



A.T.I.V.A. S.p.A.

(AUTOSTRADA TORINO IVREA VALLE D'AOSTA - SOCIETA' PER AZIONI)

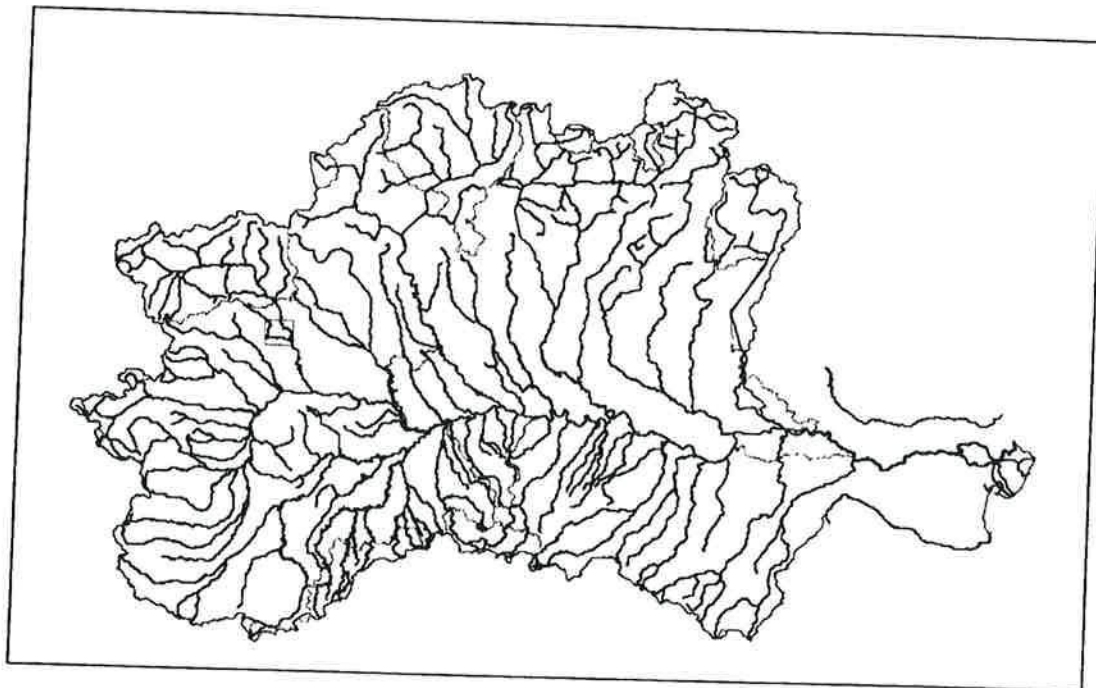


AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME PO
PARMA

Piano stralcio di integrazione al PAI Nodo idraulico di Ivrea

Legge 18 Maggio 1989, n. 183, art. 17, comma 6-ter e succ. modif. e integr.

Relazione tecnica



Indice

1. Quadro di riferimento.....	2
1.1. Pianificazione e programmazione ordinarie.....	2
1.2. Pianificazione e programmazione straordinarie.....	3
1.3. Collocazione del «Piano stralcio di integrazione» nell'ambito delle attività di pianificazione e programmazione svolte o in corso.....	4
2. Contenuti del Piano Stralcio di integrazione al PAI - Nodo idraulico di Ivrea	5
3. Caratteristiche del nodo idraulico di Ivrea	6
3.1. Aspetti generali	6
3.2. Caratteristiche idrologiche	7
3.3. Caratteristiche idrauliche	9
3.4. Condizioni di criticità.....	10
4. Criteri generali di sistemazione e assetto di progetto	11
5. Assetto di progetto risultante dalla fase di consultazione – osservazione ai sensi dell'art. 18 della Legge 183/89 e dall'art. 1-bis della Legge 365/2000.....	16
5.1. Immobili esposti a condizioni di pericolosità idraulica.....	16
5.2. Limitazioni all'uso del suolo in corrispondenza dello scolmatore naturale della Dora Baltea	16

- parallelamente all'autostrada, con i fornicci autostradali che alimentano la zona compresa tra l'autostrada stessa e l'incile;
- al crescere dei livelli in golena nella zona compresa tra l'autostrada e l'incile, le velocità di flusso tendono ad annullarsi finché inizia la tracimazione del rilevato autostradale; immediatamente dopo, si ha all'attivazione dell'incile, con un flusso principale che si incanala lungo l'incisione del torrente Ribes;
 - l'ulteriore crescita dei livelli provoca l'ampliamento dell'area di inondazione, che coinvolge l'abitato di Fiorano ed attiva un'altra incisione naturale del terreno che convoglia le acque verso il Ribes;
 - nelle condizioni di colmo dell'onda di piena, la portata massima defluente sotto il Ponte Vecchio è pari a $1.700 \text{ m}^3/\text{s}$; il livello idrico massimo a monte, in corrispondenza dell'incile arriva circa a quota 246,50 m s.m.; la portata defluente lungo il by-pass è pari a $1.200 \text{ m}^3/\text{s}$;
 - le velocità massime lungo il Ribes sono dell'ordine di 1,0-1,5 m/s, mentre in corrispondenza dell'incile di Fiorano e nella zona tra quest'ultimo e l'autostrada le velocità di flusso rimangono contenute su valori pari a 0,2-0,5 m/s.

3.4. Condizioni di criticità

Le modalità di deflusso sopra descritte comportano rischi di inondazione prevalentemente connessi all'attivazione del by-pass naturale in sponda destra, che riguardano sia gli abitati lungo il percorso sia le numerose infrastrutture viarie che attraversano l'area sede di deflusso e di inondazione. In particolare, per piene con tempo di ritorno superiore ai 20 anni il nodo presenta le seguenti caratteristiche di elevata criticità:

- ad elevato rischio di inondazione parte dell'abitato di Ivrea, gli abitati di Lessolo, Montalto Dora, Fiorano, Banchette, Samone, Salerano, Pavone;
- ad elevato rischio di interferenza, con conseguenti danni strutturali gravi, le infrastrutture viarie autostradali, stradali e ferroviarie presenti lungo il by-pass;
- a rischio di danneggiamento le opere idrauliche presenti nel tratto urbano.

Le piene del 1993 e del 1994 hanno entrambe dato luogo alle manifestazioni di dissesto sopra indicate, per quanto diversificate nella dinamica di evoluzione e negli effetti locali.

La recente piena dell'ottobre 2000 è stata, più gravosa delle due precedenti. In particolare ha dato luogo, lungo il by-pass, a una inondazione un poco più estesa rispetto all'area delimitata come fascia B nel PSFF e ha provocato l'allagamento di parte dell'abitato di Ivrea, oltre che del comune di Fiorano. Inoltre ha provocato danni ingenti alle infrastrutture viarie: l'autostrada Torino - Aosta, sommersa ed erosa per un lungo tratto nel comune di Fiorano e la strada provinciale n° 68, il cui rilevato è stato in parte asportato e danneggiato tra Banchette e Lessolo e nel comune di Fiorano.

4. Criteri generali di sistemazione e assetto di progetto

L'assetto generale di progetto del nodo definito nel PAI e precisato con maggiore dettaglio nel presente Piano stralcio di integrazione tiene conto dell'esigenza di ridurre a valori compatibili le condizioni di rischio idraulico per gli abitati e di eliminare le interferenze con le infrastrutture viarie sia ai fini della sicurezza delle stesse sia per evitare i maggiori effetti indotti sulle aree allagate.

Oltre agli aspetti locali, l'assetto generale di progetto richiede che gli effetti degli interventi passivi necessari per le finalità precedenti siano tali da non aggravare i deflussi a valle, provocando aumenti dei valori di colmo dell'onda di piena.

I criteri generali sopra richiamati hanno portato alle seguenti assunzioni, che caratterizzano la definizione degli scenari di progetto, relative alle modalità di deflusso della piena lungo i due rami di Dora Baltea (ramo principale, attraverso il ponte vecchio; ramo secondario o destro, attraverso l'incile di Fiorano, il rio Ribes e il torrente Chiusella):

- l'intero sistema di difese idrauliche del nodo deve essere dimensionato, in coerenza con gli obiettivi generali del PAI e con l'assetto complessivo dell'asta fluviale, con riferimento a una piena di progetto con tempo di ritorno di 200 anni;
- le condizioni di funzionamento del nodo, rispetto alla piena di progetto, devono essere tali da mantenere inalterata la quota idrometrica nell'alveo principale della Dora Baltea, in corrispondenza dell'incile; tale criterio assicura, a parità di portata, di mantenere invariato il profilo di piena

dall'incile verso monte rispetto a quello che si manifesta nel caso in cui il corso d'acqua mantenga l'assetto preesistente alla piena dell'ottobre 2000; con tale assunzione non si aggravano le condizioni di esondabilità del tratto di monte e si conserva inalterato il volume di invaso (ai fini della laminazione a valle);

- sono conservate le aree di fondovalle utili all'espansione e alla laminazione delle piene, al fine di non incrementare i deflussi a valle del nodo e, di conseguenza, le condizioni di sicurezza degli abitati;
- è mantenuta, al massimo di quanto realizzabile, l'attuale frequenza di attivazione del ramo di by-pass, ai fini di non aumentare il rischio attuale di allagamento delle aree che diventano sede del deflusso delle acque di piena;
- sono privilegiate le soluzioni costruttive che consentano il controllo delle condizioni di deflusso delle piene con il minore scostamento compatibile con le condizioni di attivazione naturale e tramite dispositivi della massima affidabilità di funzionamento.

In funzione dei criteri generali di sistemazione sopra richiamati, la ricerca della migliore soluzione di assetto idraulico per il nodo è stata affrontata attraverso una procedura di verifica del funzionamento idraulico di scenari di sistemazione diversi.

I risultati ottenuti hanno individuato il seguente assetto di progetto come il più idoneo per la messa in sicurezza del nodo idraulico:

- argini, con funzione di protezione degli abitati, individuati, per posizione e tracciato, dalla fascia B di progetto del presente Piano stralcio;
- interventi di modellamento del piano campagna nell'intorno dell'incile necessari a mantenere invariati i livelli idrici in Dora Baltea (nella sezione corrispondente all'incile) rispetto a quelli della situazione attuale;
- completamento degli interventi di adeguamento delle infrastrutture viarie interferenti: autostrada Torino-Aosta (in corrispondenza dell'incile) al fine di rendere il rilevato "trasparente" e non tracimabile; ponte della S.P.77 sul torrente Chiusella.

