

## ALLEGATO A

### PRESCRIZIONI PER LA MITIGAZIONE, COMPENSAZIONE E/O MONITORAGGIO DEGLI IMPATTI

Progetto di attraversamento del nuovo ponte  
sul torrente Ceronda

Comune di Venaria Reale

*Presentato per la fase di Valutazione ex. artt. 12 e 13  
Legge Regionale 14 dicembre 1998, N. 40*

Proponente: Consorzio di Valorizzazione Culturale  
La Venaria Reale

L'espressione del giudizio positivo di compatibilità ambientale dovrà essere subordinata al rispetto integrale, da parte del proponente delle seguenti prescrizioni

## **PRESCRIZIONI RELATIVE AD ADEGUAMENTI PROGETTUALI ED APPROFONDIMENTI AMBIENTALI LA CUI OTTEMPERANZA DEVE ESSERE VERIFICATA NELL'AMBITO DELLE PROCEDURE DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO**

### **1. Atti amministrativi**

- Dovrà essere acquisito il nulla osta di competenza del *Comando Regione Militare Nord – SM Ufficio Logistico Infrastrutture e Servitù Militari – Sezione Infrastrutture Demanio Servitù Militari e Poligoni* per l'infrastruttura in progetto.
- Il progetto esecutivo dovrà essere approvato dal Settore Viabilità, della Provincia di Torino e dal Comune di Venaria, per tutti gli aspetti rinviati alla fase esecutiva (es. segnaletica stradale, gestione del traffico ecc.), prima che venga indetta la gara di appalto.
- La manutenzione del tratto di Via Amedeo di Castellamonte compreso tra l'intersezione con Viale Carlo Emanuele II e l'imbocco del nuovo Ponte oggetto di intervento risulta ancora in capo alla Città di Venaria Reale, mentre a monte la manutenzione è già stata affidata al Consorzio della Venaria Reale e la proprietà del costruendo Ponte verrà trasferita alla Provincia di Torino, sulla base dei precedenti accordi sottoscritti tra Regione Piemonte, Provincia di Torino, Consorzio di Valorizzazione Culturale "La Venaria Reale" e Città di Venaria Reale. Pertanto in questa fase sarebbe opportuno disciplinare specificatamente e rivedere anche l'onere della manutenzione sul tratto residuale di Via Amedeo di Castellamonte, al fine di avere il minor numero di soggetti interessati ed ottimizzare le risorse in caso di intervento.
- l'Atto di Concessione dovrà espressamente prevedere a carico dell'Ente Gestore gli oneri di manutenzione – sia periodica che straordinaria – relativi ad un tratto d'alveo pari a circa 100 m a monte e a valle dell'opera. La manutenzione del suddetto tratto dovrà riguardare quanto necessario per conservare la sezione utile dell'alveo per il libero deflusso della piena (movimentazione di materiale, taglio e rimozione della vegetazione lungo le sponde ed in corrispondenza delle luci dell'attraversamento);
- l'Atto di Concessione tra il Soggetto istante e la Regione Piemonte dovrà prevedere un disciplinare concernente tutte le clausole e le prescrizioni ai fini della tutela della demanialità e della tutela del buon regime idraulico del corso d'acqua, inclusi quindi gli oneri di manutenzione di cui al punto precedente.
- In considerazione della imposta servitù su beni demaniali, dovrà essere avanzata domanda di concessione al competente ufficio provinciale della Regione per l'emissione dell'apposito Decreto di Concessione, che dovrà contenere espressamente le prescrizioni tecnico-amministrativo a solo carattere permanente sopra riportate.

