

Deliberazione della Giunta Regionale 12 luglio 2011, n. 11-2314

Procedura di valutazione ex art. 12 della L.R. 40/98 relativamente al progetto definitivo della "Bretella ferroviaria bidirezionale di collegamento della linea Chivasso-Aosta-Pre S.Didier con la linea Torino-Milano (detta "Lunetta di Chivasso"), con soppressione di n. 3 passaggi a livello e realizzazione della relativa viabilità sostitutiva". Giudizio di compatibilità ambientale favorevole.

A relazione degli Assessori Bonino, Ravello:

Premesso che:

In data 27/07/2010, la Società ITALFERR S.p.A., con sede legale in Roma, in via Marsala 53/67, in nome e per conto di RFI, ha presentato domanda di pronuncia di compatibilità ambientale ai sensi dell'articolo 12 della l.r. 40/1998 e depositato presso l'Ufficio di deposito progetti regionale, copia degli elaborati relativi al progetto definitivo della "Bretella ferroviaria bidirezionale di collegamento della linea Chivasso-Aosta-Prè S. Didier con la linea Torino Milano"(detta "Lunetta di Chivasso"), ed allo Studio di Impatto ambientale.

In egual data il proponente ha dato avviso dell'avvenuto deposito degli elaborati sul quotidiano "La Repubblica".

In data 02/08/2010, con nota n° 28621/DB10.02, il Nucleo centrale dell'Organo tecnico regionale ha individuato nella Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica, la struttura regionale competente nonché le strutture regionali interessate all'istruttoria; la Direzione competente, a sua volta, ha individuato quale Responsabile del Procedimento, il Dirigente del Settore Reti Ferroviarie ed Impianti Fissi, che ha provveduto a dare comunicazione di avvenuto deposito degli elaborati e di avvio del procedimento inerente la Fase di Valutazione e giudizio di compatibilità ambientale della procedura di VIA, ai sensi dell'art. 12 della L.R. n. 40/1998, mediante pubblicazione sul B.U.R. n° 33 del 19/08/2010.

L'intervento in progetto consiste nella realizzazione di un collegamento ferroviario, denominato "Lunetta di Chivasso", che collega direttamente la linea Chivasso – Prè S. Didier (tratta Aosta – Chivasso) con la linea Torino – Milano (tratta Torino – Chivasso) ed è costituito dai seguenti interventi:

- tracciato della Lunetta di Chivasso, che si dirama dalla linea in corrispondenza del doppio P.L. della Rivoira e confluisce nella Chivasso – Ivrea a nord del corridoio AV/AC e autostrada A4 Torino – Milano sottopassando entrambe le infrastrutture. Il tracciato ha una lunghezza pari a 1.811 m;
- tracciato di variante della linea storica Torino – Milano della lunghezza di circa 1.500 m;
- spostamento dell'attuale sedime del primo tratto della Chivasso - Ivrea - Aosta in adiacenza alla futura Lunetta;
- dismissione del tratto sostituito della linea Chivasso - Ivrea - Aosta (il cui sedime sarà riconvertito in pista ciclabile) e del fascio binari esistente;
- realizzazione di un sistema di nuova viabilità che permette di eliminare alcuni P.L. e di ricucire il territorio del Comune di Chivasso in direzione nord-sud ed est-ovest.

Al fine di realizzare le opere in progetto, è prevista l'installazione di una serie di aree di cantiere: un cantiere di base, un cantiere operativo, due aree tecniche, quattro aree di stoccaggio dei materiali e delle terre da scavo e un cantiere di armamento. Le aree di cantiere saranno prevalentemente ubicate in aree agricole.

Il contesto territoriale in cui sarà realizzata l'infrastruttura in progetto si sviluppa ad ovest del concentrico di Chivasso, nella pianura compresa tra tale centro e il corso del torrente Orco. Il

tracciato in variante si sviluppa in aree agricole pianeggianti, caratterizzate da seminativi irrigui e da canali di irrigazione derivati dall'Orco.

In merito va premesso che il progetto, rientrante nella categoria progettuale n° 10 (linee ferroviarie a carattere regionale o locale) dell'allegato B1 della citata Legge, così come modificato dalla D.G.R. n. 75-5611 del 19-03-2002, nella sua stesura preliminare era già stato presentato per la Fase di Verifica ex art. 10 di competenza regionale, conclusasi con Determinazione Dirigenziale n. 616/DA1202 del 12/12/2008 del Settore Viabilità ed Impianti Fissi della Direzione Regionale Trasporti con il rinvio a fase di VIA ex art. 12 della L.R. 40/98; successivamente ai fini della redazione del progetto definitivo e del SIA è stata richiesta l'attivazione, ai sensi dell'art. 11 della L.R. 40/1998, della fase di Specificazione, conclusasi con D.D. n. 54/DA1202 del 12/02/2010 del Settore Reti Ferroviarie ed Impianti Fissi.

Il Responsabile del Procedimento ha convocato per il giorno 09/09/2010 la prima riunione della Conferenza dei Servizi, nel corso della quale è stato illustrato da ITALFERR il progetto in argomento.

A seguito della riunione di CdS il Comune di Chivasso ha fatto pervenire al Responsabile del Procedimento n. 3 note contenenti alcune richieste di variante alla soluzione progettuale in esame; tali note sono state trasmesse a ITALFERR per una verifica preventiva sulla fattibilità tecnica delle proposte formulate.

In data 18/10/2010, al fine di favorire la massima partecipazione al procedimento in atto, in applicazione dell'art. 14, comma 4 della legge regionale 40/98 in risposta a quanto richiesto dalle Associazioni Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta ONLUS, Pro Natura Torino ONLUS, nonché dall'Associazione Utenti Ferrovia Chivasso-Ivrea-Aosta, Comitato per il nodo ferroviario di Chivasso è stata convocata un'audizione, presieduta dal Responsabile del Procedimento, alla quale, oltre ai rappresentanti delle succitate associazioni hanno partecipato funzionari del Settore Reti Ferroviarie ed Impianti Fissi, del Nucleo centrale dell'Organo tecnico regionale e rappresentanti dei soggetti proponenti, RFI e ITALFERR.

In data 21/10/2010 si è svolta la seconda riunione della Conferenza dei Servizi, nell'ambito della quale sono state analizzate le richieste di modifica pervenute da parte del Comune di Chivasso con le sopraccitate note: ITALFERR, avendone verificata la fattibilità tecnica si è detta disponibile ad introdurle nel progetto e l'assemblea ha concordato nel ritenerle migliorative.

