



REGIONE PIEMONTE

ENTE DI GESTIONE DELLE AREE PROTETTE DEL PO PIEMONTESE

DETERMINAZIONE N. 91

Valenza, 21 marzo 2022

senza impegno di spesa

Oggetto

Comune di Verolengo. Opere spondali a protezione del rilevato ferroviario in sponda sinistra del fiume Dora Baltea sulla linea Chivasso – Casale. Richiedente: R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana. Pronunciamenti di competenza dell'Ente Parco.

Vista la richiesta di parere per lavori di protezione del rilevato ferroviario in sponda sinistra del fiume Dora Baltea sulla linea Chivasso – Casale, a mitigazione del rischio idrogeologico, in Comune di Verolengo, presentata da RFI – Rete Ferroviaria Italiana con nota prot. DOI.SOIT.UTNE/A011/P/2022/0000316 del 22/02/2022 (rif. prot. Ente Parco 838 del 22/02/2022);

considerato che il sito oggetto di intervento ricade in area contigua F5 della fascia fluviale del Po, nelle zone 55N2 e 56A2 (Area Stralcio del fiume Dora Baltea), interne alla fascia di pertinenza fluviale e, nelle vicinanze, ma esternamente, alla Zona Speciale di Conservazione (ZSC) e Zona di protezione speciale (ZPS) IT1120019 “Confluenza della Dora Baltea” (Baraccone), sito affidato in delega dalla Regione Piemonte all'Ente-Parco, con deliberazione della Giunta regionale n. 36-13220 del 8/2/2010, ai sensi dell'art. 41 della L.R. 19/2009 (e s.m.i.);

vista la documentazione tecnica, presentata a corredo dell'istanza;

vista l'istruttoria, predisposta dall'ufficio tecnico dell'Ente Parco, allegata alla presente determinazione per farne parte integrante, con la quale si esprime parere favorevole ai sensi dell'art. 26 della L.R. 19/2009 (e s.m.i.), per le considerazioni e nei limiti come esposti nell'istruttoria stessa, ed è stata valutata l'esclusione dall'assoggettabilità alla procedura di valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 43 della L.R. 19/2009 (e s.m.i.);

tutto ciò premesso

IL DIRIGENTE

Visti gli articoli 4 e 16 del D.lgs. n. 165/2001;

vista la L.R. 28.7.2008, n. 23;

visti l'art. 6, l'art. 20 e l'art. 26, comma 12, della L.R. n. 19/2009 (e s.m.i.);

visto l'art. 43 della L.R. n. 19/2009 (e s.m.i.);

DETERMINA

di esprimere parere favorevole, ai sensi dell'art. 26 della L.R. 19/2009 (e s.m.i.) in merito all'intervento in oggetto, per le considerazioni e nei limiti riportati nell'istruttoria allegata alla presente determinazione per farne parte integrante;

di escludere l'intervento in oggetto dall'assoggettabilità a procedimento di valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 43 della L.R. 19/2009 (e s.m.i.);

di inviare il presente atto a R.F.I e alla Città Metropolitana di Torino, per gli adempimenti di competenza.

La presente determinazione dirigenziale sarà pubblicata all'albo Pretorio dell'Ente, sul sito istituzionale www.parcopopiemontese.it.

**IL DIRETTORE (ad interim)
DANIELE PIAZZA**

Sottoscritto con firma digitale, ai sensi degli artt. 20 e 21 del D.Lgs. 82/2005

Allegato: istruttoria tecnica

*copia conforme all'originale
per uso amministrativo*

**IL DIRETTORE (ad interim) IL FUNZIONARIO RESPONSABILE
DANIELE PIAZZA EUGENIO TIMO**

Valenza,

.....

.....

ISTRUTTORIA TECNICA

prot e data Ente	prot.e data Richiedente	Comune e richiedente	Oggetto della richiesta di parere
838/840/841 del 22/02/2022	RFI-DOI.SOIT.UTNE/A0 11/P/2022/0000316 del 22/02/2022	Verolengo RFI Rete ferroviaria italiana	“Opere spondali a protezione del rilevato ferroviario in corrispondenza del fiume Dora Baltea sulla linea Chivasso – Casale”

1. Caratteri dell'intervento

Descrizione estratta dal documento *P028-21-E-RE-NAT-001-A Relazione con descrizione dell'area e degli impatti potenziali*

Il progetto prevede la protezione del lato a monte, rispetto alla direzione del flusso idrico, del rilevato ferroviario in sponda orografica sinistra del fiume Dora Baltea, in corrispondenza del ponte promiscuo situato della linea ferroviaria Chivasso – Casale (Km 12+386) e della S.P. n° 31 bis del Monferrato (progressiva 9+800).