### **2. Ponte**

- La quota di estradosso della fondazione delle difese di sponda a protezione delle spalle del nuovo attraversamento dovrà essere posta almeno a 50 cm sotto il piano finito del fondo alveo del T. Ceronda;

### **3. Rete di smaltimento delle acque meteoriche**

- Dovrà essere implementato il sistema di raccolta delle acque meteoriche sulla via Stefanat e nel tratto di Via Cavallo compreso tra la rotatoria all'incrocio sulla via Stefanat stessa previa verifica dello stato della rete esistente, in quanto già nella situazione attuale il sistema risulta inadeguato in caso di piogge persistenti. E' necessario verificare il sistema di allontanamento

delle acque meteoriche di via Castellamonte lungo la quale non sembrano previsti interventi. E' richiesta l'introduzione di un sistema di smaltimento sostenibile delle acque mediante sistemi sotterranei di infiltrazione, evitando pertanto l'immissione in fognatura (reti esistenti di SMAT) rif. Linee Guida per la gestione sostenibile delle acque meteoriche – Provincia Autonoma di Bolzano.

- venga realizzata al piede di tutti i rilevati arginali in progetto una canaletta per l'allontanamento delle acque meteoriche provenienti dalla piattaforma stradale prevista in loro adiacenza.

#### **4. Segnaletica Orizzontale e Verticale**

- Dovrà essere predisposto idoneo progetto recante la segnaletica orizzontale e verticale come prevista dal Codice della Strada e suo Regolamento di attuazione. Dovrà inoltre essere recepito il Piano della Segnaletica di indirizzo della Città di Venaria Reale.

#### **5. Illuminazione**

- Nella scelta dell'illuminazione, occorre tener conto delle attuali conoscenze, per quanto certamente parziali, circa gli effetti dello spettro luminoso che indirizzano verso la scelta delle lampade che producono le minori quantità possibili di luce ultravioletta e blu. E' richiesto, quindi l'utilizzo di LED a luce calda, con temperatura di colore uguale o minore a 3000K e schermati da appositi filtri in modo da escludere del tutto la produzione di luce blu, ottenendo un colore di tonalità ambra.

Inoltre, come indicazione, in alternativa all'illuminazione della rotatoria in sponda destra e del ponte sul Ceronda, di cui si ipotizza una limitata circolazione notturna, si suggerisce di valutare in sede di progettazione esecutiva, la possibilità di ricorrere a sistemi passivi di segnalazione, aggiungendo ulteriori catarifrangenti o utilizzando cat-eyes collocati a bordo strada. Ovviamente, l'uso diffuso di tali strumenti di illuminazione passiva in ulteriori settori del progetto, così come nei parcheggi, contribuirebbe alla sostanziale diminuzione dell'impatto negativo dell'illuminazione a carico della fauna tutelata all'interno del SIC La Mandria.

Ai fini di continuità ed omogeneità gli impianti di illuminazione previsti in prossimità del nuovo ponte e sulle rotatorie, siano realizzati con elementi che abbiano qualità formali analoghe agli illuminatori previsti per gli interventi inerenti la realizzazione dei nuovi parcheggi e della viabilità connessa.

In relazione alla regolazione (durata ed intensità) della illuminazione della viabilità si precisa che il Comune di Venaria risulta il responsabile della regolazione, su indicazioni dell'Ente di gestione dei parchi metropolitani, in funzione della tutela delle colonie di chiropteri.

#### **6. Sottoservizi**

- E' previsto che i sottoservizi dell'acquedotto - 3 condotte che attualmente corrono sull'impalcato del ponte da demolire – attraversino il Ceronda in alveo (pag. 41 dell'elaborato "CDS.9 – RELAZIONE IDRAULICA"). In sede di Progettazione Esecutiva dovranno essere sottoposti all'approvazione dell'AIPO gli elaborati tecnico-illustrativi di dettaglio dell'attraversamento, con la prescrizione che questo sia munito di idonea struttura di calottamento a protezione dei sottoservizi;
- Valutare, tecnicamente ed economicamente con tutti gli Enti e le Società interessate, tutte le interferenze del tracciato con eventuali servizi per i quali sarà necessario procedere con ulteriori spostamenti e/o adeguamenti. Le variazioni dei tracciati, per renderli compatibili con l'intervento, sono subordinate all'ottenimento delle autorizzazioni di legge Regionali e Ministeriali e all'acquisizione delle necessarie servitù.