Rispetto alle ipotesi di funzionamento del by-pass, l'ipotesi migliore prevede un modellamento morfologico dell'area prossima all'incile che fissa la quota di tracimazione a 243,80 m s.m. ed assegna una scabrezza $15 \text{ m}^{1/3}/\text{s}$ sulla 1^a parte e $10 \text{ m}^{1/3}/\text{s}$ sulla 2^a parte dell'area di incile.

Prot. 11545/E 12/11/2010



DITEC
SEPRES

Direzione Opere pubbliche, difesa del suolo, economia montana e foreste
Settore Decentrato OO. PP. e Difesa Assetto Idrogeologico di Torino
andrea.tealdi@regione.piemonte.it

Prot. n. 80773 /1406

Torino, - 8 NOV. 2010

ns. prot. n.

- Alla Direzione Trasporti
Settore Viabilità e
Sicurezza Stradale
Via Belfiore, 23
10125 - TORINO
- e p.c. All' Autorità di Bacino del Fiume PO
Via Garibaldi, 75
43100 - PARMA
- " All' A.I.P.O.
Agenzia Interregionale per il PO
Area Idrografica PO Piemontese
Via Garibaldi, 75
43100 - PARMA
- " All' A.T.I.V.A. Spa
Strada della Gebrosa, 86
10156 - TORINO
- " Alla Direzione OO.PP., Difesa Suolo,
Economia Montana e Foreste
C.so Bolzano, 44 - TORINO
- " Al Settore Regionale
Difesa Assetto Idrogeologico
Via Petrarca, 44 - TORINO
- " Alla Provincia di Torino
Area Territorio Trasporti e
Protezione Civile
C.so G. Lanza, 75 TORINO
- " Al Comune di
PAVONE C.SE

**OGGETTO: R.D. 523/1904 sulle Opere Idrauliche.
Espressione di parere unico regionale ai sensi dell'art. 81 del
DPR 616/77 sul progetto definitivo dell'ATIVA di adeguamento
del Viadotto Marchetti sull'autostrada A. 4/5 Ivrea - Santhià
1° stralcio esecutivo del nodo idraulico di Ivrea .**

Via Belfiore, 23
10125 TORINO
Tel. 0114321405 - Fax 0114322826

Poichè dalla riunione del 03 novembre 2010, indetta a Parma dall'Autorità di Bacino del Fiume PO alla quale hanno partecipato il presente Settore, il Settore Regionale Difesa Assetto Idrogeologico, l'AIPO, l'ANAS, la Provincia di Torino, l'ATIVA SpA, è emersa la necessità che questo Settore, nelle more dell'approvazione della nuova gerarchizzazione del reticolo idrografico e delle nuove competenze degli Enti, autorizzi l'opera ai sensi del R.D. 523/1904 anche al fine di prescrivere, in quanto Autorità Idraulica competente, la necessaria manutenzione monte e a valle della infrastruttura stradale in argomento con interventi di taglio della vegetazione arborea ed arbustiva al fine di garantire nel tempo le condizioni di idoneità della sezione di deflusso verificata;

considerato che il viadotto Marchetti, quale opere infrastrutturale viaria, prevederà la esecuzione di un'unica campata in c.a. della lunghezza di circa 245 m, larghezza dell'impalcato di circa m. 40, nonché la esecuzione di platea e difese spondali in massi di cava collocati a secco lungo l'alveo demaniale del rio Ribes, per un lunghezza complessiva di circa 112 m. ;

considerato che la compatibilità idraulica della citata infrastruttura stradale, con le portate al colmo (1265 mc/sec.) che potrebbero essere attivate lungo lo scolmatore della Dora Baltea (scolmatore che si sviluppa lungo il tracciato demaniale del Rio Ribes) è stata verificata anche dall'Autorità di Bacino del Fiume PO;

considerato che dovrà essere successivamente presentata a questo Settore e prima dell'inizio dei lavori, da parte dell'ATIVA e dell'ANAS, per quanto di propria competenza, istanza di Concessione ai sensi della L.R. 12/2004, 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;

considerato che in base all'istruttoria condotta, visto preliminarmente il R.D. 523/1905 le opere citate sono ritenute ammissibili nel rispetto del buon regime idraulico del corso d'acqua;

questo Settore esprime, **parere favorevole alle previsioni di cui al presente progetto definitivo a condizione che siano osservate le seguenti prescrizioni:**

1. nessuna variazione agli interventi progettati potrà essere introdotta senza la preventiva autorizzazione;
2. siano eseguiti accuratamente i calcoli di verifica della stabilità delle opere in argomento 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. Dovrà 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.

Anche le opere di sistemazione idraulica (platea e difese spondali previste in massi lungo il rio Ribes), per le quali è competente questo Settore, dovranno essere verificate alle sollecitazioni indotte dagli eventi di piena. 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;

3. durante la costruzione delle opere non dovrà essere causata turbativa del buon regime idraulico dei corsi d'acqua;
4. 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;
5. durante la costruzione delle opere non dovrà essere causata turbativa del buon regime idraulico dei corsi d'acqua;
6. i lavori dovranno essere ultimati entro 24 mesi e pertanto i lavori in argomento dovranno essere eseguiti, a pena decadenza della stessa, entro il termine sopraindicato, 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 committente, nel caso in cui, per giustificati motivi, l'inizio dei lavori non potesse avere luogo nei termini previsti;
7. il parere si intende rilasciato con l'esclusione di ogni responsabilità dell'Amministrazione in ordine alla stabilità dei manufatti (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 m. 100 e per una larghezza cautelativa non inferiore a 50 m. comprensiva per lo più dell'alveo del corso d'acqua e delle fasce di rispetto per ambe le sponde di m.10 sottotutela secondo i disposti del R.D.523/1904.

I citati interventi manutentivi, poichè permene a monte del presente Viadotto Marchetti anche la grave criticità idraulica costituita dal doppio attraversamento del rio Ribes con l'autostrada Torino-Aosta (portata smaltibile dalle esistenti sezioni di deflusso di circa 100 mc/sec, come emerso anche nella citata riunione del 03/11/2010 presso la sede dell'Autorità di Bacino del Fiume PO, in luogo dei 1265 mc/sec transitabili lungo il rio Ribes, nel caso di attivazione dello scolmatore della Dora Baltea) dovranno al momento essere estesi con la stessa larghezza di 50 m., a monte e a valle dei citati attraversamenti della To-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.

In caso di evento calamitoso che determini il transito di portate rilevanti sui citati e critici attraversamenti dell'autostrada Torino-Aosta che possano generare problemi al corretto smaltimento delle portate di piena affluenti, l'ATIVA e l'ANAS per quanto di propria competenza, dovranno inequivocabilmente assicurare adeguati interventi di protezione civile, impedendo quindi anche il transito nelle aree a rischio.

8. Il presente parere, è accordato ai soli fini idraulici, fatti salvi i diritti dei terzi, da rispettare pienamente sotto la personale responsabilità civile e penale del soggetto richiedente, il quale terrà l'Amministrazione Regionale ed i suoi funzionari sollevati ed indenni da ogni pretesa o molestia da parte di terzi, e risponderà di ogni pregiudizio o danno che dovesse derivare ad essi in conseguenza del presente parere;
9. 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;

Questo Settore, 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 funzionario istruttore
(Dott. Arch. Enzo Palmesano)

**IL VICARIO DELLA DIREZIONE**
(Dott. Arch. Andrea TEALDI)




SEPRE
SITEC

*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
e del Mare - Direzione Generale Valutazioni Ambientali

U.prot DVA - 2012 - 0028495 del 26/11/2012

Pratica N.

Ref. Alleanza:

Alla regione Piemonte
Direzione Ambiente
via Principe Amedeo 17
10123 TORINO

Alla Regione Piemonte
Settore viabilità
via Belfiore 23
10125 TORINO

Al Ministero per i beni e le attività culturali
Direzione Generale Paesaggio
via di San Michele 22
00153 ROMA

Al Ministero delle infrastrutture
Dipartimento per le infrastrutture
Struttura di vigilanza sulle concessioni
autostradali
via Nomentana
00161 ROMA

Alla ATIVA
strada Cerbrosa 86
10156 TORINO

e p.c. Al Presidente della Commissione tecnica
VIA/VAS
SEDE

OGGETTO: progetto di seconda fase di sistemazione del nodo Idraulico di Ivrea

Con nota n. 5995DB del 10 ottobre 2012 la regione Piemonte ha evidenziato che nel corso degli incontri finalizzati all'espressione del parere regionale in merito al progetto soggetto alla procedura di VIA statale denominato Messa in sicurezza del Nodo Idraulico di Ivrea dell'autostrada A5, l'ANAS, ha dichiarato che l'intervento non è compreso nella convenzione e conseguentemente il progetto è privo di copertura finanziaria.

Ufficio Minisite: MATT-DVA-2VA-OC-00
Funzionario responsabile: DVA-2VA-OC-00
DVA-2VA-OC-01_2012-0365.DOC

In riferimento alla situazione sopra richiamata, la Regione Piemonte chiede se si debba procedere alla istruttoria in corso o invece il progetto debba essere considerato improcedibile e restituito.

Considerato quanto comunicato, esaminata la questione, si comunica quanto segue, per gli aspetti di competenza del Ministero.

Nel caso in esame la realizzazione del progetto deriva da una prescrizione dell'Autorità di Bacino del Po che con nota del 22 giugno 2012, evidenziava alla società ATIVA che doveva essere effettuata una valutazione delle interferenze dei manufatti della rete autostradale con i fenomeni di deflusso delle piene della Dora Baltea.

Nel seguito sempre la stessa Autorità di Bacino, in occasione del progetto definitivo del viadotto Marchetti richiedeva con la nota del 18 novembre 2012, quanto già precedentemente evidenziato.

Con nota n. 80773 dell'8 novembre 2012, la Regione Piemonte nell'esprimere il proprio parere sul progetto del viadotto Marchetti, progetto soggetto alla procedura di art. 20 del dlgs n. 152/06, evidenziava e prescriveva tra l'altro, in merito agli interventi necessari per la corretta manutenzione idraulica della infrastruttura: *"resta l'obbligo per l'ANAS quale ente proprietario e dell'ATIVA, ente concessionario, per quanto di competenza provvedere tempestivamente al riadeguamento dei citati inadonei ponti al fine di assicurare il completamento della funzionalità terminale del nodo idraulico di Ivrea al fine di garantire nello stesso tempo la tutela della pubblica e privata incolumità"*

La Regione Piemonte nella DGR n. 12-1321- di approvazione dell'intervento del viadotto Marchetti, riprendeva interamente, pag. 7 della deliberazione citata, la prescrizione dell'Autorità di Bacino del Po.