Nell'ambito della medesima riunione di CdS è inoltre emersa la necessità di acquisire alcuni approfondimenti progettuali e, pertanto, si è prevista la definizione di una formale richiesta di integrazioni con conseguente sospensione dell'iter procedurale.

Con nota del 02/11/2010, ai sensi dell'art. 12, comma 6, il Responsabile del Procedimento ha trasmesso al proponente le richieste di integrazione e di adeguamento progettuale, disponendo per la risposta un termine di sessanta giorni. Considerando sostanziali le modifiche richieste con la medesima nota ha altresì disposto che, contestualmente al deposito della documentazione progettuale integrativa, il proponente predisponesse la pubblicazione dell'avviso al pubblico relativo alla pubblicizzazione dei nuovi elaborati.

In data 26/11/2010, è stata presentata da ITALFERR una richiesta di proroga di novanta giorni per completare la stesura della documentazione integrativa.

In data 05/01/2011 è pervenuta da parte del Comune di Chivasso la richiesta per un'ulteriore modifica concernente la viabilità di collegamento della SS. 26 con la provinciale per Montanaro, al fine di renderla maggiormente coerente con le previsioni del PRGC vigente.

A seguito della consistente proroga richiesta da ITALFERR, il Responsabile del Procedimento con nota del 10/01/2011 ha concesso una proroga di settantacinque giorni, richiedendo nel contempo alla Società di tener conto delle ulteriori modifiche di tracciato richieste nel frattempo dal Comune di Chivasso.

In data 04/02/2011, al fine di esaminare e condividere la nuova soluzione elaborata da ITALFERR per rispondere anche alle nuove richieste avanzate dal Comune di Chivasso, si è svolto un incontro

tecnico, nel corso del quale è stata condivisa da tutti i partecipanti, compresi i rappresentanti del comune di Chivasso, la nuova modifica di tracciato predisposta da ITALFERR.

In data 18/03/2011 la società ITALFERR S.p.A. ha presentato al Nucleo centrale dell'Organo tecnico regionale la documentazione integrativa predisposta, provvedendo a pubblicare in egual data l'avviso al pubblico sempre sul quotidiano la Repubblica.

Il Responsabile del procedimento ha quindi provveduto a dare informazione del riavvio del procedimento e della ripubblicazione relativa agli elaborati integrativi che ha fatto decorrere i 60 giorni per la consultazione da parte del pubblico sul B.U.R. n. 13 del 31/03/2011.

Entro il termine dei 60 giorni, ovvero il 17/05/2011, sono pervenute osservazioni da parte di: Fondazione Ordine Mauriziano, Città d'Ivrea e collegialmente dalle Associazioni Legambiente Piemonte e Valle d'Aosta ONLUS, Pro Natura Torino ONLUS, Associazione Utenti Ferrovia Chivasso-Ivrea-Aosta, Comitato per il nodo ferroviario di Chivasso.

In data 30/03/2011, il Responsabile del Procedimento ha convocato per il giorno 14/04/2011 una riunione dell'Organo Tecnico Regionale e la terza riunione della CdS chiedendo a tutti i soggetti invitati, considerata la rilevanza delle varianti apportate al progetto, di esprimersi nuovamente, o presentando un parere finale, o riconfermando il parere di competenza già espresso in precedenza.

Nell'ambito della riunione di CdS, ITALFERR ha illustrato le integrazioni progettuali depositate, analizzando puntualmente le modifiche operate al progetto per rispondere alle richieste formulate con la nota del 02/11/2010, ponendole altresì a confronto con le soluzioni proposte nel progetto originario; ha inoltre approfondito e chiarito alcune questioni avanzate dal Comune di Chivasso con nota del 12/04/2011.

Il Responsabile del Procedimento ha convocato per il giorno 08/06/2011, una riunione dell'Organo Tecnico Regionale e la riunione conclusiva della CdS, nell'ambito della quale, sono state in primo luogo esaminate le osservazioni pervenute da parte del pubblico.

In merito alle osservazioni di carattere procedurale, ed in particolare per quanto attiene la mancata ripubblicazione della sintesi non tecnica, è stato evidenziato che la documentazione integrativa è stata integralmente inserita sul sito web della Regione Piemonte in una pagina dedicata, pertanto la documentazione a disposizione del pubblico è stata ben più esaustiva della sola sintesi non tecnica. In ogni caso tra la documentazione integrativa è presente anche un elaborato denominato "Sintesi non tecnica".

Per quanto riguarda le osservazioni tecniche inerenti le problematiche di carattere ambientale, le stesse sono state controdedotte dall'OTR, che nella riunione tenutasi prima della riunione di CdS ha ritenuto che a tali osservazioni possa essere data completa risposta con il recepimento da parte del Proponente delle prescrizioni contenute nel presente atto; di tali conclusioni è stata data informazione in CdS con la lettura del verbale conclusivo dell'Organo Tecnico, a seguito della quale i presenti non hanno formulato alcuna osservazione.

In riferimento alla prevista attuazione di un piano esecutivo per insediamenti industriali interferiti dalla linea ferroviaria della Lunetta, ed in particolare con le aree appartenenti all'Ordine Mauriziano, RFI si è dichiarata disponibile a compensare l'occupazione di alcune aree con la cessione di altre appartenenti attualmente al parco ferroviario; tali problematiche verranno comunque risolte nel corso dell'espletazione delle procedure espropriative per l'acquisizione delle aree.

Nell'ambito della CdS è stata altresì data lettura e sono stati acquisiti agli atti i pareri pervenuti da:

- MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI, Soprintendenza per i Beni Archeologici del Piemonte, il quale, con nota prot. n. 4971 del 19/05/2011, conferma con prescrizioni, il proprio parere favorevole, già espresso con nota prot. n. 7175 del 03/09/2010;
- MINISTERO DELLO SVILUPPO ECONOMICO, Dipartimento per le comunicazioni, Ispettorato Territoriale Piemonte e Valle d'Aosta, Settore III – Reti e servizi di comunicazione Elettronica, che con nota prot. n. 13640 del 26/08/2010, raccomanda l'osservanza di quanto prescritto dall'art. 95 del D.L. 259/03, commi 1 e 5.

