

Deliberazione della Giunta Regionale 29 dicembre 2010, n. 12-1321

D.P.R. n. 383/94 e s.m.i. Favorevole volonta' di intesa per la realizzazione dell' intervento di "Adeguamento del Viadotto Marchetti sull'autostrada A4/5 Ivrea - Santhia' - 1 Stralcio esecutivo del nodo idraulico di Ivrea". Individuazione del rappresentante regionale nel procedimento d'Intesa Stato-Regione.

(omissis)

LA GIUNTA REGIONALE

a voti unanimi...

delibera

- di prendere atto, ai sensi e per gli effetti dell'art. 2 del D.P.R. 383/94, come attestato dal Comune di Pavone Canavese, della conformità agli strumenti urbanistici generali vigenti e adottati dal Comune, del progetto relativo all' "Adeguamento del Viadotto Marchetti sull'autostrada A4/5 Ivrea – Santhià – 1° Stralcio esecutivo del nodo idraulico di Ivrea";

- di prendere atto della condivisione del progetto da parte del suddetto Comune espressa con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 25 del 30.04.2010;

- di dare atto che nell'ambito dell'istruttoria regionale sul progetto definitivo dell' "Adeguamento del Viadotto Marchetti sull'autostrada A4/5 Ivrea – Santhià – 1° Stralcio esecutivo del nodo idraulico di Ivrea" è stata fatta un'analisi rispetto alle prescrizioni contenute nella determinazione DVA-2010-0007835 del 22.03.2010 del Ministero dell'Ambiente, del Territorio e del Mare a conclusione dell'iter ex art. 20 del d.lgs 152/06 e s.m.i. di competenza statale ed in particolare della prescrizione n. 6 e che tale analisi ha avuto esito favorevole con le seguenti prescrizioni e raccomandazioni:

Nelle fasi successive di progettazione dovranno essere esplicitate le modalità del monitoraggio delle acque sotterranee e le misure previste per evitare l'intorbidimento delle acque durante la realizzazione dei lavori (rettificazione tratto di Rio Ribes, trasporto solido legato a dilavamento di superfici oggetto di intervento). Tali modalità dovranno essere concordate con ARPA Piemonte;

Nel progetto esecutivo dovrà essere esplicitato il piano di manutenzione ed i relativi oneri relativi al sistema di raccolta delle acque di piattaforma;

Ferma restando la compatibilità idraulica, si raccomanda l'adozione di un andamento sinuoso del Rio Ribes e della fascia arbustiva a margine, al fine di favorire la connettività ecologica tra il Torrente Chiusella, l'asta del Rio Ribes e le aree limitrofe;

In caso di utilizzo di barriere antirumore visibili all'avifauna, in particolare in caso di adozione di pannelli trasparenti e l'utilizzo di adesivi, le sagome devono essere poste almeno con una densità minima di una ogni mq. Si chiede di valutare l'utilizzo di materiali opachi, colorati o satinati, evitando materiali riflettenti o totalmente trasparenti;

- di manifestare, ai sensi dell'art. 2 del D.P.R. 383/94 e s.m. e i., favorevole volontà d'Intesa in ordine alla realizzazione nel Comune di Pavone Canavese del progetto relativo all' "Adeguamento del Viadotto Marchetti sull'autostrada A4/5 Ivrea – Santhià – 1° Stralcio esecutivo del nodo idraulico di Ivrea", a condizione che nella stesura del progetto esecutivo e nella realizzazione dei lavori siano recepite dal Proponente le indicazioni sottoesposte, sottolineando che nessuna variazione potrà essere introdotta al progetto senza la preventiva autorizzazione delle Amministrazioni interessate:

Il progetto esecutivo dovrà contenere particolari costruttivi relativi alle sistemazioni spondali a verde ed alle aree boschive e dovrà prevedere la progettazione specifica:

della fascia di bordo del ponte verso l'esterno curandone l'aspetto con accorgimenti di tipo architettonico per nascondere gli scarichi in pvc e le dotazioni impiantistiche;

della fascia centrale del ponte con integrazione di guard- rail;

delle barriere antirumore prevedendole di tipo naturalistico e non metalliche con integrazione del guard-rail;

vista la necessità di garantire un livello di illuminazione della sede autostradale del viadotto che tenga conto della sicurezza della viabilità in transito mediante corpi illuminanti posizionati su supporti a braccio, dovendo garantire altresì un'illuminazione di sicurezza nei confronti di eventuali percorsi di volo, si ritiene accettabile la possibilità di installazione di corpi per segnalazioni luminose secondo quanto previsto dalla normativa vigente. Non si ritiene opportuna un'illuminazione ad arco o a pettine che coinvolga ed enfatizzi l'intera struttura, ma è opportuno un inserimento del viadotto nel paesaggio circostante e pertanto si ritiene accettabile in via preliminare la proposta cromatica fatta dal proponente, la quale prevede il color grigio luce RAL 7035. La proposta della mascheratura orizzontale degli elementi di protezione e degli impianti mediante apposizione di un rivestimento in lamiera forata dovrà essere approfondito per quanto attiene la componente cromatica nelle fasi successive di progettazione;

preliminarmente alla realizzazione dell'intervento dovrà essere effettuato uno scotico di controllo dei terreni che consenta l'immediata identificazione di manufatti e/o stratificazioni antiche. Tale controllo dovrà essere effettuato da parte di operatori archeologi sotto il controllo tecnico-scientifico della Soprintendenza per i beni archeologici;

deve essere assicurata l'assistenza archeologica continuativa, da parte di operatori archeologi sotto il controllo tecnico-scientifico della Soprintendenza per i beni archeologici, a tutte le opere di scavo e/o di movimento terra, sia inerenti la realizzazione dell'opera, sia conseguenti agli interventi accessori, anche provvisori, quali la predisposizione della viabilità e delle aree di cantiere, al fine di scongiurare il danneggiamento a strutture o depositi in giacitura profonda e di consentire l'immediata identificazione di manufatti e/o stratificazioni antiche, oltre a garantire la necessaria documentazione e la puntuale e pronta tutela degli eventuali rinvenimenti archeologici, ai sensi del D.lgs. 42/2004;

gli eventuali siti di interesse archeologico individuati nel corso dell'intervento devono essere esaustivamente esplorati prima dell'esecuzione dell'opera;

prima dell'inizio dei lavori, il Proponente dovrà presentare istanza di Concessione ai sensi della L.R. 12/2004 al Settore Decentrato OO.PP. di Torino, nella quale saranno con precisione definiti gli obblighi e gli oneri a carico dell'Ente concessionario, finalizzati quindi al mantenimento del manufatto in relazione alla occupazione del sedime demaniale;

nelle successive fasi di progettazione devono essere eseguiti i calcoli di verifica della stabilità delle opere nei riguardi sia delle spinte dei terreni che delle pressioni e sotto spinte idrauliche indotte da eventi di piena, sia nei riguardi della struttura di fondazione dell'infrastruttura stradale, il cui piano d'appoggio dovrà essere posto alle quote di progetto nelle sezioni trasversali interessate. Deve inoltre essere verificata l'idoneità, in relazione agli eventi di piena, della protezione delle spalle del ponte prevista con materasso tipo Reno intasato con terra da inerbire. A tal riguardo si ritiene inoltre opportuno che sia estesa a valle la sistemazione del rio Ribes, (platea e difese spondali in massi) che si interrompeva alla fine della proiezione in pianta dell'impalcato. L'estensione delle opere citate, a valle dell'infrastruttura autostradale, dovrà avere una lunghezza non inferiore a m. 30;

durante la costruzione delle opere non dovrà essere causata turbativa del buon regime idraulico dei corsi d'acqua;

il materiale di risulta proveniente dagli scavi in alveo dovrà essere utilizzato ad imbottimento di sponda o a colmataura di buche o depressioni. Quello proveniente dalla eventuale demolizione di murature esistenti dovrà essere asportato dall'alveo;