#### **7. Aspetti patrimoniali**

- In riferimento alla verifica della titolarità delle aree intestate alla Città di Venaria Reale inserite nel Piano Particellare di Esproprio, il comune di Venaria Reale, Dirigente Risorse Economiche e Finanziarie con nota prot. n. 2807 del 03.02.2012, ha evidenziato che per ciò che riguarda la

particella censita al foglio n. 23 mappale n. 30, la stessa con atto rogito Notaio Paolo Demaria Rep. n. 138502 in data 25/07/2011 è stata ceduta al Consorzio di Valorizzazione Culturale la Venaria Reale.

#### **8. Manutenzione aree verdi**

- La manutenzione ed il contenimento della vegetazione di impianto su sponde ed alveo dovrà essere dettagliata nell'apposito elaborato allegato nel progetto esecutivo (Piano di Manutenzione), seguendo anche quanto indicato dalla Direttiva 4 delle Norme di attuazione del PAI.

#### **9. Beni culturali e paesaggistici**

- Verificare la possibilità, sotto il profilo strutturale, di slanciare ulteriormente il profilo delle pile di sostegno, eventualmente ricorrendo ad incurvatura dei fianchi con andamento concavo nella porzione mediana. Migliorare inoltre l'impatto visivo delle pile valutando di modificare la loro colorazione ed il trattamento superficiale del materiale, al fine di ottenere una forma più slanciata e meno massiccia.
- Concordare con la Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici i particolari tecnologici e formali, i dettagli sui materiali e le lavorazioni prescelte, in particolare in relazione al trattamento delle superfici e dei materiali di rivestimento della travata e delle pile di sostegno, e ai materiali e consistenza di sedute, arredi, e pavimentazioni. In particolare gli elementi separatori/sedute previsti sul nuovo ponte, che contribuiscono a caratterizzare in modo significativo l'aspetto della nuova infrastruttura nonché a qualificare il percorso di accesso alla Reggia, dovranno essere oggetto di un approfondimento progettuale, da condursi in fase di predisposizione del progetto esecutivo, volto ad individuare soluzioni alternative, sia per quanto concerne gli aspetti formali dei manufatti, sia per quanto riguarda la scelta dei materiali da utilizzarsi. Tale approfondimento dovrà essere sottoposto al parere competente della Soprintendenza sopra citata, ai sensi della normativa vigente.
- Esplicitare le motivazioni tecnico-costruttive, morfologiche e materiche, rispetto agli aspetti percettivi e di inserimento paesaggistico, oltre che di coerenza con il complesso dei beni della Reggia di Venaria, nelle scelte dei materiali, dei componenti tecnici e costruttivi del ponte, dei percorsi, e di tutti gli elementi che costituiscono l'attraversamento del Ceronda.
- Coordinare la progettazione delle piste ciclabili rispetto alle scelte tecnico-costruttive e percettive con quanto previsto dal Masterplan Corona Verde.
- Precisare se l'abbattimento delle alberature tra il tratto di viale dopo il ponte ed il parcheggio A, illustrato nelle foto simulazioni (fotoinserimento CDS.11 immagine 17/20), sia da ricondurre al progetto del medesimo parcheggio. Si chiede di valutare la possibilità di mantenere le alberature, o mettere a dimora nuovi alberi a filare, qualora ciò non sia tecnicamente possibile a causa delle opere stradali in progetto, ai fini di conservare il filare di alberi invece della prevista siepe bassa e, quindi, l'effetto visivamente schermante.
- Valutare di mettere a dimora, al centro delle rotonde poste ai due lati del ponte, una vegetazione bassa che non intralci le visuali, con l'uso di essenze a bassa manutenzione.
- Proseguire il rivestimento del marciapiede in pietra di Luserna previsto per il ponte agli altri marciapiedi, sino al crocevia - rivestito in pietra - con Viale Vittorio Emanuele II.
- Mantenere, a monte del nuovo ponte, la fitta vegetazione ripariale spontanea preesistente, limitando il trattamento del verde a carattere "urbano" alla parte a valle del manufatto, e a monte solo in stretta adiacenza alle piste ciclopedonali, ma non in prossimità dell'acqua. In tale ambito, si invita a impiegare specie quali salici e altre essenze che non offrano ostacolo all'afflusso e deflusso dell'acqua in caso di innalzamento dei livelli del corso d'acqua medesimo.