- AIPO, che con nota prot. n. 14224 del 13/04/2011, rilascia il Nulla Osta di competenza ai fini idraulici, con prescrizioni;
- ENEL Distribuzione S.p.A., che con mail del 11/04/2011, ha confermato che l'opera in progetto interferisce con diverse linee elettriche a bassa e media tensione, come già comunicato con nota prot. n. 922018 del 13/08/2010 contenente alcune prescrizioni;
- GRUPPO ACQUE POTABILI S.p.A., che con nota prot. n. 5382 del 05/04/2011, ha trasmesso una planimetria illustrante le interferenze relative agli impianti di acquedotto;
- SNAM Rete Gas, che con nota prot. n. 432 del 14/04/2011, comunica che le opere in progetto non interferiscono con impianti di sua proprietà;
- TERNA S.p.A., che con nota prot. n. 2437 del 14/10/2010 comunica che l'opera in progetto interferisce con alcune linee AT di propria competenza;
- ENI S.p.A., che con nota prot. n. 299 del 07/06/2011 ha trasmesso relazione tecnica ed elaborati grafici descrittivi per la risoluzione delle interferenze;
- ARPA Dipartimento provinciale di Torino, che con nota prot. n. 35786 del 13/04/2011 ha trasmesso il proprio contributo tecnico, con prescrizioni;
- SATAP, che con nota prot. n. 3038/U del 13/04/2011 pone delle prescrizioni per le fasi di cantiere al fine di non penalizzare eccessivamente il traffico sull'autostrada;
- Direzione Programmazione strategica politiche Territoriali ed Edilizia, Settore Attività di gestione e Valorizzazione del paesaggio, che con nota prot. n. 43592 del 21/10/2010, confermata congiuntamente al Comune di Chivasso in CdS del 21/10/2010, comunica che le aree interessate non sono soggette a vincolo paesaggistico e che gli ambiti territoriali d'intervento non ricadono all'interno dei 150 m della fascia fluviale del Torrente Orco, e che pertanto non è richiesto il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica;

Successivamente alla riunione conclusiva della CdS sono inoltre stati acquisiti agli atti i seguenti pareri:

- Direzione OO.PP, Difesa del suolo, Economia Montana e Foreste, Settore Prevenzione territoriale del Rischio Geologico- Area di Torino, Cuneo, Novara e Verbania, che con nota prot. n. 45963 del 09/06/2011 esprime il parere di competenza con prescrizioni;
- Direzione OO.PP, Difesa del suolo, Economia Montana e Foreste, Settore Decentrato OO.PP e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino, che con nota prot. n. 46189 del 10/06/2011, rilascia con prescrizioni l'autorizzazione idraulica ai sensi del R.D. 523 del 1904, per le opere interferenti con il Rio Orchetto;
- Direzione Agricoltura che con nota prot. n. 14993 del 15/06/2011 ha trasmesso il proprio contributo contenente alcune prescrizioni;
- Direzione Ambiente che con nota prot. n. 10575 del 10/06/2011 ha trasmesso il proprio contributo contenente alcune prescrizioni;

In conclusione, alla luce di quanto emerso da tutti gli approfondimenti svolti dall'Organo Tecnico con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA, formalizzati nei contributi tecnici formulati dalle Direzioni regionali competenti, dalle risultanze delle sedute della conferenza dei servizi, tenuto conto dei pareri degli Enti e dei soggetti interessati, alla luce di quanto emerso dalle risultanze formali, dalle dichiarazioni verbali rese, dai contributi istruttori, dalla cospicua documentazione agli atti, pur tenendo conto del persistere del parere non favorevole da parte del Comune di Chivasso, basato su elementi incentrati sulla inopportunità della realizzazione dell'opera che contrastano palesemente con il quadro programmatico esistente, si ritiene in ogni caso che possano sussistere i presupposti per proporre alla Giunta Regionale l'espressione di un giudizio favorevole sulla compatibilità ambientale per la realizzazione del progetto in oggetto, sottolineando in merito le seguenti motivazioni:

- Per quanto attiene gli aspetti programmatici, il progetto è previsto nel "Secondo Accordo di programma quadro per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino", sottoscritto in data 19/12/2006 dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, dal Ministero

delle Infrastrutture e dei Trasporti, da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A e dalla Regione autonoma Valle d'Aosta. Considerata la valenza strategica del progetto, in data 9 aprile 2008, la Regione Piemonte ha partecipato alla sottoscrizione, unitamente al Ministero delle infrastrutture e Ministero dello sviluppo economico, alla Regione Autonoma Valle d'Aosta e a RFI SpA dell'Accordo di Programma Quadro Interregionale per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino, nell'ambito del quale è prevista la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'opera.

- In particolare il citato accordo programmatico costituisce l'atto conclusivo di un processo decisionale che ha visto promuovere uno studio di fattibilità per l'adeguamento e il miglioramento del collegamento ferroviario Aosta-Torino, elaborato nell'aprile 2006 dal prof. Guido Caposio del Politecnico di Torino, che ha individuato tale intervento della "lunetta" tra quelli necessari ad adeguare e migliorare il sistema di trasporto ferroviario Aosta-Torino. Tale conclusione è altresì suffragata dalla relazione predisposta da RFI in seguito a quanto richiesto nell'incontro svolto in data 14/12/2009 tra i rappresentanti delle Regioni Piemonte e Valle d'Aosta e dei Comuni di Ivrea e Chivasso, in cui RFI ha evidenziato i vantaggi della soluzione adottata indicando come, a parità di costi, la realizzazione della lunetta comporterebbe una riduzione dei tempi di percorrenza di 12' a fronte di una riduzione di appena 4' per l'attuazione di un raddoppio di binario selettivo, non fruibile tra l'altro da tutti i treni in quanto, a causa dell'elevato numero dei treni circolanti sulla linea, non sarebbe possibile concentrare gli incroci solo sulla tratta raddoppiata. Anche l'alternativa della realizzazione di un raccordo ad est, invece che ad ovest, della stazione di Chivasso, esaminata nella progettazione preliminare, è risultata antieconomica, in termini di costo (120M€), di lunghezza di tracciato (6,5 km), di tempi di percorrenza e di funzionalità ferroviaria.

- Per quanto attiene gli aspetti progettuali, tale intervento si configura come strategico, tra gli interventi necessari da eseguirsi sulla tratta Torino-Aosta, per ottenere significative riduzioni dei tempi di percorrenza, aumentare il livello di sicurezza e di affidabilità dell'infrastruttura ferroviaria.