Ciò premesso, la società ATIVA ha presentato per la procedura di VIA il progetto per il completamento del nodo idraulico per dar corso a quanto prescritto sia in sede di deliberazione regionale che e soprattutto per quanto prescritto dall'Autorità di Bacino.

Ciò premesso la scrivente ritiene impregiudicata ogni valutazione che esula da questa sede circa l'inserimento dell'opera nel piano finanziario dell'Anas, la ATIVA abbia correttamente presentato il progetto per la procedura di VIA considerato che la mancata attuazione del progetto mette in pericolo gli utenti autostradali. Ciò considerato, a parere della Direzione, la procedura di VIA deve essere conclusa a termine di legge.

Tanto si comunica per il prosieguo dell'istruttoria.

IL DIRETTORE GENERALE
(dott. Mariano Grillo)



AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME PO

Prot. N. 6339 /CM 3.3

Parma, 17 SET. 2013

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
Commissione tecnica VIA e VAS
Roma

c. p.c. Ad ATTIVA SpA
Torino

Alla Regione Piemonte
- Settore Pianificazione Difesa del Suolo
- Settore Viabilità e Sicurezza stradale
Torino

All'AIPO - Parma

OGGETTO: Progetto definitivo "Nodo idraulico di Ivrea - 2° fase di completamento degli interventi di adeguamento dell'Autostrada A5 Torino - Quincinetto".

Riunione del 19.09.2013.

Con riferimento alla nota n. 3138 del 11.09.2012, con la quale è stata convocata, per il prossimo 19 settembre 2013, la riunione del gruppo istruttore della Commissione di verifica VIA del progetto in oggetto specificato, si comunica che non è possibile assicurare a tale riunione la presenza dei rappresentanti di questa Autorità di bacino.

A seguito di una conversazione con l'Arch. Lembro, responsabile del gruppo istruttore della Commissione si inviano alcuni chiarimenti ed integrazioni alle note n. 70001 del 16.10.2012 alla Commissione VIA e n. 2207 del 27.03.2013 alla Regione Piemonte Settore Viabilità, che si allegano alla presente.

Il PAT definisce per la messa in sicurezza del nodo idraulico di Ivrea tre distinte tipologie di intervento: argini per la protezione dei centri abitati, mantenimento dell'incile del rio Ribes per l'attivazione del bypass della Dora Baltea, adeguamento delle infrastrutture viarie interferenti.

Il progetto presentato così come successivamente integrato è compatibile con la pianificazione di bacino vigente che prevede che il rilevato dell'Autostrada Torino Aosta risulti trasparente e non tracimabile per la piena di progetto e che l'autostrada conservi un'adeguata funzionalità nel corso di eventi di piena rilevanti.

Le caratteristiche tipologiche e dimensionali dell'opera sono state definite sulla base di analisi idrauliche che hanno aggiornato ad un livello di maggior dettaglio

quelle utilizzate nella pianificazione di bacino per la definizione dell'assetto di progetto.

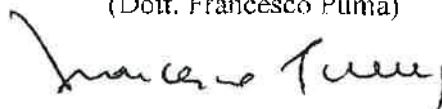
Per quanto riguarda i franchi idraulici è competenza di AIPO definirne la coerenza con l'assetto complessivo delle difese idrauliche presenti e con la rilevanza e l'importanza socio economica dei beni da difendere; essi tuttavia sono stati definiti sulla base dei criteri e delle buone pratiche in uso.

Gli effetti delle opere complessivamente realizzate per la messa in sicurezza del nodo idraulico di Ivrea e la loro capacità di assicurare il raggiungimento degli obiettivi definiti nella pianificazione di bacino saranno verificati attraverso le attività di monitoraggio in capo alla Provincia di Torino che ha in corso la messa in opera di uno specifico modello di monitoraggio idraulico.

Si resta a disposizione per ogni ulteriore ed eventuale chiarimento si rendesse necessario e si porgono distinti saluti.

Distinti saluti

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Francesco Puma)



0112

Referente: Ing. Andrea Corallo (tel. 0521-276207)

Dirigente di Struttura: Ing. Cinzia Merli (tel. 0521-276217)





AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME PO

27 MAR. 2013

Prot. N. 2207/CM 3.3

Parma,

Alla Regione Piemonte
Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità
e Logistica
Settore Viabilità e Sicurezza Stradale
Via Belfiore, 23
10125 Torino

e, p.c. Alla Regione Piemonte
Direzione Difesa del Suolo
Torino

ALL'AIPO
Ufficio Po piemontese
Parma

OGGETTO: Procedura VIA di competenza statale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/06 smi. inerente all'intervento "Autostrada A5 Torino - Quincinetto - nodo idraulico di Ivrea - 2^a fase di completamento".
Riunione del 26 marzo 2013 per l'espressione delle osservazioni regionali.

Con riferimento alla nota n. 1359 DB 1203 del 07.03.2013, con la quale codesta Direzione ha trasmesso l'invito a partecipare alla riunione fissata per il giorno 26 marzo p.v. per l'espressione delle osservazioni sul progetto in oggetto indicato, si comunica quanto segue.

L'adeguamento dell'autostrada A5 in corrispondenza del nodo idraulico di Ivrea è un intervento strutturale previsto nel PAI vigente, aggiornato in seguito agli eventi alluvionali del 1993 e del 2000, con le Varianti approvate con DPCM 30 giugno 2003, per quanto riguarda il Nodo idraulico critico di Ivrea, e con DPCM 13 novembre 2008 per quanto riguarda le Fasce Fluviali lungo la Dora Baltea.

In particolare le citate integrazioni al PAI costituiscono il risultato di approfondimenti della situazione idraulica, morfologica e territoriale condotti, in seguito ai citati eventi, nell'ambito dello *Studio di fattibilità per la sistemazione idraulica della Dora Baltea da Aymavilles alla confluenza in Po*, che hanno permesso una delimitazione di maggior precisione delle aree allagabili e delle fasce fluviali ed una più puntuale definizione dell'assetto idraulico complessivo della Dora Baltea e del suo scolmatore, il Rio Ribes. Successivamente al completamento dello Studi sono stati poi condotti per il nodo idraulico di Ivrea importanti e dettagliati approfondimenti con modelli bidimensionali e modelli finalizzati alla progettazione delle opere e al monitoraggio del nodo.

Il nodo idraulico di Ivrea è caratterizzato da un peculiare comportamento in corso di piena, infatti l'alveo della Dora Baltea, nel tratto in cui attraversa la città, ha una ridotta capacità di deflusso determinata dalla presenza della strettoia naturale sulla quale è impostato il ponte storico.

Al crescere della portata si ha una progressiva esondazione in destra orografica che, a partire dal tratto urbano, si propaga verso monte ed interessa il rilevato autostradale i cui fornici alimentano la zona compresa tra l'autostrada e l'incile finché superato il dosso naturale presente tra Fiorano e Banchette si attiva l'incile e la portata defluisce lungo l'incisione del Rio Ribes e lo percorre fino alla confluenza nel torrente Chiusella dove si immette a valle della città.

Le piene del 1993 e 2000 hanno entrambe riattivato l'incile secondo le dinamiche sopra descritte, causando l'inondazione di diverse parti dei centri abitati rivieraschi posti lungo la Dora Baltea e lungo il Rio Ribes.

Nel corso dei medesimi eventi alluvionali i livelli della piena hanno inoltre superato i rilevati autostradali e per lunghi tratti la sede stradale è stata sommersa, dissestata ed infine resa inagibile rendendo necessario dapprima il blocco del traffico e onerose opere di ripristino in fase post alluvionale.

L'adeguamento dell'infrastruttura autostradale si è reso necessario in primo luogo dalla constatazione che l'autostrada è estremamente vulnerabile ed esposta a gravi rischi alluvionali.

Complessivamente il progetto in esame prevede l'adeguamento della livelletta autostradale per una lunghezza di circa 10 Km e la realizzazione di tre nuovi viadotti. Fisso fa seguito al precedente lotto che ha riguardato l'adeguamento del viadotto Marchetti posto in corrispondenza della confluenza del Rio Ribes nel torrente Chiusella e la messa in opera di barriere mobili da chiudersi al superamento del livello di attenzione.

Per valutarne la compatibilità con le previsioni della pianificazione di bacino vigente ai sensi degli art. 19 e 38 delle NA del PAI occorre quindi esaminare le previsioni e le prescrizioni del Piano vigente. In particolare il piano definisce l'assetto di progetto per ogni tratto omogeneo in cui è stato suddiviso il nodo idraulico, sia in termini generali definendo gli obiettivi e le modalità di un ottimale funzionamento idraulico del nodo, sia in termini più specifici definendo le opere da realizzare prioritariamente.

L'assetto generale di progetto del nodo definito nel PAI evidenzia l'urgente necessità di messa in sicurezza degli abitati esposti a rischio idraulico tramite la realizzazione di arginature, e richiede ai proprietari delle infrastrutture viarie di eliminare le interferenze con il deflusso delle piene sia per migliorarne le condizioni di sicurezza sia per limitare i maggiori effetti indotti sulle aree allagate dalla loro presenza. L'assetto generale di progetto richiede inoltre che gli effetti degli interventi siano tali da non aggravare i deflussi a valle, provocando aumenti dei livelli e dei valori di colmo dell'onda di piena.

Per la sistemazione del nodo sono quindi previste tre distinte tipologie di intervento:

- argini per la protezione dei centri abitati;
- interventi di monitoraggio e manutenzione dell'incile per assicurarne una efficace funzionalità e prevenire aumenti dei livelli idrici lungo la Dora Baltea;
- completamento degli interventi di adeguamento delle infrastrutture viarie interferenti dell'Autostrada Torino-Aosta, al fine di rendere il relativo rilevato "trasparente" e non trascinabile.

Tale scelta è scaturita dalla ricerca di un equilibrio ottimale tra il mantenimento e il miglioramento dell'attuale capacità di laminazione, quando ambientalmente e territorialmente compatibile, e l'incremento della capacità di deflusso nello scolmatore.

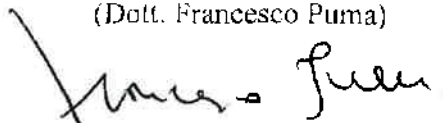
Tutto ciò premesso e valutato, il progetto in esame può essere considerato compatibile con la pianificazione di bacino vigente ed in tal senso infatti si è espressa questa Autorità di bacino nella nota Prot. 7001 del 16 ottobre 2012 trasmessa al MATTM che con nota Prot. n. 0021111 del 05.09.2012 aveva comunicato l'avvio del procedimento VIA e richiesto alle Amministrazioni interessate il parere di competenza.