- Prevedere ed esplicitare anche in capitolato, le modalità di gestione della fase di cantiere (finalizzate al mantenimento della funzionalità del corridoio ecologico) e gli opportuni ripristini da prevedersi.
- Le barriere di sicurezza stradale previste in vicinanza del nuovo ponte e delle rotatorie, dovranno essere realizzate, compatibilmente con le esigenze di sicurezza stradale, prevedendo l'utilizzo di elementi in legno o in corten;

#### 10. Cantieri

- Presentare un cronoprogramma integrato previsto per la realizzazione delle due opere (parcheggi A e B e nuovo ponte), che tenga conto dei margini di rischio procedurale e tecnico di interferenza con aree che potrebbero già essere state interessate dal progetto dei parcheggi.
- Le aree di cantiere non operative (campo base ed aree di deposito) dovranno essere localizzate in aree non sensibili dal punto di vista ambientale. In sede di Conferenza dei servizi si è valutata positivamente la localizzazione dell'area di cantiere nella porzione interclusa tra il muro di recinzione della Magneti Marelli e la viabilità adiacente al parcheggio B, nel tratto perpendicolare al viale Carlo Emanuele II, si chiede pertanto di esplicitare tale soluzione con i dovuti approfondimenti tecnici.
- Dal momento che i cantieri interesseranno inevitabilmente anche le fasce A e B del corso d'acqua, in tali aree non devono essere stoccate sostanze pericolose o che comunque potrebbero determinare un inquinamento al corso d'acqua soprattutto nel caso in cui si verifichi un evento di piena.
- Definire un piano di lavoro dettagliato che limiti le interferenze dei cantieri con la aree destinate al corridoio ecologico. In particolare si chiede di definire le aree dove l'interferenza dei due cantieri: parcheggi A e B e nuovo ponte, risulta inevitabile. Nel caso non combaciassero le tempistiche realizzative, siano lasciate in sospeso alcune sistemazioni di competenza del progetto dei parcheggi sulle limitate aree di cantiere operative del nuovo ponte. Tali aree dovranno essere sistemate, secondo il progetto del corridoio ecologico dei parcheggi, al termine delle lavorazioni del nuovo ponte.
- Si provveda al termine dei lavori all'immediata rimozione del ponte Bailey e della viabilità provvisoria connessa nonché al ripristino naturalistico delle aree occupate da tali opere. Almeno 90 giorni prima dell'inizio delle attività di smantellamento del ponte Bailey dovrà essere comunicato alla Provincia di Torino e all'ARPA il sito di destinazione dei materiali di risulta.

#### 11. Beni archeologici

- Tutte le opere di scavo previste, sia connesse con le fondazioni dalle spalle del nuovo ponte, che con il posizionamento del ponte Bailey provvisorio, nonché gli eventuali scotici necessari alla realizzazione delle rotatorie in sponda destra e sinistra e gli elementi di raccordo della viabilità, dovranno essere effettuate con l'assistenza di archeologi di provata esperienza, sotto la direzione scientifica della Soprintendenza per i beni Archeologici del Piemonte, ma senza oneri per la spesa.