- Il progetto riguarda la realizzazione di una bretella ferroviaria che permette di collegare direttamente la linea Aosta-Torino con la linea storica Milano-Torino, eliminando la manovra di giro banco dei treni nella stazione di Chivasso, e la realizzazione della viabilità sostitutiva conseguente alla soppressione di n. 2 passaggi a livello sulla linea ferroviaria Torino-Milano e di n. 1 passaggi a livello sulla linea ferroviaria Chivasso-Ivrea-Aosta.

- Il progetto prevede altresì la dismissione delle aree attualmente occupate dal sedime ferroviario con possibilità di futuro intervento di ricucitura urbana, in quanto il sedime verrà completamente recuperato e riconvertito a pista ciclabile.

Ai fini dell'ottimizzazione del progetto, oltre a tutte le misure di mitigazione ambientale già indicate nello Studio di Impatto Ambientale allegato al progetto definitivo presentato dovranno essere recepite nella progettazione esecutiva e nella realizzazione delle opere, le prescrizioni di seguito evidenziate in dettaglio:

RUMORE

1. Gli interventi di mitigazione del rumore generato dall'esercizio delle infrastrutture ferroviarie e stradali, a tutela dei recettori presenti in prossimità di tali opere, dovranno essere realizzati prima della messa in esercizio delle nuove infrastrutture.

2. Il rumore generato nella fase di realizzazione deve rispettare i limiti di zona vigenti al momento dell'inizio dei lavori, fatte salve le eventuali deroghe concesse dal Comune per le attività rumorose temporanee di cui all'art. 6, comma 1, lettera h, della legge 447/1995, qualora detto obiettivo non fosse raggiungibile dovranno essere adottati di tutti i possibili accorgimenti tecnici e operativi atti a minimizzare il disturbo.

QUALITA' DELL'ARIA

3. Al fine di contenere le emissioni derivanti dalla fase di cantiere è indispensabile che vengano definite dettagliate procedure di gestione delle attività svolte nei cantiere stessi; tali procedure dovranno far proprie le seguenti prescrizioni minime:

- devono essere utilizzati mezzi omologati rispetto ai limiti di emissione stabiliti dalle norme nazionali e comunitarie in vigore alla data di inizio lavori del cantiere;
- i gruppi elettrogeni utilizzati, quale fonte primaria e continuativa di energia elettrica per il cantiere, se equipaggiati con motori a ciclo diesel, devono essere dotati di specifici sistemi di contenimento delle emissioni di particolato;
- tutte le macchine operatrici "off road" dotate di motore a combustione a ciclo diesel avente una potenza nominale superiore a 37 kW devono essere dotate di specifici sistemi (trappole) per il contenimento delle emissioni di particolato;
- i silos per lo stoccaggio dei materiali devono essere dotati di un sistema per l'abbattimento delle polveri con filtri a tessuto dimensionato e mantenuto in modo tale da garantire il mantenimento, in tutte le condizioni di funzionamento, di un valore di emissione di polveri totali inferiore a 10 mg/m³ a 0° C e 0,101 MPa;
- i programmi di manutenzione devono prevedere interventi specificatamente finalizzati a mantenere a livelli ottimali le prestazioni emissive delle apparecchiature utilizzate. In particolare tali interventi devono interessare gli impianti di abbattimento polveri, gli apparati di bagnatura, i generatori di calore (bruciatori) e i motori a combustione interna installati su mezzi mobili o impianti fissi nonché, in generale, lo stato di efficienza di ogni altro apparato che possa incidere sulle emissioni complessive del cantiere;
- le piste di cantiere devono essere periodicamente bagnate al fine di limitare l'emissione di polveri per sollevamento; nei periodi di scarsa piovosità deve essere effettuata anche la bagnatura periodica del materiale proveniente dallo scavo della trincea e accantonato a fianco della pista;
- devono essere realizzati idonei dispositivi di lavaggio delle ruote dei mezzi pesanti all'uscita delle aree di cantiere;
- devono essere utilizzati teli protettivi a chiusura dei cassoni degli autocarri utilizzati per il trasporto dei materiali polverulenti;
- gli eventuali impianti di betonaggio, di frantumazione-vagliatura e recupero di inerti devono essere autorizzati per le emissioni in atmosfera ai sensi della normativa vigente, anche seguendo, ove possibile, le previste procedure semplificate;
- devono essere concordati, con il Comune i punti di accesso al cantiere nonché i percorsi ottimali al fine di minimizzare gli impatti locali sulla qualità dell'aria, sul clima acustico e sulla viabilità.

ASPETTI IDRAULICI

4. Per quanto riguarda la progettazione esecutiva:

- dovranno essere eseguiti accuratamente i calcoli di verifica della stabilità dei manufatti di attraversamento del corso d'acqua nonché delle soglie in massi di cava nei riguardi di tutti i carichi di progetto, delle spinte dei terreni e delle pressioni e sotto spinte idrauliche indotte da eventi di piena. I piani di posa delle strutture di fondazione dovranno essere disposti alle profondità indicate negli elaborati progettuali o a profondità maggiori;
- dovrà essere eseguita una leggera ricalibratura del rio Orchetto, nei tratti compresi tra i manufatti di attraversamento in progetto, al fine di garantire una larghezza costante della sezione di deflusso; inoltre particolare cura dovrà essere posta nell'esecuzione dei raccordi tra i tombini scatolari e i profili di sponda;
- il perimetro della vasca di laminazione delle acque meteoriche provenienti dalla sede stradale e ferroviaria dovrà essere posizionato ad una distanza non inferiore a m 10,00 dal ciglio superiore di sponda del rio Orchetto, inoltre in corrispondenza del manufatto di scarico nel corso d'acqua, sempre della vasca di laminazione, dovrà essere prevista una soglia in massi di cava a protezione del fondo alveo di spessore non inferiore a m 1,00;

- tutte le soglie di fondo alveo dovranno avere uno spessore non inferiore a m 1,00 e i massi che le costituiscono dovranno essere posizionati in modo da offrire reciprocamente garanzie di stabilità. Non dovranno essere prelevati dall'alveo dei corsi d'acqua, ma provenire da cava. Essi dovranno essere a spacco di struttura compatta, non geliva né lamellare: dovranno avere volume non inferiore a 0,40 mc e peso superiore a 8,0 q.li, inoltre dovrà essere verificata analiticamente l'idoneità della dimensione dei massi impiegati a non essere mobilitati dalla corrente, tenendo conto degli opportuni coefficienti di sicurezza valutando, se del caso, la necessità dell'intasamento in calcestruzzo.