Il richiamato pare, che ad ogni buon conto si allega, rileva la necessità di elaborare successivamente, in sede di aggiornamento della progettazione definitiva o di progettazione esecutiva e comunque prima dell'inizio dei lavori, alcune valutazioni integrative, espressamente previste dalla Direttiva Infrastrutture del PAI.

Si rileva infine che la definizione dei franchi di sicurezza sulle opere di difesa idraulica non rientra nelle competenze di questa Autorità di bacino, bensì fra quelle di AiPo che li definisce in coerenza con l'assetto complessivo delle difese idrauliche presenti e con la rilevanza e l'importanza socio economica dei beni da difendere.

Distinti saluti

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Francesco Puma)



0112

Referente: Ing. Anselma Colombo (tel. 0521-276207)

Dirigente di Struttura: Ing. Cinzia Merli (tel. 0521-276217)





AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME PO

Prot. N. 7001 /C.M.
(3,3)

Parma, 16 OTT. 2012

Al Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare
Direzione generale per le valutazioni ambientali
Roma

Ad ATIVA SpA
Torino

c. p.e. Alla Regione Piemonte
Direzione Difesa del Suolo
Torino

All'AIPO - Parma

OGGETTO: Progetto definitivo "Nodo idraulico di Ivrea - 2° fase di completamento degli interventi di adeguamento dell'Autostrada A5 Torino - Quincinetto".

Con riferimento alla nota n. 0021111 del 05.09.2012, con la quale codesta Direzione ha comunicato l'avvio del procedimento di VIA sul progetto indicato in oggetto e ha chiesto alle Amministrazioni competenti di voler trasmettere il proprio parere, si comunica quanto segue.

Gli elaborati idraulici contenuti nel progetto definitivo trasmesso da ATIVA integrano la progettazione preliminare con i soli risultati del modello bidimensionale, e pertanto non possono essere ritenuti completi ed esaustivi rispetto ai sette punti di verifica richiesti dalla Direttiva Infrastrutture del PAI. Mancano in particolare le verifiche di scalzamento delle pile e delle opere di fondazione dei viadotti previsti sul rio Ribes e sul torrente Chiusella.

Pertanto, in attesa degli elaborati integrativi, si conferma in linea generale la valutazione di compatibilità delle opere in progetto con la vigente pianificazione di bacino, espressa con nota n. 795 del 06.02.2012, sulla base degli elaborati del progetto preliminare.

Con riferimento infine agli interventi di sistemazione dell'alveo del rio Ribes (rivestimento del fondo e delle sponde) riportati nella tavola 115, si rappresenta che in relazione all'analogo intervento proposto dalla medesima ATIVA SpA, per l'adeguamento del Viadotto Marchetti, questa Autorità di bacino, con nota n. 3958 del 22.06.2012, aveva formulato le seguenti prescrizioni:

- "... non si ravvisa la necessità di intervenire con le opere di rivestimento del fondo e delle sponde del rio Ribes in corrispondenza del nuovo attraversamento; si ritiene 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;

si ritiene necessario siano effettuati nel tempo gli interventi di manutenzione della vegetazione lungo l'alveo del Rio Ribes funzionali a garantire le condizioni di scabrezza assegnate all'alveo nel modello bidimensionale utilizzato per la verifica della compatibilità idraulica del nuovo attraversamento. Per la programmazione e realizzazione di tali interventi di manutenzione si ritiene necessario un adeguato coordinamento fra il soggetto proprietario dell'infrastruttura autostradale e l'Autorità idraulica competente sul corso d'acqua in questione ai sensi del RD 523/1904, ...".

Si raccomanda quindi anche nel caso in esame, se possibile, il rispetto delle medesime indicazioni.

Distinti saluti

IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Francesco Puma)

Francesco Puma,

B112

Referente: Ing. Andrea Colombo (tel. 0521-276207)

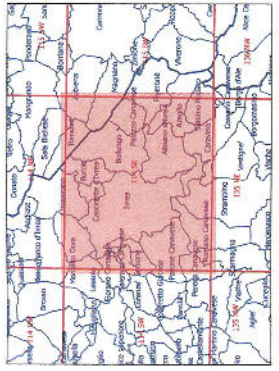
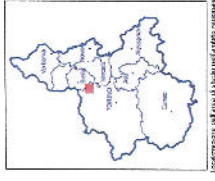
Dirigente di Struttura: Ing. Cinzia Merli (tel. 0521-276217)

Allegato



Ministero del Territorio e delle Infrastrutture
Direttiva 2007/60 CE - D.Lgs 49/2010
Informazione e consultazione al pubblico

**CARTA DELLA PERICOLOSITA'
DA ALLUVIONE**
Scala 1:25.000

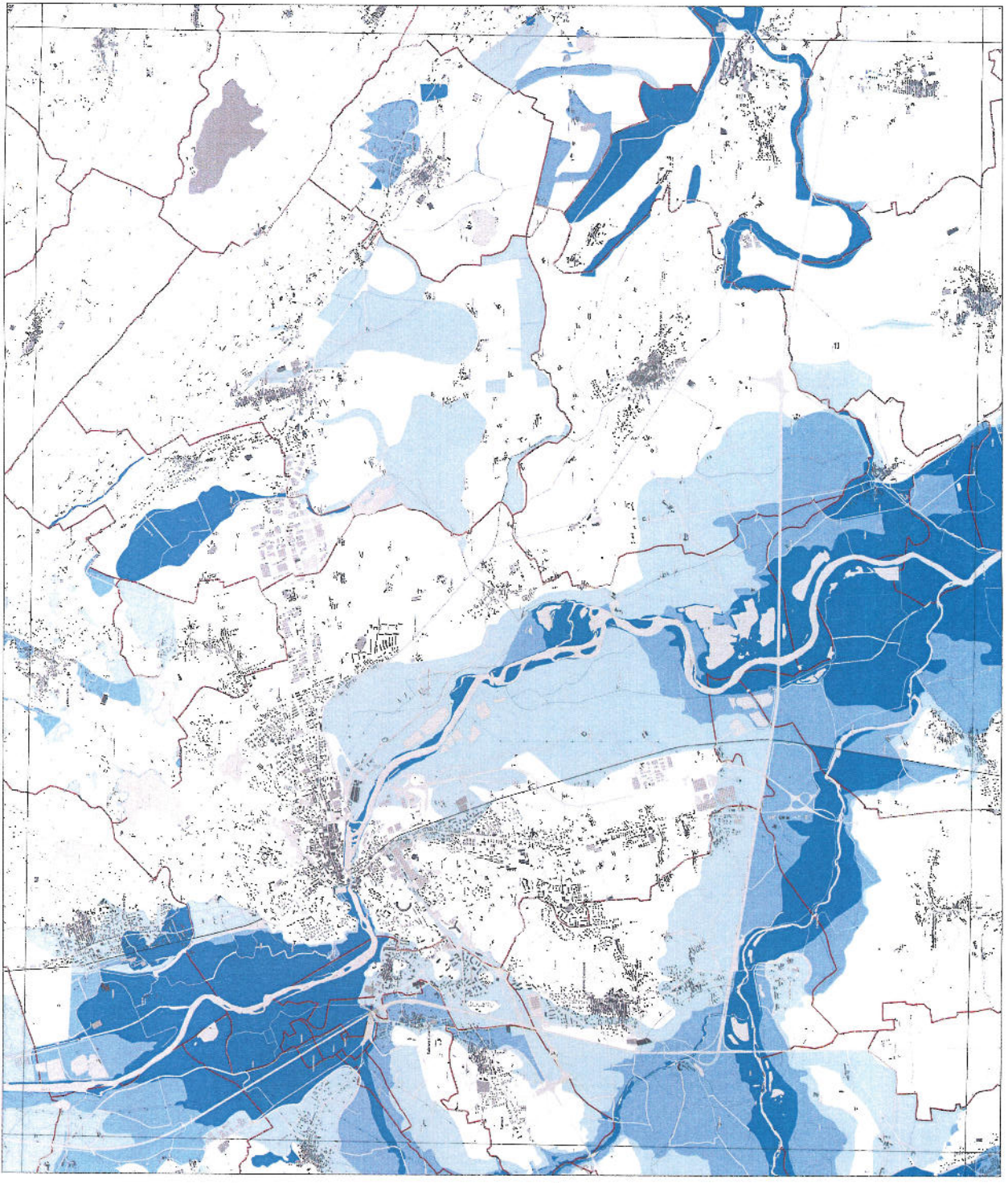


Trascurabile secondo la Carta Tecnica Regionale Tavola 114 SE
Maggio - Giugno 2014

SCENARI DI ALLUVIONE
L - RARA
M - POCO FREQUENTE
H - FREQUENTE
Limiti comunali

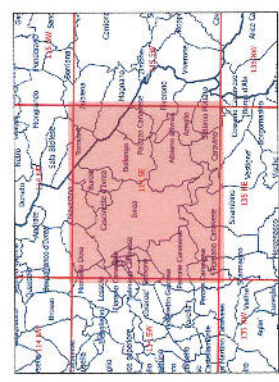
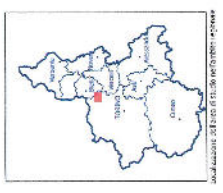
tempo di ritorno
da 20 a 50 anni

Note:
- Gli scenari di pericolosità derivano da modelli idraulici, l'interpretazione delle caratteristiche geomorfologiche del territorio e vincoli definiti dal PRCC.
- SDTCE - Base cartografica di riferimento GSI - Geo-servizio WMS.