L'esigenza di eseguire gli interventi a progetto è emersa dai sopralluoghi svolti dal personale tecnico di RFI. I rilievi hanno evidenziato la grande presenza di ballast, dovuta probabilmente ai numerosi ricarichi eseguiti nel corso degli anni, che hanno determinato l'aumento della larghezza e della pendenza dei versanti del pacchetto di fondazione. L'instabilità che ne consegue comporta un maggior rischio di cedimenti. Durante eventi di piena particolarmente intensi, il rilevato ferroviario, costituendo di fatto la naturale prosecuzione dell'argine maestro, contribuisce a limitare l'espansione delle acque esondate. L'erosione provoca l'asportazione di materiale dalla scarpata e dal piede del rilevato, che, come dimostrato dall'analisi degli effetti degli ultimi eventi di piena, al momento non ha resistenza tale da sopportare gli sforzi tangenziali indotti dal flusso d'acqua.

La lunghezza complessiva di rilevato da proteggere è pari a circa 400 m; il progetto prevede:

- 1. la realizzazione di una scogliera di massi ciclopici naturali, senza l'utilizzo di calcestruzzo, che sarà inerbata e integrata nel paesaggio con talee arbustive al piede;*
- 2. l'ispezione, su richiesta dell'Agenzia Interregionale per il fiume Po (AIPo), relativa alla valutazione dello stato di consistenza di un pennello trasversale al rilevato, di lunghezza complessiva pari a circa 200 m, situato a circa 100 m dalla spalla dello stesso.*

Descrizione dell'area

Il pennello trasversale divide l'area oggetto di intervento in due settori:

- il primo, di circa 100 m di lunghezza, compreso tra la spalla del ponte e il pennello, fronteggia un'area di rada vegetazione ripariale, ampiamente modificata dalle attività antropiche;*
- il secondo tratto, di circa 300 m di lunghezza, è caratterizzato da coltivi, al momento del sopralluogo (gennaio 2022) mais e prato stabile.*

*Attualmente la vegetazione del primo tratto consiste prevalentemente di robinia (*Robinia pseudoacacia*), specie originaria del Nord America, introdotta in Italia a partire dal 1662 e oggi ampiamente diffusa, particolarmente in Piemonte, dove i boschi puri e misti di robinia coprono una superficie di circa 85000 ettari. A circa 35 m di distanza dal rilevato sono presenti alcuni esemplari di pioppo (*Populus alba*). Nel complesso la vegetazione è molto rada, probabilmente in seguito a tagli periodici (Fig. 5).*

*Sia il rilevato ferroviario sia il pennello presentano una vegetazione arbustiva e arborea costituita esclusivamente da robinia e rari esemplari di sambuco (*Sambucus nigra*), specie molto diffusa dalla pianura fino a 1400 metri di quota, soprattutto negli ambienti ruderali e nei boschi ripariali.*

Salvo rare eccezioni, le piante hanno diametro inferiore a 10 cm e altezza massima di 10 m (Fig. 6). Nel tratto più distante dal fiume, parallelo alla strada che connette la provinciale 31bis a Casale Benne, la vegetazione è prevalentemente arbustiva (Fig. 7). Evidentemente la vegetazione è soggetta a tagli periodici per garantire la sicurezza della ferrovia.

Interferenze e misure di mitigazione

*La vegetazione che riveste il lato del rilevato ferroviario oggetto di intervento riveste uno scarso valore naturalistico, essendo caratterizzata da una specie arborea alloctona. La robinia, in generale, viene scarsamente utilizzata per la nidificazione dai piccoli passeriformi (Magre et al., *Urban Forestry & Urban Greening* 41, 2019); inoltre le piante sono di dimensioni modeste e con chioma scarsa e limitata alla sommità, dovute alla crescita in condizioni di densità elevata tipica dei ricacci (polloni) di questa specie, che crescono con rapidità sia dalle ceppaie che dall'esteso apparato radicale, competendo con successo con le specie autoctone.*

Le aree prospicienti il rilevato che saranno interessate dal passaggio dei mezzi e da occuparsi temporaneamente come area di cantiere, una fascia di 3 m a partire dall'estremità più esterna della berma di fondazione, consistono di terreni agricoli a rotazione, con l'eccezione del tratto di circa 100 m di lunghezza più prossimo al fiume; quest'ultimo presenta vegetazione arborea rada, costituita, in una fascia di almeno 30 m di larghezza, esclusivamente da giovani robinie e rovi (*Rubus* sp.).