5. Il materiale litoide demaniale proveniente dagli scavi in alveo dovrà essere quantificato analiticamente e usato esclusivamente per la colmata di depressioni in alveo o di sponda, ove necessario, in prossimità delle opere di cui trattasi, mentre quello proveniente dalla demolizione di murature esistenti dovrà essere asportato dall'alveo. Nel caso in cui risulti un'eccedenza di materiale litoide demaniale anche a seguito delle lavorazioni sopra citate, lo stesso materiale dovrà essere acquistato dal committente o dall'impresa esecutrice dei lavori, previa istanza di concessione presso il Settore decentrato Opere Pubbliche e difesa assetto idrogeologico di Torino, secondo il canone attualmente in vigore, seguendo la procedura prevista dalla DGR in data 14.01.2002 n. 44-5084.

6. Le sponde e le aree demaniali interessate dall'esecuzione dei lavori dovranno essere accuratamente ripristinate a regola d'arte, restando il soggetto richiedente unico responsabile dei danni eventualmente cagionati.

7. Durante la costruzione delle opere non dovrà essere causata turbativa del buon regime idraulico dei corsi d'acqua.

8. Dovranno essere messe in atto, previa autorizzazione, le operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria, sia degli alvei 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.

9. In occasione di eventi di piena dei corsi d'acqua interessati, ovvero, in presenza di accumuli di materiale litoide e/o di vegetazione in alveo che ostacolano il libero deflusso della corrente, dovrà essere predisposto ed attuato tempestivamente, previa autorizzazione del Settore Decentrato OO.PP e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino, un adeguato piano di manutenzione dei corsi d'acqua medesimi lungo una tratta d'alveo di sufficiente lunghezza, sia a monte che a valle dei previsti manufatti di attraversamento, provvedendo all'esecuzione dei necessari lavori di pulizia e di rimozione dei materiali di sovralluvionamento, al fine di garantire l'efficienza idraulica del corso d'acqua; si ricorda che, qualora sopraggiungano variazioni delle condizioni dei corsi d'acqua, la Direzione OO.PP, Difesa del suolo, Economia Montana e Foreste, Settore Decentrato OO.PP e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino e l'AIPO hanno la facoltà di ordinare modifiche alle opere, qualora le stesse siano giudicate incompatibili con il buon regime idraulico dello stesso. Nessuna variazione alle opere idrauliche descritte potrà essere introdotta senza preventiva autorizzazione

ACQUE SUPERFICIALI

10. Al fine di valutare l'impatto degli interventi in oggetto sui corsi d'acqua interessati sarà necessario predisporre un adeguato monitoraggio delle acque da effettuarsi prima dell'inizio dei lavori, in corso d'opera e successivamente alla conclusione dei lavori.

11. Al fine di mitigare gli impatti sulle acque in fase di cantiere si chiede che vengano previste tutte le misure utili ad evitare il rischio di intorbidimento delle acque e l'immissione di sostanze inquinanti; dovrà quindi essere predisposto un piano di intervento rapido per il contenimento e l'assorbimento di eventuali sversamenti accidentali, anche sul terreno, di idrocarburi o altri prodotti chimici derivanti dai processi di lavorazione

12. Dovrà essere effettuato un esame preventivo delle infrastrutture afferenti al servizio idrico integrato al fine di individuare eventuali interferenze del tracciato delle opere con tali infrastrutture e delineare le opportune azioni di compensazione e mitigazione. Dovrà essere effettuata, altresì, una

valutazione delle utilizzazioni idriche in atto nell'area, al fine di evitare interferenze o limitazioni e, anche in questo caso, prevedere le opportune misure di mitigazione e compensazione.

ACQUE SOTTERRANEE

13. Stante le condizioni di soggiacenza molto bassa e, in taluni casi di falda subaffiorante per le opere in progetto che prevedono scavi significativi che potrebbero interferire con le condizioni idrogeologiche (con particolare riferimento alle criticità legate a rigurgiti a monte, a limitazioni o diversioni del flusso idrico sotterraneo o all'aumento della vulnerabilità intrinseca della falda stessa) dovranno essere messi in atto tutti gli accorgimenti tecnici utili a minimizzare l'interferenza con le acque sotterranee.

14. Per una corretta analisi degli impatti indotti dalle suddette opere sotterranee sulle infrastrutture ed il patrimonio immobiliare esistente dovrà essere realizzato quanto segue:

- entro tre mesi dall'ottenimento dei permessi, dovrà perforare almeno 4 pozzi attrezzati a piezometro lungo ogni tratta interessata dalla realizzazione di manufatti sotterranei o di consolidamenti verticali che riducano la trasmissività dell'acquifero freatico; tali piezometri dovranno essere localizzati su ambo i lati dei manufatti ad una distanza minima di almeno 10 m dal limite esterno dell'area interessata dal manufatto e/o dalle opere di consolidamento, in modo da non essere interessati nella fase di realizzazione dei lavori. La disposizione spaziale di ciascuna quaterna di piezometri dovrà essere tale da consentire la ricostruzione delle linee isofreatiche e le eventuali alterazioni delle stesse ad opera del manufatto. Ogni piezometro dovrà disporre di un punto quotato s.l.m. con rilievo topografico di precisione da cui misurare in continuo il livello della falda.

- prima dell'apertura dei cantieri, dovrà essere presentata una relazione inerente l'elaborazione e l'analisi dei dati rilevati sino a quel momento verificando innanzi tutto le effettive escursioni naturali della falda (ante-operam) valutando le possibili alterazioni indotte (post-operam), ove necessario mediante l'implementazione di un modello numerico. Le misurazioni dovranno protrarsi in modo continuo ed ininterrotto per almeno due anni dal collaudo dei manufatti.

- Nel biennio successivo all'esecuzione dell'opera ove si verificasse un innalzamento della falda connesso alle opere realizzate (effetto barriera) tale da interessare le infrastrutture e/o gli edifici circostanti, il proponente dovrà progettare, realizzare e tenere in esercizio perpetuo un sistema automatico di controllo e contenimento del livello di falda per ogni singolo caso verificatosi.

