e b) - D.M. 11/06/2001 - 15/05/2005

TRATTO PIEMONTESE