i lavori dovranno essere ultimati entro 24 mesi e dovranno essere eseguiti entro tale termine, pena decadenza dell'autorizzazione idraulica, con la condizione che una volta iniziati dovranno essere eseguiti senza interruzione, salvo eventuali sospensioni dovute a causa di forza maggiore quali eventi di piena, condizioni climatologiche avverse ed altre simili circostanze; è fatta salva

l'eventuale concessione di proroga, su istanza del Proponente, nel caso in cui, per giustificati motivi, l'inizio dei lavori non potesse avere luogo nei termini previsti;

il parere idraulico si intende rilasciato con l'esclusione di ogni responsabilità dell'Amministrazione in ordine alla stabilità dei manufatti (in caso di danneggiamento o crollo) in relazione al variabile regime idraulico del corso d'acqua, anche in presenza di eventuali variazioni del profilo di fondo (abbassamenti o innalzamento d'alveo) in quanto resta l'obbligo del soggetto richiedente di mantenere inalterata nel tempo la zona d'imposta dei manufatti mediante la realizzazione di quelle opere anche manutentive che saranno necessarie. Tra quest'ultime si evidenzia la necessità e quindi l'obbligo per l'Ente Concessionario di effettuare costantemente interventi di manutenzione (taglio della vegetazione arborea ed arbustiva, sempre previa autorizzazione dell'Autorità Idraulica competente e della Direzione Regionale OO.PP., Economia Montana e Foreste, quest'ultima ai sensi del Regolamento Forestale di attuazione della L.R. n.4/2009) a monte e a valle della infrastruttura viaria realizzata per uno sviluppo rispettivamente non inferiore a 100 m e per una larghezza cautelativa non inferiore a 50 m comprensiva dell'alveo del corso d'acqua e delle fasce di rispetto per entrambe le sponde di 10 m sottotutela, secondo i disposti del R.D. 523/1904. I citati interventi manutentivi, poichè permane a monte del presente Viadotto Marchetti anche la grave criticità idraulica costituita dal doppio attraversamento del rio Ribes con l'autostrada Torino-Aosta, dovranno al momento essere estesi con la stessa larghezza di 50 m, a monte e a valle dei citati attraversamenti della Torino-Aosta rispettivamente per uno sviluppo di circa 300 m (a monte dello svincolo autostradale interferente con il rio Ribes) e ad almeno 100 m. a valle dell'infrastruttura autostradale principale). Resta l'obbligo per l'Anas quale Ente proprietario e dell'ATIVA, ente concessionario, per quanto di competenza, di provvedere tempestivamente al riadeguamento dei citati ed inidonei ponti al fine di assicurare il completamento della funzionalità terminale del nodo idraulico di Ivrea e al fine di garantire nello stesso tempo la tutela della pubblica e privata incolumità. Gli interventi manutentivi che avranno anche carattere prioritario dovranno essere segnalati al Comune nel cui territorio ricade l'area soggetta a manutenzione per esperire gli atti di competenza anche al fine di eventuali dichiarazioni di indifferibilità e urgenza delle opere. Il Settore decentrato OO.PP., secondo le direttive che saranno impartite dalla Direzione OO.PP., Difesa Suolo, Economia Montana e Foreste, in concerto e secondo le indicazioni che saranno formulate dall'Autorità di Bacino del Fiume PO e conseguentemente all'esito (fine anno 2010 - inizio anno 2011) dello studio già commissionato dalla Provincia di Torino all'Università di Trento, provvederà, se fattibile e in forma definitiva, alla stesura di un programma di manutenzione del rio Ribes e dello scolmatore della Dora Baltea al fine di conservare la funzionalità del nodo idraulico di Ivrea. Nello stesso Piano di Manutenzione saranno individuati anche i soggetti obbligati per titoli concessori ai sensi della L.R. 12/2004, ad effettuare a proprio carico parte degli interventi di manutenzione;

il soggetto richiedente dovrà mettere in atto le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria, sia dell'alveo che delle sponde, in corrispondenza ed immediatamente a monte e a valle dei manufatti, che si renderanno necessarie al fine di garantire il regolare deflusso delle acque, sempre previa autorizzazione;

