

**INTERROGAZIONE A RISPOSTA  
IMMEDIATA  
N. 399**

**PROGETTO DI SOPRAELEVAZIONE  
DELL'AUTOSTRADA A5.**

*Presentato dal Consigliere regionale:  
ROSTAGNO ELVIO*

*Protocollo CR n. 12373  
Pervenuta in data 30/03/2015*



CL. 2.18.1/399/2015 k

12:38 30 MAR 2015 A01000 000740

Al Presidente del  
Consiglio regionale  
del Piemonte

## INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA 399

ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno

(Non più di una per Consigliere - Non più di tre per Gruppo)

**OGGETTO: Progetto di sopraelevazione dell'autostrada A5**

### *Premesso che*

- nel mese di novembre 2014 il Ministero dell'Ambiente ha dato l'assenso al progetto di sopraelevazione dell'autostrada A5, presentato da ATIVA, società concessionaria dell'ANAS per l'esercizio del tratto dell'Autostrada da Torino a Quincinetto;
- si tratta di un'opera colossale, che richiederebbe 350 milioni di euro di investimenti oltre a 450 milioni per le manutenzioni da realizzare e che prevederebbe il rialzo del piano autostradale di quasi 6 metri utilizzando un milione e 400 mila metri cubi tra cemento, ghiaia, terra e ferro e la costruzione di ben 4 nuovi viadotti, oltre a quello già in fase di realizzazione a Pavone Canavese, in località Marchetti;

### *considerato che*

- secondo ATIVA tale opera andrebbe realizzata per rispondere alle prescrizioni dell'Autorità di Bacino del Fiume Po e sarebbe fondamentale per la messa in sicurezza del nodo idraulico di Ivrea, costruito dopo l'alluvione che nel 2000 mise in ginocchio questa fetta di Canavese;
- in particolare ATIVA rileva che la sede autostradale sarebbe più bassa rispetto agli argini di difesa spondale costruiti nell'ultimo decennio determinando gravi rischi per i residenti dell'area in caso di nuovi eventi alluvionali;

*constatato che*

- lo scorso 11 febbraio 2015 ATIVA ha tenuto un incontro di approfondimento sul progetto di sopraelevazione e, nell'occasione, è stato fatto il punto sullo stato di avanzamento dei lavori alla presenza di Sindaci e amministratori della zona interessata;
- in particolare è stato reso noto che l'infrastruttura in ferro sovrastante il ponte Marchetti a Pavone Canavese rimarrà fissa costituendo, quindi, un elemento permanente estraneo al paesaggio e visibile da molti chilometri di distanza. Inoltre si è appreso che il secondo lotto dei lavori non avrà ulteriori innalzamenti e che la paratia sull'autostrada tra Banchette e Saleranno verrà rimossa con l'innalzamento dell'autostrada da quel punto fino a Lessolo;

*rilevato che*

- in occasione di tale incontro i Sindaci della zona interessata hanno stabilito di assumere una posizione più netta sull'opera e di convocare un incontro con AIPO, ATIVA e il progettista degli argini spondali per i necessari approfondimenti degli aspetti idrogeologici;
- l'opera in questione ha destato fin dalla presentazione del progetto forti perplessità sotto molteplici aspetti: innanzitutto si rileva come sia necessario il coinvolgimento e la concertazione con tutto il territorio canavesano poiché si tratta di un intervento che interessa sia l'area ad Ovest di Ivrea, che avrà in quella realtà effetti che determineranno un cambio della realtà territoriale nel suo insieme, sia la stessa Ivrea perché il punto di partenza dei calcoli idraulici è il ponte sulla Dora e nell'area di Banchette ci sono i pozzi della città, sia infine il territorio a sud di Ivrea (Pavone, Strambino, Romano, Vische) e a Nord (Montalto e Borgofranco);
- inoltre l'opera produrrebbe un impatto ambientale permanente perché modificherebbe le caratteristiche e la visione del territorio;
- a ciò si aggiunga la considerazione per cui lo studio dell'Università di Trento che mise a punto un modello sulla base del quale vennero realizzate le opere di intervento nel nodo idraulico di Ivrea partì dalla situazione del territorio così com'è attualmente, con una massicciata autostradale che occupa parte di tale territorio. La nuova opera modificherebbe radicalmente il territorio e richiederebbe, pertanto, una nuova

simulazione che tenga conto di questo nuovo manufatto, ne studi l'impatto e indichi eventuali nuovi interventi necessari;

- ad ancora si consideri che appare dubbia l'utilità stessa della sopraelevazione, tesa ad evitare che, a fronte di una nuova esondazione, si debba chiudere l'autostrada come nel 2000. Dato, tuttavia, che tali esondazioni hanno finora avuto frequenza bicentenaria, anche in presenza di mutazioni del clima si porrebbe il problema della chiusura temporanea dell'autostrada ogni decennio o più, rendendo quindi antieconomico un intervento del costo di oltre 300 milioni di euro;
- occorrerebbe infine approfondire la questione connessa alle eventuali compensazioni a favore dei Comuni interessati dall'opera verificando se esse siano previste da parte di ATIVA a seguito del danno ambientale che verrebbe prodotto;

#### *sottolineato che*

- in base ai dati forniti da Legambiente, che ha espresso forte contrarietà all'opera, risulterebbe che la sopraelevazione nel tratto tra Pavone e Lessolo non sia affatto un obbligo o una prescrizione del Piano Stralcio del PAI, dato che l'unica prescrizione riguarderebbe il tratto interessato alla realizzazione del viadotto Marchetti, già in corso d'opera. Più in dettaglio, l'Autorità di Bacino del Fiume PO avrebbe indicato, tra gli interventi di sistemazione del nodo idraulico di Ivrea, quello relativo alla "autostrada Torino-Aosta (in corrispondenza dell'incile) al fine di rendere il rilevato trasparente e non tracimabile";

### **INTERROGA**

#### **l'Assessore competente per sapere**

- quale ruolo stia svolgendo la Regione nel rapporto tra Ministeri competenti e ATIVA relativamente al progetto di sopraelevazione dell'autostrada A5.

*Torino, 24 marzo 2015*