Le ispezioni della solidità del pennello comporteranno la rimozione di piccole fasce di vegetazione (3-5 m di larghezza), che saranno selezionate in modo da determinare il taglio di vegetazione prevalentemente erbacea e arbustiva o di alberi potenzialmente instabili in caso di piena (alberi morti o molto inclinati).

L'impatto dei lavori in progetto risulta quindi molto limitato. Purtroppo, per limitare il disturbo sulla componente faunistica si dovranno adottare le seguenti misure:

a. evitare il taglio di tutte le piante la cui asportazione non risulti strettamente necessaria alla realizzazione degli interventi;

b. il taglio della vegetazione dovrà essere effettuato con tecniche manuali (motosega, decespugliatore), per permettere il progressivo allontanamento, in relativa sicurezza, degli animali che trovassero rifugio sulla vegetazione o al suolo;

c. il materiale derivante dal taglio dovrà essere accumulato manualmente in vista della successiva rimozione, che dovrà essere effettuata prima dell'inizio dei lavori. L'abbandono sul terreno del materiale (tronchi, arbusti), offrendo copertura e rifugio per varie specie terricole, potrebbe infatti favorire la "innaturale" concentrazione di invertebrati, rettili o piccoli mammiferi nell'area di intervento;

d. prima dell'inizio degli interventi di protezione del rilevato si dovrà accertare l'inattività della tana individuata al piede della scarpata.

Come da progetto, la scogliera sarà inerbita in modo da favorirne l'integrazione nel paesaggio. Inoltre, in ottemperanza del D.P.R. 753/1980 "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto", il quale prescrive che: gli alberi per i quali è previsto il raggiungimento di una altezza massima superiore a metri quattro non potranno essere piantati ad una distanza minore della misura dell'altezza massima raggiungibile aumentata di metri due, ... calcolata ... dal piede del rilevato", la zona soprastante il piede della scogliera (berma) sarà piantumata con salici autoctoni (*Salix eleagnos*), piante autoctone con portamento arbustivo e sviluppo maggiore in larghezza (5 m) che in altezza (3 m). Verrà messo a dimora un esemplare ogni 10-12 m, salvaguardato con protezioni adeguate e palo tutore.

Crescendo, la vegetazione svolgerà un ruolo "tampone" nei confronti del disturbo creato dal traffico ferroviario, e andrà a sostituire la specie alloctona invasiva che attualmente predomina sul rilevato.

In fase d'opera, il disturbo sarà principalmente legato alle emissioni sonore, peraltro inevitabilmente associate anche al movimento di materiali necessario per il rinforzo del rilevato. Il rumore causato dalle opere potrà interferire con le attività delle specie faunistiche presenti, determinando l'allontanamento temporaneo dall'area delle specie maggiormente mobili, quali uccelli e mammiferi.

Le attività condotte nell'area di cantiere potranno determinare la produzione di inerti e rifiuti da smaltire secondo la normativa vigente. In particolare:

- materiale di scavo non ritenuto idoneo per essere riutilizzato;

- scarti di oli e di lubrificanti provenienti dai macchinari utilizzati per la realizzazione dell'opera.

I rifiuti prodotti durante l'attività del cantiere dovranno essere smaltiti tempestivamente e conferiti in discarica secondo la normativa vigente.

2. Ubicazione rispetto alla Rete Natura 2000

L'area di intervento non ricade all'interno di siti della Rete Natura 2000. L'area è situata in prossimità della Zona Speciale di Conservazione (ZSC) e Zona di protezione speciale (ZPS) IT1120019 "Confluenza della Dora Baltea" (Baraccone).

3. Vincoli derivanti dalla legge istitutiva dell'area protetta.

Ai sensi della Legge istitutiva del Parco del Po piemontese (L.R. n. 19/2009 e s.m.i.) l'intervento ricade all'interno di area classificata: *Area contigua F5 del Sistema delle Aree protette della fascia Fluviale del Po Piemontese*, come previsto dall'art. 6 della L.R. 19/2009 e s.m.i..

4. Efficacia del parere ai sensi della normativa in materia paesistica (D.lgs. 42/2004)

L'intervento previsto ricade in area sulla quale attualmente vige il Piano d'Area approvato dal Consiglio Regionale con deliberazioni n. 982-4328 del 8/3/1995 e n. 243-17401 del 30/5/2002.