- Il proponente, al termine del biennio di osservazione post-operam, dovrà comunque predisporre entro tre mesi una relazione conclusiva dettagliata sulle misure eseguite e le eventuali mitigazioni attuate.

- Durante tutto il periodo dei rilevamenti piezometrici il proponente dovrà farsi carico di rendere disponibili con cadenza trimestrale i dati rilevati.

15. Il tracciato interessa per una parte l'area di rispetto ristretta del pozzo Baragino 2, gestito dalla Società Acque Potabili S.p.A., già adeguata come perimetrazione alla normativa vigente (d.lgs. 152/2006 e Regolamento Regionale 15/R/2006), tale problematica dovrà essere superata dal proponente (ITALFERR S.p.A.) mediante specifici accordi con il gestore del servizio acquedottistico (S.A.P. S.p.A.) finalizzati a:

- cessazione o diminuzione di portata del pozzo al fine di ridurre la superficie dell'area di salvaguardia;

- rilocalizzazione del pozzo.

RIFIUTI

16. Per quanto concerne l'utilizzo del materiale scavato, dovranno essere rispettate le norme sulle terre rocce da scavo dettate dall'art. 186 d.lgs. 152/2006, ricordando che:

- le operazioni di recupero dovranno essere privilegiate rispetto a quelle di smaltimento;

- l'impiego di terre da scavo nei processi industriali come sottoprodotti, in sostituzione dei materiali di cava, è consentito nel rispetto delle condizioni indicate nel d.lgs. 152/2006. All'interno delle linee guida delle "Linee guida per la gestione delle terre e rocce da scavo" (approvate con D.G.R. n. 24-13302 del 15 febbraio 2010), sono indicati gli Utilizzi ammessi per le terre e rocce da scavo e sono dettagliate le procedure di campionamento e di verifica di compatibilità con il sito di destinazione oltre alle procedure amministrative per l'utilizzo.

AZIENDE A RISCHIO DI INCIDENTE RILEVANTE

17. La nuova viabilità in sostituzione alla soppressione del passaggio a livello posto in prossimità dell'industria a rischio di incidente rilevante (Rivoira) dovrà essere realizzata prioritariamente rispetto agli altri interventi, in ogni caso durante la realizzazione delle opere in progetto dovrà sempre essere garantito l'accesso dei mezzi di soccorso da e per l'industria a rischio rilevante.

SALVAGUARDIA E VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO RURALE E TUTELA DELLA FAUNA SELVATICA

18. Nella predisposizione del progetto esecutivo, il proponente dovrà verificare con il Comprensorio Irriguo del Canavese (Sede: Via Trieste 22/A - 10014 Caluso – tel. 011-9832006; Segreteria: Via Caduti della Libertà 14 –10034 Chivasso) operante nell'area di intervento e con il Comune di Chivasso 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 funzionalità della rete irrigua e da permettere l'effettuazione delle operazioni di manutenzione della rete stessa in maniera agevole e in sicurezza.

19. Il progetto esecutivo dovrà sviluppare la progettazione degli interventi di mitigazione e di ripristino ambientale delle superfici interessate dalla realizzazione dei lavori e il computo metrico dovrà comprendere le relative voci di spesa. Tale progettazione dovrà considerare anche le aree dismesse dall'esercizio ferroviario. Le opere a verde dovranno essere eseguite nelle stagioni idonee (primavera ed autunno), utilizzando specie erbacee, arbustive ed arboree autoctone adatte alle condizioni stazionali. Al fine di garantire l'attecchimento del materiale vegetale utilizzato, il proponente dovrà prevedere un periodo di manutenzione di tali opere, da svolgersi almeno nel triennio successivo alla realizzazione delle stesse, che preveda 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.

20. Poiché l'intervento in progetto interferisce con le aree agricole esistenti, dovrà essere consentito l'accesso ai fondi sia durante la fase di cantiere, sia nella fase di esercizio dell'opera viaria/ferroviaria.

21. Nel caso si verificano frazionamenti delle proprietà delle aziende agricole, il proponente dovrà, per quanto possibile, promuovere gli interventi di ricomposizione fondiaria

22. Gli interventi di mitigazione relativi alla permeabilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria al passaggio della fauna selvatica (piccoli mammiferi, anfibi e rettili) 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). Particolare attenzione dovrà essere posta anche nella progettazione degli inviti e della vegetazione localizzata in prossimità dei passaggi. Dovrà infine essere predisposto un piano di manutenzione di tali interventi.

23. Qualora sia necessario posizionare barriere antirumore con pannelli fonoassorbenti trasparenti, questi dovranno essere realizzati con materiali opachi o colorati o satinati, evitando materiali riflettenti o totalmente trasparenti, in modo da risultare visibili all'avifauna ed evitare collisioni. A questo proposito si invita a 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.

24. Il taglio della vegetazione arborea dovrà essere limitato al minimo indispensabile e dovrà essere posta particolare cura nella gestione della fase di cantiere, al fine di evitare danneggiamenti agli alberi esistenti.

ASPETTI RELATIVI ALLE INTERFERENZE CON INFRASTRUTTURE

25. Per quanto riguarda l'interferenza con l'Autostrada A4 Torino-Milano:

- il progetto esecutivo delle opere dovrà prevedere una cantierizzazione con due corsie a larghezza ridotta per senso di marcia in modo tale da minimizzare i flessi delle correnti veicolari, escludendo l'attuazione di una deviazione della carreggiata per Milano in quanto troppo penalizzante in termini di tracciato e quindi di velocità di esercizio;
- prima dell'avvio dei lavori dovrà essere stipulato apposito atto convenzionale fra le parti per la regolamentazione delle nuove opere, compresa la pista ciclo-pedonale;
- dovrà essere rispettata l'uniformità di ogni elemento/particolare costruttivo (arginelli, cordoli, barriere di sicurezza, barriere acustiche, parapetti, recinzioni, embrici, ecc.) con quanto già presente sull'infrastruttura autostradale recentemente oggetto di ammodernamento;
- la realizzazione dei lavori dovrà consentire il costante mantenimento dell'esercizio autostradale, un'eventuale interruzione potrà venire concessa esclusivamente nelle ore notturne per comprovate motivazioni tecniche e con modalità che verranno comunicate al proponente dalla concessionaria i cui uffici tecnici in sede di progetto esecutivo verificheranno tutte le singole fasi e gli aspetti conseguenti alle cantierizzazioni per consentire il traffico autostradale, come l'apertura dei varchi, segnaletica da D.M. 10-07-02, lavoro notturno, guardiania della deviazione, riasfaltatura, segnaletica definitiva;
- nel progetto esecutivo dovranno essere rappresentati i particolari costruttivi degli elementi di transizione tra barriere di sicurezza b.r. e b.p., dello smaltimento delle acque di piattaforma autostradale interferito dai cordoli delle barriere di sicurezza e dovrà essere indicata la durata dei lavori in ambito autostradale, ai fini dell'approvazione delle macrofasi.