Direttiva 2007/60 CE – D.Lgs 49/2010
Informazione e consultazione al pubblico

CARTA DEL RISCHIO DA ALLUVIONE
 Scala 1:25.000



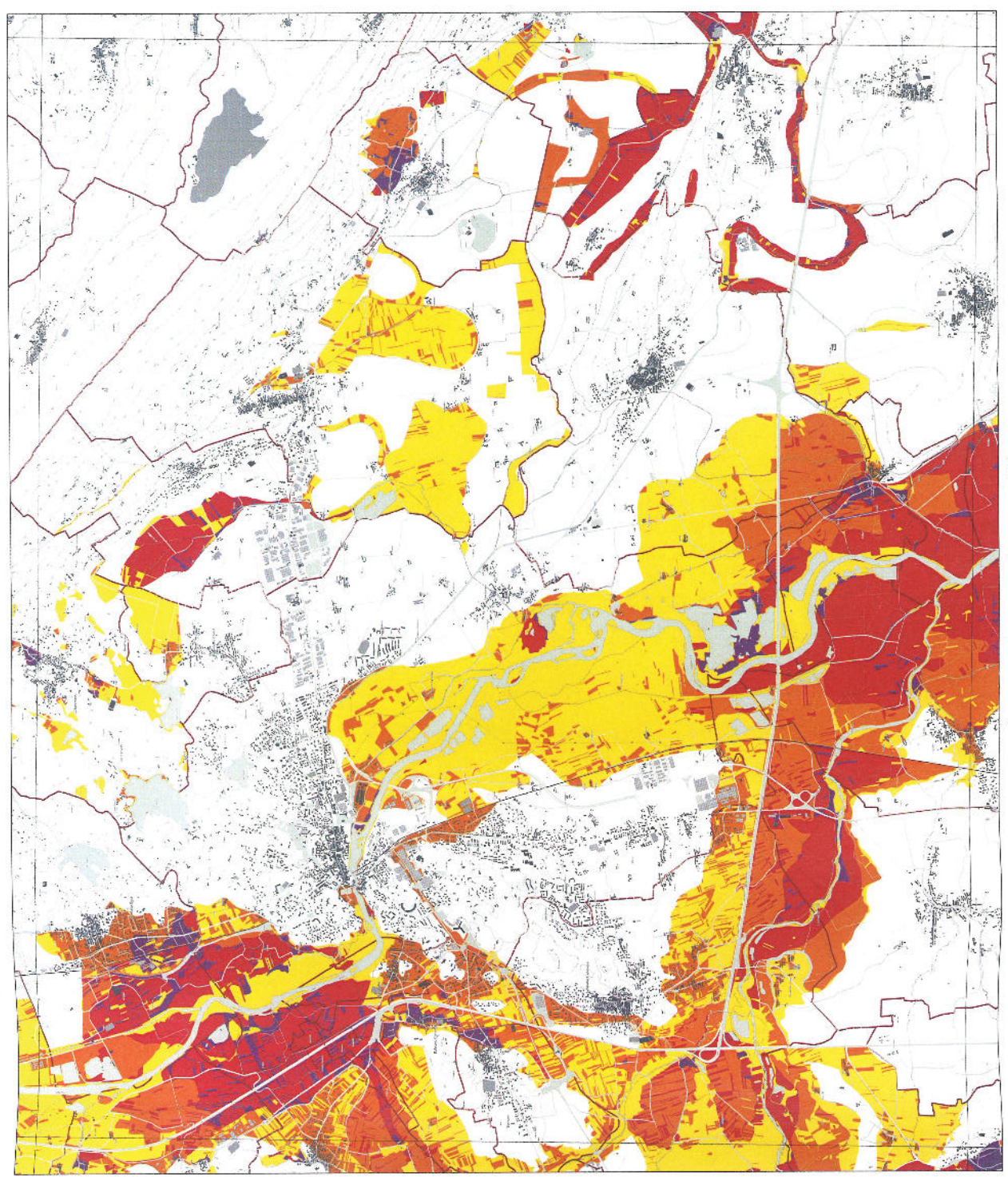
Insediamento secondo la Carta Tecnica Regionale - Tavola 114 SE
 maggio - giugno 2014

SCENARI DI RISCHIO

- R1 - RISCHIO MODERATO
- R2 - RISCHIO MEDIO
- R3 - RISCHIO ELEVATO
- R4 - RISCHIO MOLTO ELEVATO

Limiti comunali

Classi di Pericolosità			
D1	D2	D3	D4
L	R1	R2	R3
M	R1	R2	R3
H	R1	R2	R3



Note:
 - La Carta del rischio è elaborata dall'intersezione tra gli scenari individuati nella Carta di pericolosità da alluvione (classi H, M e L) e l'accoppiamento di classi del Layer Copert. Classificazione uso del suolo (aggiornamento 2010).
 - BDTRE - Rete cartografica di riferimento IRI - Geo servizio WGS.



Progetto di Piano per la valutazione e la gestione del rischio di alluvioni

Art. 7 della Direttiva 2007/60/CE e del D.lgs. n. 49 del 23.02.2010

IV A. Area a rischio significativo di alluvione ARS Distrettuali 2. Schede monografiche

Fiume Dora Baltea a Ivrea

22 DICEMBRE 2015





Premessa

Le ARS Distrettuali corrispondono a nodi critici di rilevanza strategica in cui le condizioni di rischio elevato o molto elevato coinvolgono insediamenti abitativi e produttivi di grande importanza, numerose infrastrutture di servizio e le principali vie di comunicazione.

Le situazioni di elevata pericolosità, conseguenti a considerevoli portate di piena e rilevante estensione delle aree inondabili, richiedono complessi interventi di mitigazione del rischio che comportano effetti alla scala di intero bacino idrografico o di ampi settori del reticolo idrografico principale, è pertanto necessario il coordinamento delle politiche di più regioni.

L'estensione dell'ARS distrettuale è definita dal perimetro delle aree allagabili chiuse a monte e a valle lungo i confini amministrativi dei Comuni con maggior esposizione al rischio. In alcuni casi, in relazione alla continuità dell'esposizione al rischio lungo l'intera asta fluviale, l'ARS riguarda l'intero corso d'acqua o tratti significativi di esso.

Le misure del PGRA possono ricadere sia all'interno del perimetro dell'ARS che interessare aree esterne, generalmente a monte, con opere localizzate, quali casse di espansione o laminazioni naturali o con interventi diffusi, quali piani di manutenzione. Possono essere presenti in aree adiacenti o contigue alle ARS distrettuali, ARS regionali o locali ed in tal caso le misure previste sono state fra loro coordinate.



Descrizione dell'ARS e del sistema difensivo

La città di Ivrea è posta lungo il fiume Dora Baltea al termine del tratto di fondovalle montano ed in corrispondenza del complesso sistema morenico che condiziona fortemente le dinamiche di piena del corso d'acqua.

L'area a rischio significativo interessa oltre al Comune di Ivrea i seguenti Comuni limitrofi: Quassolo, Borgofranco d'Ivrea, Montalto Dora, Lessolo, Fiorano Canavese, Banchette, Salerano Canavese, Samone, Lorzè, Colleretto Giacosa, Pavone Canavese, Perosa Canavese, Romano Canavese, Albiano d'Ivrea, Strambino, Vestignè, Caravino.

Tali agglomerati urbani sono stati in passato interessati da eventi di piena (1993 e 2000) che hanno generato significative condizioni di pericolosità e di rischio con allagamenti di importanti insediamenti residenziali, zone produttive, nonché infrastrutture stradali e autostradali.

In seguito all'evento alluvionale del 2000, sono stati programmati ed in buona parte realizzati gli interventi di difesa idraulica della città in attuazione a quanto previsto (limiti di progetto della fascia B) nella pianificazione di bacino (PAI, 2001) ed in due specifiche e successive Varianti al PAI, la prima relativa al nodo di Ivrea (Deliberazione Comitato Istituzionale n. 1/2003) e la seconda relativa all'intera asta fluviale della Dora Baltea (Deliberazione Comitato Istituzionale n. 4/2008).

Tali aggiornamenti della pianificazione si basano in particolare sugli esiti dello Studio di fattibilità dell'AdbPo del 2004, esteso all'intera asta fluviale, e su specifici approfondimenti idrologici ed idraulici condotti dalla Provincia di Torino nell'ambito della progettazione degli interventi, fra cui in particolare il Modello fisico per la definizione delle condizioni di sfioro del fiume Dora Baltea nel paleoalveo del rio Ribes, realizzato dall'Università di Trento nel 2005.

La particolarità del funzionamento idraulico del nodo idraulico di Ivrea consiste nel fatto che per eventi di piena superiori a circa TR 20 anni, le ridotte capacità di deflusso della stretta di Ivrea sulla quale è impostato il ponte storico, inducono la formazione di un vero e proprio invaso a monte della città e la successiva riattivazione, in destra idrografica, di uno scolmatore naturale lungo il rio Ribes e il torrente Chiusella, in corrispondenza di un paleoalveo della Dora Baltea. Il surplus di portata che non può defluire al di sotto del ponte storico di Ivrea, bypassa la stretta attraverso tale scolmatore naturale e riconfluisce nella Dora Baltea a valle della città in corrispondenza della confluenza del Chiusella.

L'assetto di progetto del nodo idraulico definito nel PAI vigente si basa su un articolato sistema di interventi, che prevedono in particolare:

- la realizzazione di tratti di argini per la difesa di aree residenziali e produttive, sia in corrispondenza della Dora Baltea a monte della stretta morfologica di Ivrea che lungo lo scolmatore naturale del rio Ribes;
- l'adeguamento delle infrastrutture viarie, fra cui in particolare l'autostrada Torino - Aosta e quella Ivrea - Santhià;
- la sistemazione dell'incile del rio Ribes e la manutenzione della vegetazione lungo lo scolmatore naturale;
- il recupero della capacità di espansione delle piene nel tratto a valle della stretta di Ivrea dove l'alveo è fortemente inciso e le aree inondabili per l'evento con TR 200 anni sono significativamente inferiori alla fascia B.

Come più dettagliatamente riportato di seguito, buona parte di tali interventi sono stati ad oggi realizzati. La particolarità del nodo di Ivrea richiede però la necessità di un continuo e dettagliato monitoraggio del funzionamento idraulico del nodo complessivo ed in particolare dell'incile dello scolmatore naturale. A tal riguardo è stato messo a punto ed in corso di ultimazione da parte della Provincia di Torino e dell'Università di Trento, un modello numerico bidimensionale finalizzato al monitoraggio, alla definizione di scenari di gestione del nodo in caso di eventi estremi, con possibilità di utilizzo del medesimo anche nel tempo reale.



E' attiva una Convenzione tra l'Agenzia Interregionale per il fiume Po – A.I.PO e il Comune capofila dei comuni del nodo di Ivrea volta a garantire una gestione coordinata delle attività di manutenzione delle opere idrauliche e delle eventuali situazioni di emergenza e di rischio idraulico.

Con tale convenzione il Comune si impegna, per il tramite dei Gruppi Comunali di Protezione Civile appartenenti ai comuni dell'intesa e/o delle Associazioni di Volontariato di Protezione Civile da questi individuate, in forma continuativa, ad assicurare la disponibilità di personale volontario in caso di attivazione del Servizio di Piena da parte dell'A.I.PO ai sensi del Reg. 2669/1937 oltre che a garantire le attività di vigilanza delle opere idrauliche ricadenti nel territorio comunale. Il Comune si impegna inoltre a svolgere attività di sorveglianza sulle opere al fine di assicurare il rispetto dei disposti di cui al T.U. n. 523 del 1904 ed alla manutenzione ordinaria delle opere idrauliche.