5 . Norme del Piano d'Area

Ai sensi della suddivisione in fasce e zone prevista dal Piano d'area l'intervento ricade:

- all'interno della fascia di pertinenza fluviale;
- all'interno delle zone 55N2 e 56A2 (Area Stralcio del fiume Dora Baltea);

Ai sensi degli art.1.6 delle "Norme di attuazione" del piano, l'intervento può essere classificato:

- per quanto riguarda il "modello di utilizzazione delle risorse", nelle categorie U5.7 (trasporti ed infrastrutture del territorio);
- per quanto riguarda le "modalità di intervento di modificazione delle condizioni ambientali", nella categoria M3.1: manutenzioni, restauri, completamenti della viabilità esistente...

Per quanto riguarda la verifica delle condizioni di intervento ammesse, essendo questo non inserito fra beni culturali isolati e le loro pertinenze di cui all'art. 3.7.delle N.d.A., ricade nelle categorie di cui alla tabella 1 dell'art.2.8.

Pertanto, per quanto riguarda le condizioni di intervento, dalla verifica con la tabella 1, art. 2.8 delle Norme di Attuazione, risulta che l'intervento è ammissibile in zona N2, nel rispetto della condizione C2: interventi previsti dagli strumenti urbanistici locali o dal presente Piano, subordinati al preventivo studio di verifica di compatibilità ambientale. Mentre, anche se si tratta di interventi di manutenzione per la messa in sicurezza di una infrastruttura, la categoria M.3.1 non risulta prevista nelle zone A2, pur essendo invece prevista la categoria M3.2 (costruzione di strade ed altre infrastrutture di trasporto di rilievo regionale, statale o provinciale). Nel caso specifico si ritiene che l'intervento sia necessario per garantire la sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria e la documentazione tecnica trasmessa è da ritenere esaustiva rispetto agli elementi di valutazione ed approfondimento previsti ai sensi dell'art. 4.2.4 delle N.d.A. del Piano d'Area.

6 . Osservazioni

Per quanto concerne la presenza nelle vicinanze, anche se gli interventi sono esterni, della Zona Speciale di Conservazione (ZSC) e Zona di protezione speciale (ZPS) IT1120019 "Confluenza della Dora Baltea" (Baraccone), si ritiene che gli interventi stessi, per la loro tipologia, non debbano essere assoggettati a procedimento di V.I. , sia sulla base degli elementi di conoscenza naturalistico-ambientale contenuti nella documentazione fornita, in parte sopra riportati nella descrizione dei caratteri dell'intervento, sia alla luce di quanto disposto dall'art. 2 c.7 lett. b) delle Misure di Conservazione dei siti Rete Natura 2000 del Piemonte, ancorché tale norma sia integralmente applicabile solo all'interno di tali siti.

Nello specifico l'art. 2 c. 7 lett. b) delle MdC prevede che non sia richiesto l'espletamento della procedura di valutazione di incidenza per manutenzioni ordinarie e straordinarie di infrastrutture lineari (reti viarie, ferroviarie ecc.) a condizione che non comportino modifiche o ampliamenti di tracciato e d'ubicazione, il cantiere non comporti la realizzazione di nuove piste di accesso e/o aree di deposito e di servizio, e non siano previsti l'impermeabilizzazione di canali irrigui e/o interventi di artificializzazione di sponde di corsi d'acqua e laghi.

7. Risultato istruttoria

Dall'esame delle Norme di Attuazione del Piano d'Area e considerati gli elementi di valutazione riportati ai punti precedenti della presente istruttoria, fatte salve eventuali norme più restrittive contenute negli strumenti urbanistici comunali e eventuali norme e prescrizioni emanate od adottate da parte dell'Autorità di Bacino, si esprimono i seguenti pronunciamenti di competenza dell'Ente Parco:

parere favorevole all'intervento in oggetto, per le considerazioni e nei limiti precedentemente esposti;

esclusione dall'assoggettabilità alla procedura di Valutazione di Incidenza rispetto Zona Speciale di Conservazione (ZSC) e Zona di protezione speciale (ZPS) IT1120019 "Confluenza della Dora Baltea" (Baraccone).

8. Soggetti a cui inviare il parere dell'Ente.

RFI – rete ferroviaria italiana;
Città Metropolitana di Torino.

*Istruttoria predisposta dall'Area Tecnica dell'Ente di gestione delle Aree protette del Po piemontese.
Funzionario tecnico referente: Francesco Mastrosimone.*