26. In sede di progettazione esecutiva dovranno essere valutate tecnicamente con gli Enti e le Società interessate eventuali ulteriori interferenze del tracciato con altri servizi, e nel caso procedere con spostamenti e/o adeguamenti. Qualora si rendesse necessario provvedere a spostamenti e/o modifiche degli elettrodotti, il progetto esecutivo delle opere dovrà essere trasmesso agli enti gestori, si ricorda che nessuna condotta di energia elettrica e nessuna tubazione metallica sotterranea può essere costruita, modificata o spostata senza che sul relativo progetto si sia ottenuto il Nulla Osta del Ministero.

MONITORAGGIO

27. Dovranno essere concordate con il Dipartimento Arpa di Torino, competente per territorio le modalità e le tempistiche di attuazione delle attività di monitoraggio e di consegna dei risultati delle attività suddette.

28. Il protocollo di monitoraggio dovrà tener conto dei parametri chimico-fisici generali, richiesti per la determinazione dello stato ecologico delle acque dal Decreto 8 novembre 2010, n. 260 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, con particolare riferimento a quelli utili a definire le condizioni termiche, di ossigenazione, salinità e acidificazione. Nella fase di cantiere dovrà anche essere monitorata la presenza nelle acque di solidi sospesi e di inquinanti legati ai processi di lavorazione

29. Dovranno essere realizzate apposite campagne di monitoraggio del rumore generato dall'esercizio delle nuove infrastrutture, con modalità di realizzazione da concordarsi con ARPA Piemonte.

30. Nelle fasi di cantiere dovranno essere realizzate apposite campagne di monitoraggio della qualità dell'aria (PTS e PM10), con modalità di realizzazione da concordarsi con ARPA Piemonte.

FASE DI CANTIERE

31. 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 foraggere 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.

32. Per tutte le lavorazioni che saranno realizzate in prossimità dei corsi d'acqua e dei canali irrigui dovranno essere adottati tutti i provvedimenti necessari per evitare intorbidamenti delle acque e sversamenti accidentali di materiali, in modo da eliminare tutte le possibilità d'inquinamento delle acque. A tal fine dovrà essere predisposto un piano di intervento rapido per il contenimento e l'assorbimento di eventuali sversamenti accidentali che interessino le acque e/o il suolo

33. Al termine dei lavori i cantieri dovranno essere tempestivamente smantellati e dovrà essere effettuato lo sgombero e lo smaltimento dei materiali utilizzati per la realizzazione dell'opera, evitando la creazione di accumuli permanenti in loco. Per quanto riguarda le aree di cantiere, quelle di deponia temporanea, quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali, le piste di servizio realizzate per l'esecuzione dei lavori, nonché ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, dovrà essere effettuato quanto prima il recupero e il ripristino morfologico e vegetativo dei siti.

Preso atto della documentazione depositata e dei contributi formulati nel corso dell'intera istruttoria regionale;

vista la L.R. 40/1998 e s.m.i.;

visto il R.D 523/1904;

visti i pareri pervenuti ed acquisiti agli atti della CdS;

visti i verbali delle Conferenze dei Servizi;

visti i verbali dell'Organo Tecnico Regionale;

per tutto quanto sopra esposto e accogliendo le proposte dei relatori la Giunta, con voto unanime espresso nelle forme di legge,

delibera

- di esprimere giudizio positivo di compatibilità ambientale ex art. 12 della l.r. 40/98, comprensivo delle autorizzazioni ambientali in merito al progetto della "Bretella ferroviaria bidirezionale di collegamento della linea Chivasso – Aosta – Pre-S.Didier con la linea Torino – Milano (denominata "Lunetta di Chivasso"), con soppressione di n. 3 passaggi a livello e realizzazione della relativa viabilità sostitutiva" presentato, in nome e per conto di RFI, dalla Società ITALFERR S.p.A., con sede legale in Roma, in via Marsala 53/67, in quanto la sua attuazione risulta sostenibile per le motivazioni di seguito evidenziate:

- l'opera ferroviaria in progetto rientra tra gli interventi programmati sulla rete ferroviaria piemontese e, in particolare, la scelta progettuale relativa al collegamento diretto tra la linea Chivasso-Aosta e la linea Milano-Torino evitando l'attestamento presso la stazione di Chivasso ed è conforme alla soluzione ritenuta funzionalmente più valida, posta alla base dell'Accordo di Programma Quadro Interregionale per l'adeguamento e il miglioramento del sistema di trasporto

ferroviario Aosta-Torino sottoscritto da Regione Piemonte, Regione Autonoma Valle d'Aosta, R.F.I. SpA, Ministero delle infrastrutture e Ministero dello sviluppo economico il 9 aprile 2008;