Descrizione di eventi di piena recenti ed eventuale analisi delle portate di riferimento

L'evento alluvionale di riferimento per per l'ARS di Ivrea e più in generale per l'intera asta del fiume Dora Baltea, sia in territorio valdostano che piemontese, è quello del 2000. Numerose aree residenziali e produttive del Comune di Ivrea e dei Comuni limitrofi, presenti sia lungo l'asta della Dora Baltea che in corrispondenza dello scolmatore naturale, sono state interessate da estesi allagamenti. **Inoltre numerosi tratti di infrastrutture viarie interessate dagli allagamenti sono stati fortemente danneggiati, in particolare l'autostrada Torino - Aosta e la bretella Ivrea Santhià è state in più punti sommerse ed erose dalle acque di piena.**

Precedentemente all'evento del 2000, nel 1993 si verificarono, pur in misura minore, estesi allagamenti in corrispondenza del nodo di Ivrea conseguenti anche alla riattivazione dello scolmatore naturale.

Gli effetti di tali eventi alluvionali sono stati cartografati dalla Regione Piemonte mediante foto interpretazione e sopralluoghi a terra, rappresentando il limite delle aree allagate e alcune informazioni relative alle dinamiche di piena (solchi erosivi, correnti veloci, altezze idriche).

La portata di piena dell'evento del 2000 alla stazione di Tavagnasco, posta poco a monte del nodo di Ivrea, è stata stimata in circa 3100 m³/s (fonte ARPA Piemonte) e costituisce il massimo storico superiore ai valori stimati nel 1920 (2670 m³/s) e nel 1993 (2300 m³/s).

Tale portata dell'evento del 2000 ha in termini statistici un tempo di ritorno di poco superiore a 200 anni, stimato considerando anche l'incidenza dell'evento stesso sulle serie storiche.

La portata con TR 200 anni fissata dal PAI ad Ivrea e stimata mediante elaborazioni idrologiche ed idrauliche, aggiornate con i dati della piena del 2000, è pari a 2900 m³/s, mentre la portata massima transitante in corrispondenza della stretta di Ivrea, al di sotto del ponte storico, è pari a circa 1700 m³/s.

Analisi delle mappe di pericolosità e diagnosi di criticità

La delimitazione delle aree inondabili per lo scenario di elevata e media probabilità (TR 20 e 200 anni), nel tratto di corso d'acqua in questione, è stata effettuata tenendo conto delle aree allagabili delimitate nello Studio di fattibilità (AdbPo, 2004) e delle opere di difesa idraulica (argini) realizzate e rilevabili dall'esame del DTM del MATTM del 2008/2010.

Per lo scenario di scarsa probabilità o di evento estremo, si è tenuto conto di tutte le informazioni disponibili, fra cui in particolare il limite di fascia C del PAI, il limite della piena TR 500 dello Studio di fattibilità e le aree allagate durante l'evento massimo storico del 2000.

Le opere di difesa arginale realizzate in seguito all'evento del 2000 e di cui si è tenuto conto nell'ambito della delimitazione delle mappe di pericolosità sono quelle localizzate in:

- sinistra Dora Baltea nei Comuni di Montalto Dora ed Ivrea (via Aldisio e Culoto) a monte della stretta;
- destra Dora Baltea nei Comuni di Lessolo e Fiorano Canavese in corrispondenza dell'incile dello scolmatore naturale;



- sinistra Dora Baltea nei Comuni di Banchette, Salerano Canavese e Samone in corrispondenza dell'incile dello scolmatore naturale;
- sinistra rio Ribes nel Comune di Pavone Canavese (località Marchetti) in corrispondenza della confluenza del rio Ribes nel Chiusella;
- destra Chiusella nel Comune di Pavone Canavese (località Chiusellaro – Verna);

Risultano viceversa ancora da realizzare o da completare in attuazione a quanto previsto dal PAI vigente le opere di difesa in:

- sinistra e destra Dora Baltea nel Comune di Ivrea (via Rocchette) immediatamente a monte del ponte storico (in fase di realizzazione al dicembre 2014);
- sinistra rio Ribes nei Comuni di Lorzanzè e Collettero Giacosa in corrispondenza del ponte della SP222;
- sinistra Chiusella nel Comune di Romano Canavese in corrispondenza del ponte della SS26 (in fase di realizzazione al dicembre 2014);
- destra Dora Baltea nel Comune di Strambino (località Florana, Cerone e Realizio) in corrispondenza della confluenza del Chiusella;

L'adeguatezza in quota delle opere realizzate e la necessità di quelle ancora da completare è confermata dagli esiti delle nuove modellazioni idrauliche bidimensionali condotte dalla Provincia di Torino e dall'Università di Trento per le attività di monitoraggio, i cui primi esiti (planimetrie delle aree allagabili) sono stati consegnati nell'ambito dell'incontro svoltosi presso AIPO il 22 novembre 2013. Ulteriori verifiche saranno effettuate non appena consegnati gli esiti finali dell'attività di modellazione.

Per quanto riguarda la sistemazione dell'incile dello scolmatore naturale, la pianificazione di bacino prevede la necessità di interventi di rimodellamento e manutenzione al fine di mantenere, a opere arginali realizzate, circa immutati sia i livelli nell'invaso a monte della stretta di Ivrea che la frequenza di attivazione dello scolmatore naturale. I risultati finali del modello fisico, a tal fine realizzato, hanno evidenziato come già nelle attuali condizioni (2005), l'assetto dell'incile e delle opere arginali realizzate consente il rispetto delle condizioni fissate dalla pianificazione di bacino. Sulla base di tali valutazioni, in sede di Comitato Tecnico dell'Autorità di bacino è stata condivisa l'opportunità di non intervenire da subito sull'incile ma di predisporre un adeguato sistema di monitoraggio del nodo idraulico in modo tale da verificare il reale funzionamento negli eventi di piena futuri e valutare conseguentemente le eventuali necessità di interventi correttivi. Il modello bidimensionale soprarichiamato dovrà consentire di monitorare anche tale funzionamento idraulico dell'incile.

In relazione allo scolmatore naturale presente lungo il rio Ribes risulta inoltre necessario garantire adeguate condizioni di manutenzione della vegetazione ripariale, in funzione dei parametri di scabrezza di progetto che saranno definiti nell'ambito del modello bidimensionale di monitoraggio.

Con riferimento alle condizioni di compatibilità dell'Autostrada Torino Aosta e della Bretella Ivrea – Santhia, sono stati realizzati in seguito all'evento del 2000 gli interventi più urgenti per il ripristino delle parti di infrastruttura danneggiate e maggiormente interferenti con il deflusso delle piene. Nonostante ciò attualmente alcuni tratti dell'infrastruttura (svincolo di Pavone e tratto a monte dell'incile dello scolmatore naturale a Fiorano) sono trascinabili dalle acque di piena e i manufatti di attraversamento presenti lungo lo scolmatore non sono adeguati. In corrispondenza dei centri abitati di Banchette e Salerano Canavese inoltre è presente una paratoia mobile che in caso di piena chiude trasversalmente l'autostrada, rendendola inaccessibile, in modo tale che le acque di piena che trascinano la sede stradale nella parte nord non vengano convogliate verso sud in corrispondenza dei centri abitati medesimi. Tale necessità deriva dal fatto che l'autostrada taglia trasversalmente l'argine con quote di sommità inferiori a quelle dell'argine medesimo. In relazione a tali criticità sono state sviluppate da parte di ATIVA, Società concessionaria, le progettazioni definitive degli interventi di adeguamento dell'infrastruttura, attualmente (2014) in corso di VIA nazionale, e sono in corso di definizione le modalità di finanziamento.

I tiranti medi attesi per l'evento con TR 200 anni sono particolarmente significativi nell'invaso a monte di Ivrea, raggiungendo valori anche di 5 - 6 metri di altezza; a tal riguardo si evidenzia che il rilevato dell'autostrada Torino Aosta, che nel tratto corre parallelo all'alveo della Dora Baltea ed è mediamente alto circa 3 - 4 m sul piano campagna, viene trascinato dalle acque di piena, come peraltro già



avvenuto durante l'evento del 2000. I tiranti si mantengono sempre abbastanza elevati lungo lo scolmatore naturale (rio Ribes e Chiusella) mentre lungo la Dora Baltea a valle della stretta di Ivrea le aree golenali sono solo marginalmente interessate da esondazioni. La velocità di deflusso nelle aree golenali risulta abbastanza contenuta nell'invaso a monte di Ivrea mentre è più significativa lungo lo scolmatore naturale (2-3 m/s).



Obiettivi e misure di prevenzione e protezione (art.7, comma 3, lettera a del D.lgs 49/2010)

Di seguito sono riportate le misure specifiche previste per l'ARS necessarie per il conseguimento degli obiettivi di mitigazione del rischio. Oltre a tale misure devono comunque attuarsi, come specificato nella parte IIIA della relazione di piano, tutte le azioni già previste nella pianificazione e programmazione di bacino e riguardanti le macrocategorie previste dalla Direttiva (prevenzione, protezione, preparazione, ritorno alla normalità e analisi).

Obiettivi generali di distretto - Obiettivi di ARS	Descrizione misura	Misure win-win
MIGLIORARE LA CONOSCENZA DEL RISCHIO - Monitorare gli eventi di piena futuri al fine di migliorare la conoscenza sul funzionamento del sistema difensivo realizzato	Promuovere l'aggiornamento e l'utilizzo del modello bidimensionale di Ivrea per la gestione delle piene in tempo reale (provvedimenti di protezione civile) e differito (monitoraggio, manutenzione, completamento/adequamento interventi sull'incile).	
MIGLIORARE LA PERFORMANCE DEI SISTEMI DIFENSIVI ESISTENTI - Garantire un livello di sicurezza adeguato alle porzioni di tessuto residenziale e produttivo inondabili per l'evento di piena poco frequente (scenario M)	Predisporre la progettazione per il finanziamento e l'attuazione degli interventi di completamento del sistema difensivo non ancora realizzati, in attuazione delle fasce B di progetto del PAI	
MIGLIORARE LA PERFORMANCE DEI SISTEMI DIFENSIVI ESISTENTI - Garantire una adeguata manutenzione degli alvei e dei sistemi difensivi	Predisporre, comunicare ed attuare il programma di gestione della vegetazione ripariale del rio Ribes, per conseguire la scabrezza di progetto definita nel modello bidimensionale e migliorare la funzionalità ecologica e la qualità paesaggistica	Dir 2000/60/CE - KTM06-P4-a020
RIDURRE L'ESPOSIZIONE AL RISCHIO - Adeguare il nodo autostradale al fine di ridurne la vulnerabilità in caso di eventi di piena	Avviare la procedura autorizzativa ai sensi del DPR 383/94 ai fini dell'attuazione degli interventi di adeguamento dell'autostrada	
ASSICURARE MAGGIORE SPAZIO AI FIUMI - Potenziare la capacità di espansione e laminazione delle piene nelle aree di pertinenza fluviale	Predisporre la progettazione per il finanziamento e l'attuazione degli interventi di potenziamento della capacità di espansione e laminazione delle piene nel tratto immediatamente a valle della città di Ivrea	Dir 2000/60/CE - KTM23-P4-b100

M-INF-SVCA
Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie
Autostradali
SVCA
REGISTRO UFFICIALE
Prot: 0000404-31/12/2013-USCITA



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

DIPARTIMENTO PER LE INFRASTRUTTURE, GLI AFFARI GENERALI ED IL PERSONALE
STRUTTURA DI VIGILANZA SULLE CONCESSIONARIE AUTOSTRADALI
Via Nomentana, 2 - 00161 Roma

SVCA/AVC/UAPT

Anticipata via fax

Alla Società Autostrada Torino-Ivrea-
Valle d'Aosta p.A
Strada della Cebrosa, 86
10156 TORINO

OGGETTO: Aggiornamento tariffario per l'anno 2014.