non si ravvisa la necessità di intervenire con opere di rivestimento del fondo e delle sponde del Rio Ribes in corrispondenza del nuovo attraversamento, è pertanto necessario che in sede di progettazione esecutiva sia progettato un ripristino naturale delle sponde e del fondo alveo del corso d'acqua in questione;

deve essere effettuata, in sede di progettazione esecutiva, una valutazione complessiva e sintetica delle rimanenti interferenze dei manufatti della rete stradale con i fenomeni di deflusso e laminazione delle piene della Dora Baltea, al fine di definire le condizioni di esercizio transitorio secondo quanto previsto dall'art. 19 delle NA del PAI e dalla collegata Direttiva Infrastrutture;

per quanto riguarda le misure di mitigazione da attuare nei confronti della fauna e degli ambienti acquatici, 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". In particolare, si ricorda che prima dell'esecuzione degli interventi in alveo dovranno essere effettuate le operazioni di allontanamento dell'ittiofauna presente. In base a quanto disposto dall'articolo 12 della legge regionale n. 37 del 29 dicembre 2006 "Norme per la gestione della fauna acquatica, degli ambienti acquatici e regolamentazione della pesca", il recupero e la successiva reimmissione della fauna ittica dovranno essere autorizzati dalla Provincia di Torino e i costi di esecuzione di tali operazioni sono a carico del proponente;

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 quindi 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;

al fine di garantire il mantenimento della funzionalità del sistema di trattamento delle acque di piattaforma previsto in progetto e di mitigare gli impatti a carico della rete idrica superficiale, il sistema suddetto dovrà essere sottoposto a una regolare manutenzione. Il piano di manutenzione dovrà essere previsto in sede di progettazione esecutiva;

nel prendere atto positivamente degli interventi di sistemazione a verde e di inserimento paesaggistico previsti nel progetto definitivo, si ribadisce l'importanza di svolgere adeguate cure colturali di manutenzione di tali opere. Al fine di garantire l'attecchimento del materiale vegetale utilizzato, il piano di manutenzione dovrà prevedere la risemina delle superfici ove si sia verificato un mancato o un ridotto sviluppo della copertura erbacea e la sostituzione delle fallanze nell'ambito delle formazioni arboree ed arbustive ricostituite. In questo secondo caso la scelta delle specie da utilizzare dovrà essere effettuata prioritariamente tra le specie che in fase di primo impianto hanno mostrato le maggiori percentuali di attecchimento;

per quanto riguarda in particolare la sistemazione vegetazionale del tratto di alveo del rio Ribes interessato dalle opere in progetto, il progetto propone la messa a dimora di nuclei arbustivi radi utilizzando specie arbustive autoctone. In tale contesto si suggerisce di utilizzare le diverse specie di Salix indicate nel paragrafo 4.3 "Opere di mitigazione" della Relazione paesaggistica, tralasciando le altre specie arbustive elencate, in quanto i salici sono le specie che meglio si inserisce in area ripariale con proprietà biotecniche (flessibilità del fusto, resistenza all'inghiainamento, sviluppo dell'apparato radicale, capacità di drenaggio) tali da risultare decisamente preferibili rispetto all'insediamento di altre specie. Si sottolinea che tale indicazione è di tipo ambientale e si rimanda all'autorità competente per le valutazioni di natura idraulica;

- è comunque fatta salva l'osservanza di eventuali ulteriori prescrizioni regolamentari e legislative che disciplinino il suddetto intervento;

- di individuare il Dirigente del Settore Viabilità e Sicurezza stradale, ing. Giuseppe IACOPINO, o in assenza un suo sostituto, quale rappresentante della Regione nel procedimento d'Intesa Stato-Regione di cui al D.P.R. 383/94;

- di inviare copia della presente Deliberazione al Ministero dell'Ambiente, del Territorio e del Mare.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 14 del D.P.G.R. n. 8/R/2002.

(omissis)