- tale intervento si configura come strategico, tra gli interventi necessari da eseguirsi sulla tratta Torino-Aosta, per ottenere significative riduzioni dei tempi di percorrenza, aumentare il livello di sicurezza e di affidabilità dell'infrastruttura ferroviaria;
- nel corso della definizione progettuale dell'intervento relativo alla Lunetta si è tenuto conto di tutte le richieste pervenute dal Comune di Chivasso, finalizzate ad una ottimizzazione del tracciato e ad una ricucitura del tessuto urbano conseguente alla dismissione del tratto storico della linea che attualmente attraversa aree urbanizzate;
- con il recepimento da parte di R.F.I. delle richieste presentate nell'ambito della procedura di V.I.A. e l'adeguamento del progetto originariamente proposto, il tracciato definitivo della Lunetta ha raggiunto una maggiore efficacia in termini di costi/benefici, rispetto all'opera ipotizzata nel 2005 e al progetto sottoposto alla fase di verifica nel 2008;
- l'attuazione degli interventi di mitigazione dell'impatto ambientale proposti eviterà la compromissione delle capacità riproduttive delle risorse naturali dei luoghi, mentre gli impatti ambientali residui riconducibili alla fase di costruzione e gestione dell'infrastruttura potranno essere mitigati con il recepimento delle circostanziate e puntuali prescrizioni definite in premessa;
- di condizionare l'efficacia del presente provvedimento all'osservanza di tutte le prescrizioni dettagliatamente formulate in premessa;
- di dare atto che a seguito delle verifiche effettuate congiuntamente dal Comune di Chivasso e dalla Direzione Programmazione strategica politiche Territoriali ed Edilizia, Settore Attività di gestione e Valorizzazione del paesaggio, le aree interessate non sono soggette a vincolo paesaggistico e che gli ambiti territoriali d'intervento non ricadono all'interno dei 150 m della fascia fluviale del Torrente Orco, e che pertanto non è richiesto il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica;
- di dare atto che ai sensi degli artt. 12 e 13 della l.r. 40/1998 il presente provvedimento sostituisce, a tutti gli effetti, ogni autorizzazione, concessione, nulla-osta o atto di assenso comunque denominato di competenza dei soggetti di cui all'art. 9 della l.r. 40/98 ai fini della realizzazione dell'opera e pertanto viene rilasciata:

L'AUTORIZZAZIONE AI SENSI DEL R.D. 523/1904

limitatamente alle interferenze tra le opere in oggetto e il rio Orchetto, corso d'acqua iscritto con il n. 372 nell'elenco delle Acque Pubbliche della Provincia di Torino, a norma del T.U. 25/07/1904 n. 523 sulle opere idrauliche, gli interventi autorizzati, procedendo da monte verso valle, sono:

- a) tombino scatolare in cemento armato per l'attraversamento della viabilità stradale, di sezione netta interna m 3,00 x 2,50 e lunghezza complessiva di m 27,50 e relativi muri d'ala con sviluppo a becco di flauto. All'imbocco ed allo sbocco del manufatto è prevista la realizzazione di una piccola soglia in massi di cava;
- b) tombino scatolare in cemento armato sempre per l'attraversamento della viabilità stradale, di sezione netta interna m 3,00 x 1,50 e lunghezza complessiva di m 16,00 e relativi muri d'ala con sviluppo a becco di flauto, con piccola soglia in massi di cava all'imbocco ed allo sbocco;
- c) tombino scatolare in cemento armato per l'attraversamento della linea ferroviaria in progetto, di sezione netta interna m 3,00 x 1,50 e lunghezza complessiva di m 18,55 anch'esso con muri d'ala con sviluppo a becco di flauto e con piccola soglia in massi di cava all'imbocco ed allo sbocco;
- d) tombino scatolare in cemento armato per l'attraversamento stradale per l'accesso al sottovia, di larghezza m 3,00 e lunghezza complessiva di m 5,00 e relativi muri d'ala, con piccola soglia in massi di cava all'imbocco ed allo sbocco. Con riferimento a tale opera l'altezza netta interna del manufatto dovrà essere tale da garantire almeno 1,00 metri di franco rispetto al livello di piena duecentennale del rio Orchetto. L'altezza netta interna pertanto dovrà risultare non inferiore a m 1,50;
- e) manufatto di scarico a sezione trapezia nel rio Orchetto della vasca di laminazione delle acque meteoriche provenienti dalle sedi stradali e ferroviaria.

Il parere favorevole si intende rilasciato con l'esclusione di ogni responsabilità dell'Amministrazione Regionale in ordine alla stabilità dei manufatti (caso di danneggiamento o crollo) in relazione al variabile regime idraulico dei corsi 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 che saranno necessarie, previa specifica autorizzazione.

Prima dell'esecuzione dei lavori nel rio Orchetto il proponente dovrà richiedere al Settore decentrato opere Pubbliche e difesa assetto idrogeologico di Torino la concessione demaniale ai sensi della L.R. 12/2004 e del relativo regolamento di attuazione n. 14/R, allegando gli elaborati del progetto esecutivo in duplice copia, che attestino il recepimento delle prescrizioni contenute nel presente atto.

- di dare atto che l'autorizzazione e gli atti di assenso sopra indicati sono rilasciati facendo salvi ed impregiudicati eventuali diritti di terzi;

- di dare atto che il giudizio di compatibilità ambientale ai sensi del d.lgs. 152/2006 e s.m.i. ha efficacia per la durata di anni cinque per la conclusione dei lavori a decorrere dalla data di pubblicazione del presente atto;

- di stabilire altresì che il proponente comunichi, con almeno quindici giorni di anticipo la data inizio e l'ultimazione dei lavori all'ARPA competente per territorio, al Settore Regionale Decentrato OO.PP e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino e all'AIPO, al fine di consentire eventuali accertamenti tesi a verificare la rispondenza fra quanto previsto e quanto realizzato, nonché il nominativo del tecnico incaricato della direzione dei lavori. Ad avvenuta ultimazione il committente dovrà inviare dichiarazione del Direttore dei lavori attestante la realizzazione delle opere in conformità col progetto esaminato ed il completo recepimento delle prescrizioni; resta a carico del proponente l'onere conseguente la sicurezza idraulica del cantiere, ai sensi del D.Lgs 81/2008 e s.m.i.

- di dare atto che l'opera in progetto, in seguito alle verifiche effettuate dal comune di Chivasso, non è conforme alle previsioni del PRGC vigente, pertanto, ai fini della realizzazione dell'opera, il Proponente dovrà richiedere l'attivazione della procedura ex art. 81 del DPR 616/77 e s.m.i.

Copia della presente deliberazione sarà inviata al soggetto proponente e a tutti i soggetti interessati di cui all'art. 9 della l.r. 40/98, nonché depositata in copia conforme presso l'Ufficio regionale di deposito progetti in Via P. Amedeo 17 Torino .

Avverso la presente deliberazione è ammesso ricorso al tribunale amministrativo regionale entro il termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto, o della piena conoscenza, secondo le modalità di cui alla legge 1034/1971, ovvero ricorso Straordinario al Capo dello Stato entro centoventi giorni dalla data di cui sopra, ai sensi del DPR. 24 novembre 1971 n. 1199.

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto, dell'art. 5 della L.R. 22/2010 e ai sensi dell'art. 12, comma 8 della l.r. 40/1998.

(omissis)