Con Decreto n. 476 del 31 dicembre 2013, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, sottoscritto con firma digitale, allegato in copia, è stato riconosciuto per codesta Società l'adeguamento tariffario per l'anno 2014 nella misura dello 0,82 per cento.

La decorrenza del predetto aumento, ai sensi della vigente normativa, è fissata al 1° gennaio 2014.

L'adeguamento tariffario viene calcolato sulle tariffe di competenza di codesta Società prima dell'applicazione dell'integrazione stabilita dall'art. 19, comma 9 bis del Decreto Legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito con modificazioni dalla Legge 3 agosto 2009, n. 102, e s.m.i.

IL CAPO DELLA STRUTTURA

Mauro Coletta



Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

di concerto con

Il Ministro dell'Economia e delle Finanze

VISTO l'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47, e successive modificazioni, il quale prevede che annualmente il concedente, ricevute dai concessionari autostradali le comunicazioni delle variazioni tariffarie che gli stessi chiedono di applicare per l'anno successivo, sottopone a verifica tali variazioni e formula al riguardo una sua proposta ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, i quali successivamente, di concerto, approvano o rigettano le variazioni proposte con provvedimento motivato;

VISTO lo schema di convenzione unica sottoscritto tra l'ANAS S.p.A. e la società concessionaria Autostrada Torino - Ivrea - Valle d'Aosta - A.T.I.V.A. S.p.A. il 7 novembre 2007, approvato con l'art. 8-duodecies del decreto legge n. 59/08, convertito dalla legge 6 giugno 2008, n. 101;

CONSIDERATO che in merito agli adeguamenti tariffari annuali, è prevista la seguente formula tariffaria: $\Delta T \leq \Delta P - X + \Delta A Q$, alla quale si aggiunge un fattore K, per i nuovi investimenti;

CONSIDERATO che a decorrere dal 1° ottobre 2012, per effetto del combinato disposto degli artt. 11, comma 5, del Decreto Legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito dalla Legge 24 febbraio 2012 n. 14, e 36 del Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla Legge 15 luglio 2011 n. 111, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è subentrato ad ANAS S.p.A. nelle funzioni di Concedente in tutte le convenzioni di concessione autostradale in essere alla predetta data;

CONSIDERATO che - per dare attuazione alla summenzionata disposizione normativa - con D.M. del 1° ottobre 2012, n. 341, è stata istituita presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali (SVCA);

VISTA la nota n. 28495 del 26.11.2012, con la quale il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, in merito all'approvazione del Progetto Definitivo della II fase del Nodo Idraulico di Ivrea, intervento necessario alla messa in sicurezza della tratta autostradale adiacente al Nodo Idraulico stesso, richiamando le prescrizioni della Regione Piemonte e dell'Autorità di Bacino del Fiume Po, ha ritenuto che la mancata attuazione del piano metta in pericolo gli utenti autostradali e che pertanto la procedura avviata debba essere conclusa a termine di legge;

CONSIDERATO che la Struttura di Vigilanza sulle concessionarie autostradali, in presenza di reiterate richieste della Società concessionaria e valutata la rilevanza dell'opera da realizzare, ha richiesto alla Società un aggiornamento del Piano economico finanziario, che tenesse conto di quanto sopra in merito all'inserimento del Nodo Idraulico di Ivrea tra gli investimenti, il quale dovrà essere approvato, previo parere del NARS e del CIPE, ai sensi dell'art. 43 comma 1 D.L. 201/2011 e s.m.i., con Decreto Interministeriale;

VISTO quanto sopra, si dovrà procedere all'adeguamento tariffario per l'anno 2014 secondo quanto previsto nel Piano economico finanziario allegato alla vigente Convenzione unica;

VISTA la relazione, redatta sulla base di quanto sopra, della Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali n. M_INF-SVCA-342, in data 30 dicembre 2013, relativa agli adeguamenti di pedaggio autostradale per l'anno 2014, recante in allegato, la comunicazione di variazione percentuale di aggiornamento tariffario formulata dalla società concessionaria Autostrada Torino - Ivrea - Valle d'Aosta - A.T.I.V.A. S.p.A., con nota in data 15 ottobre 2013 n.6156, formulata sulla base del piano finanziario allegato alla convenzione unica vigente pari al 4,24 per cento (calcolato sulla somma del valore di 1,50 per cento per l'inflazione programmata, di - 1,59 per cento per il parametro X, di 1,16 per cento per il parametro K e di -0,01 per cento per il parametro ΔQ);

CONSIDERATO che il valore dell'inflazione programmata per l'anno 2014 è pari all'1,50 per cento;

CONSIDERATO che il valore del parametro X (recupero di produttività) è stato determinato, con verbale sottoscritto in data 23 ottobre 2012 dalla Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali e dal concessionario, nella misura di 0,67 per cento, ai sensi dell'art. 16 bis del citato schema di convenzione unica, che differisce da quello proposto dalla Società;

PRESO ATTO che la Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali nella propria istruttoria propone di fissare il valore del parametro K pari allo 0,00 per cento in quanto l'ammontare degli investimenti previsti nel piano di convalida allegato alla Convenzione Unica del 2007 trovano remunerazione negli incrementi tariffari riconosciuti nel precedente periodo regolatorio;

CONSIDERATO che il valore del parametro ΔQ è stato determinato, ai sensi dell'Allegato C del medesimo schema di convenzione, nella misura di -0,01 per cento;

CONSIDERATO che, a seguito dell'istruttoria svolta SUL Piano economico finanziario allegato alla vigente convenzione, la Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali ha proposto di riconoscere l'incremento tariffario per l'anno 2014 pari al 0,82 per cento, che differisce da quello inizialmente richiesto dalla concessionaria (4,24 per cento) per il diverso valore attribuito al parametro K, nonché per il diverso valore della X recupero di produttività già definito, per il periodo 2013-2014, in sede di istruttoria per le variazioni tariffarie 2013;

VISTO l'Allegato 2 alla nota della Struttura di vigilanza sulle concessionarie autostradali M_INF-SVCA-342, in data 30 dicembre 2013, con la quale la medesima Struttura assevera la correttezza dei dati e dei valori considerati ai fini dell'applicazione dei singoli parametri ricompresi nelle formule di adeguamento tariffario delle singole convenzioni di concessione autostradale;

CONSIDERATO che possa essere riconosciuto alla società concessionaria l'adeguamento tariffario applicabile dal 1 gennaio 2014 in misura pari a 0,82 per cento come sopra determinato e la individuazione, entro il 28 febbraio 2014, del nuovo valore, così come definito dal nuovo piano economico finanziario;

DECRETA

ART.1 L'aggiornamento tariffario applicabile dalla società concessionaria Autostrada Torino - Ivrea - Valle d'Aosta - A.T.I.V.A. S.p.A., con decorrenza 1° gennaio 2014 è e determinato nella misura dello 0,82 per cento.

ART.2 Entro il 28 febbraio 2014, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti inoltrerà al CIPE l'Atto Aggiuntivo corredato del Piano Economico Finanziario comprensivo delle nuove previsioni di investimento, compatibili con la capacità di spesa del Concessionario. Predetto Piano prevederà anche il recupero del differenziale tra l'incremento tariffario previsto all'art. 1 per l'anno 2014 e quello che risulterà dal Piano finanziario.

Roma,

IL MINISTRO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

IL MINISTRO
DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE



Torino, 22/07/2014 AD 99/2014/U

ad/CRE/RUE/sai

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali ed il personale
Struttura di Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali
via Nomentana, 2
00161 Roma

raccomandata a.r. n. 14954444304-5
trasmissione via fax al numero 06-44124247
trasmissione via e-mail all'indirizzo svca@pec.mit.gov.it

Oggetto: Riscontro a Vostre note M INF-SVCA prot. 0006285-09/07/2014-USCITA e prot. 0006883-21/07/2014-USCITA aventi ad oggetto "Aggiornamento del Piano Economico-Finanziario"

Riscontriamo, con la presente, le Vostre note citate in oggetto con le quali, facendo riferimento alla proposta di Piano Economico Finanziario trasmessaVi da ultimo con nota del 28 febbraio 2014, ci richiedete di procedere a riformulare le ipotesi del richiamato Piano Finanziario, e ove necessario, degli allegati tecnici correlati, tenendo conto degli elementi precisati nella stessa citata Vostra nota del 9 luglio 2014.

Nel merito, ci corre l'obbligo di segnalare la nostra non condivisione sulla richiesta rideterminazione del parametro *risk free* e del parametro *Kd* sulla base dei dati al 31 dicembre 2013: ai sensi della vigente convenzione, infatti, il wacc deve essere ricalcolato all'inizio di ogni quinquennio, ovvero sia nel nostro caso al 1 gennaio 2013. Risulterebbe quindi necessario che le componenti di calcolo della congrua remunerazione del capitale investito fossero rese coerenti e omogenee con i parametri riferiti al 31 dicembre 2012.

Ciò doverosamente premesso, in considerazione della singolarità e della complessità delle problematiche della società, a Voi ben note, nonché della necessità di una celere approvazione del piano per poter urgentemente procedere alla risoluzione delle problematiche legate alla messa in sicurezza del nodo idraulico di Ivrea, con spirito di responsabilità provvediamo ad inoltrare la documentazione in allegato, riformulata in adesione alle Vostre indicazioni, precisando quanto segue.

Con riguardo al calcolo del costo medio ponderato del capitale (wacc), sia il rendimento *risk free*, utilizzato ai fini del calcolo della remunerazione dell'*equity* e del valore di riferimento per il costo del debito, sia il parametro "Kd", sono stati calcolati considerando i dati degli ultimi 12 mesi che precedono la presentazione del



Piano (gennaio – dicembre 2013), anziché degli ultimi 12 mesi antecedenti la scadenza del periodo regolatorio (31 dicembre 2012).

Conseguentemente, il costo medio ponderato del capitale (wacc) risulta essere pari a 9,24 rispetto a 10,60 della precedente elaborazione.

Sono stati esplicitati in ulteriori tabelle di Piano Finanziario i calcoli relativi al recupero tariffario conseguente agli effetti del periodo di sospensione dell'adeguamento tariffario relativo all'anno 2013 e all'aggiustamento conseguente alla correzione dell'aliquota fiscale previsto ai fini della determinazione della tariffa per l'anno 2014.

I calcoli della X e della K sono riformulati in ipotesi di invarianza degli investimenti tenendo conto delle indicazioni contenute nella Vostra riscontrata nota: il calcolo della X di ciascun periodo regolatorio è effettuato considerando costante il valore degli investimenti già eseguiti e gli investimenti aggiuntivi sono considerati nella componente K calcolata annualmente.

La piena applicazione dei nuovi parametri determinati come sopra ($X = -5,35$ $K = 4,90$ $WACC = 9,24$), conseguente all'aggiornamento richiesto, porta ad avere una X negativa superiore ad una K positiva: la loro somma, pari a $-0,44$, andrà a diminuire il valore dell'inflazione programmata, determinando una diminuzione tariffaria (per il periodo 2014-2030) della stessa percentuale, traducendosi in un sostanziale beneficio per l'utenza anche in ottemperanza all'articolo 8 del Protocollo d'Intesa per la modulazione tariffaria MIT-AISCAT del 24 febbraio 2014.

Avendo provveduto al recepimento di tutte le formulate richieste di modifica, ancorché sostanziali, rimaniamo a Vostra disposizione confidando nel celere prosieguo della procedura di aggiornamento del Piano Economico Finanziario, ai fini della sollecita realizzazione di tutte le importanti opere tempestivamente proposte dalla scrivente Società, anche in adempimento delle prescrizioni delle autorità competenti in materia di difesa del territorio e di tutela dell'equilibrio idrogeologico, a tutela delle responsabilità del concessionario e del concedente, per il mantenimento degli standard di sicurezza dell'infrastruttura e a vantaggio della collettività e dell'occupazione, in assenza di finanziamenti pubblici e con beneficio per l'utenza.

Con i migliori saluti.

Amministratore Delegato
(dott. ing. Luigi Cresta)

Presidente
(prof. Giovanni Ossola)

Allegati: c.s.

LR



M. INF-GABINETTO
Ufficio Diretta Collaborazione Ministro
UFFGAB
REG. DECRETI
Prot: 0000571-31/12/2014-
REGISTRAZIONE

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

di concerto con

Il Ministro dell'Economia e delle Finanze

VISTO l'articolo 21, comma 5, del decreto-legge 24 dicembre 2003, n. 355, convertito con modificazioni dalla legge 27 febbraio 2004, n. 47, e successive modificazioni, il quale prevede che annualmente il concedente, ricevute dai concessionari autostradali le comunicazioni delle variazioni tariffarie che gli stessi chiedono di applicare per l'anno successivo, sottopone a verifica tali variazioni e formula al riguardo una sua proposta ai Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e dell'economia e delle finanze, i quali successivamente, di concerto, approvano o rigettano le variazioni proposte con provvedimento motivato;

VISTO lo schema di convenzione unica sottoscritto tra l'ANAS S.p.A. e la società concessionaria Autostrada Torino - Ivrea - Valle d'Aosta - A.T.I.V.A. S.p.A. il 7 novembre 2007, approvato con l'art. 8-duodecies del decreto legge n. 59/08, convertito dalla legge 6 giugno 2008, n. 101;

CONSIDERATO che a decorrere dal 1° ottobre 2012, per effetto del combinato disposto degli artt. 11, comma 5, del Decreto Legge 29 dicembre 2011, n. 216, convertito dalla Legge 24 febbraio 2012 n. 14, e 36 del Decreto Legge 6 luglio 2011, n. 98, convertito con modificazioni dalla Legge 15 luglio 2011 n. 111, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è subentrato ad ANAS S.p.A. nelle funzioni di Concedente in tutte le convenzioni di concessione autostradale in essere alla predetta data;

VISTA la Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. ⁵⁷⁰ del ²⁹⁻¹²⁻¹⁴ nella quale viene indicato quale obiettivo prioritario di interesse pubblico l'adozione di ogni misura idonea a consentire il superamento dell'attuale negativa congiuntura economico-finanziaria e viene considerata la necessità di calmierare gli adeguamenti tariffari per l'anno 2015, entro l'1,5%, quale percentuale adeguata al conseguimento di tale obiettivo;

VISTO il Protocollo d'Intesa sottoscritto in data 30 dicembre 2014 tra la Società concessionaria e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il quale la Società Concessionaria, in ragione dell'attuale situazione di possibile evoluzione del rapporto, si è dichiarata disponibile ad una applicazione per l'anno 2015 dell'aumento tariffario dell'1,5 per cento;

DECRETA

ART. UNICO L'aggiornamento tariffario applicabile dalla società concessionaria Autostrada Torino - Ivrea - Valle d'Aosta - A.T.I.V.A. S.p.A., con decorrenza 1° gennaio 2015 è determinato nella misura dell' 1,50 per cento.

Roma,

IL MINISTRO
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI

IL MINISTRO
DELL'ECONOMIA E DELLE FINANZE





Protocollo di intesa

in merito agli adempimenti tariffari da applicare per l'anno 2015

tra

**il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – Direzione Generale per la
Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali**

e

il Concessionario ATIVA SpA

premesso che

- (i) il Concessionario ha presentato nei termini di legge e di Convenzione la richiesta di adeguamento tariffario per l'anno 2015;
- (ii) è in corso di approvazione l'aggiornamento del piano economico finanziario;
- (iii) il Governo italiano ha presentato in sede comunitaria, ai sensi dell'art. 108 Tfiue, un progetto che prevede l'obbligo a carico di alcuni Concessionari di assumere oneri per l'espletamento di un servizio di interesse economico generale caratterizzato dalla tutela dell'utenza e dall'avvio immediato di individuati investimenti con l'obiettivo dell'integrazione del quadro delle reti Ten-T (il **Piano**);
- (iv) il Piano prevede quale onere di servizio di interesse economico generale la realizzazione di ulteriori investimenti necessari all'integrazione delle reti Ten-T senza oneri per la finanza pubblica e con la previsione di incrementi tariffari per il

residuo maggior periodo di concessione nella misura dell'1,5% annuo ai fini della tutela dell'utenza;

- (v) l'art. 5 del DL n. 133/2014 convertito con modificazioni della Legge n. 164/2014 disciplina, quanto all'ordinamento interno, le modalità di presentazione e di attuazione della modifica del rapporto concessorio;
- (vi) il Concessionario non rientra tra quelli interessati dal Piano, avendo in corso l'aggiornamento del Piano Economico Finanziario ed avendo presentato un Piano Economico Finanziario ai sensi dell' art. 5 del D.L. n. 133/2014 convertito con modificazioni della Legge n. 164/2014 che prevede - oltre ai necessari maggiori investimenti - un incremento tariffario per il maggior periodo di concessione non superiore all'1,5 per cento;
- (vii) in ragione dell'attuale situazione di possibile evoluzione del rapporto il Concessionario si dichiara disponibile ad una applicazione per l'anno 2015 dell'aumento tariffario dell'1,5 per cento come da proposta che presenterà nei termini di legge, fermo il diritto all'incremento tariffario per l'anno 2015 che sarà determinato in sede di aggiornamento del Piano Economico Finanziario che sarà approvato entro e non oltre il 30 giugno 2015 qualora non si addivenga alla stipula della Convenzione attuativa della proposta presentata entro e non oltre il 30 giugno 2015;
- (viii) vista la Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. n. 570 del 29 dicembre 2014 nella quale viene indicato quale obiettivo prioritario di interesse pubblico l'adozione di ogni misura idonea a consentire il superamento dell'attuale negativa congiuntura economico-finanziaria e viene considerata la calmierizzazione degli adeguamenti tariffari per l'anno 2015, entro l'1,5% una misura necessaria al conseguimento di tale obiettivo;

Tutto quanto sopra premesso e considerato le Parti convengono che:

- (a) per l'anno 2015 il Concessionario applicherà in via provvisoria un incremento tariffario pari all'1,5 per cento e pertanto risulta superata la sottoscrizione del Verbale di determinazione del parametro $K_{investimenti}$ per l'anno 2015 di cui all'allegato B della vigente Convenzione;
- (b) qualora non si pervenga alla sottoscrizione ed approvazione della Convenzione attuativa della proposta presentata dal Concessionario anche ai sensi dell'art. 5 del D.L. 133/2014, convertito con modificazioni della Legge n. 164/2014, entro il 30 giugno 2015, anche in quanto modificato rispetto alle attuali previsioni condivise dal Concessionario, nell'aggiornamento del piano economico finanziario per il secondo periodo regolatorio 2013 - 2016, che sarà approvato entro e non oltre il 30 giugno 2015, sarà recuperato - ad invarianza degli effetti finanziari - il diverso incremento tariffario tenendo anche conto degli adeguamenti tariffari riconosciuti successivamente alla scadenza del primo quinquennio regolatorio ovvero attraverso l'indennizzo da subentro ai sensi della regolamentazione vigente. Nel calcolo degli adeguamenti tariffari il parametro di aggiornamento tariffario K , definito in via previsionale nel PFR, è determinato considerando esclusivamente i flussi di cassa connessi ai costi consuntivati e ritenuti ammissibili dal Concedente all'esito della procedura istruttoria di verifica degli investimenti realizzati nell'esercizio precedente, nel rispetto delle Delibere CIPE n. 39/2007 e n. 27/2013. In tal modo viene garantita la prosecuzione degli investimenti per l'anno 2015.

Roma, 30 dicembre 2014

Per il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Direzione Generale per la Vigilanza sulle Concessionarie Autostradali

Per ATIVA SpA
AMMINISTRATORE DELEGATO
LUIGI CRESTO