#### 12. Mitigazioni

- Si chiede di presentare una tavola dello stato finale, che dimostri la sistemazione finale rispetto alla funzionalità del corridoio ecologico costituito dall'alveo e dalle rive del torrente Ceronda. Nell'elaborato integrativo del progetto "CDS.2 - planimetria complessiva", manca la sistemazione di alcune aree interessate dai lavori (sulla sponda sinistra nei pressi della rotatoria di via Stefanat e per la viabilità provvisoria ecc), si chiede di riportare a livello di progetto esecutivo (capitolato, relazioni, tavole ecc.) tutti gli interventi naturalistici delle sponde interessate dalla realizzazione della nuova infrastruttura e dalla demolizione del ponte esistente;

gli stessi dovranno essere repentinamente eseguiti e opportunamente raccordati con le opere di ripristino ambientale già previste, in altri progetti, nell'ambito fluviale (parcheggi e corridoio ecologico), al fine di assicurare omogeneità dal punto di vista paesaggistico ed ambientale.

- È vietata la piantagione di qualunque sorta di alberi ed arbusti sul piano e sulle scarpe arginale, benchè vegetate, e comunque a distanza minore di 4 m dal piede degli argini;
- Predisporre un apposito elaborato contenente i ripristini naturalistici delle aree di cantiere, sia sulle aree di accantieramento che sulle zone interessate dalla viabilità provvisoria. Per tali ripristini dovranno essere scelte tipologie di impianto e specie autoctone coerenti con le condizioni stazionali del sito. L'Ente gestore del SIC dovrà essere uno dei soggetti con i quali negoziare le misure di mitigazione specifiche, prima dell'avvio dei lavori.
- Prevedere una sistemazione ambientale dell'area a nord-ovest della rotonda di Via Stefanat, presso un edificio/civile abitazione. Il progetto in tale ambito prevede, per contenere il dislivello e risolvere le problematiche acustiche, la realizzazione di un muro a ridosso della rotatoria (vedi Tavola CDS.10 - Planimetria delle opere a verde). Tale soluzione mitigativa risulta presentare delle incongruenze tecniche: formazioni di aree residuali tra la recinzione privata ed il muro di contenimento di progetto che dovranno essere ulteriormente studiate dal proponente in accordo con i proprietari dell'abitazione.

### 13. Compensazioni

- A titolo di compensazione, si chiede di adeguare l'illuminazione della sezione del Viale Carlo Emanuele prospiciente i parcheggi o, meglio, se possibile sino al Ponte Verde, agli standard adottati per ponte e parcheggi (armature, regolazioni di flusso e temporizzazioni).
- Si richiede inoltre, quale opera di compensazione, la rimozione mirata di alcuni blocchi delle soglia attuale a valle del ponte Castellamente, in maniera da creare un canale preferenziale per l'ittiofauna. Tale operazione dovrà essere progettata da un esperto in materia di ecosistemi fluviali e dovrà eseguirsi, al termine dei lavori sul nuovo ponte, al fine di lasciare il tempo all'alveo del torrente di ritrovare una condizione stabile.

Si precisa che tale intervento dovrà essere eseguito dal Consorzio di concerto con la Provincia e l'Ente di gestione dei parchi metropolitani. Inoltre, al fine di garantire le risorse economiche necessarie alla suddetta operazione, si chiede di prevederne i costi all'interno del Quadro Economico del Progetto Esecutivo.

### PRESCRIZIONI PER LA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Il progetto dovrà essere realizzato conformemente alla documentazione progettuale presentata, ivi incluse le misure di mitigazione e compensazione previste, fatto salvo quanto esplicitamente previsto dalle prescrizioni inserite nel presente provvedimento; qualsiasi modifica sostanziale a tali previsioni dovrà essere sottoposta al riesame Servizio VIA.

### 14. in fase di costruzione

- Poiché i lavori interessano direttamente l'alveo attivo, prima dell'inizio dei lavori dovrà essere trasmesso all'Ufficio Operativo AIPO di Torino, per l'approvazione, il piano di cantierizzazione con la descrizione delle fasi di cantierizzazione e delle modalità esecutive.
- Dovrà essere data comunicazione dell'inizio e fine lavori all'Ufficio Operativo AIPO di Torino, per l'esercizio delle opportune misure di sorveglianza, e ne sia dato tempestivo aggiornamento in caso di variazione comunicando altresì il relativo cronoprogramma del piano di cantierizzazione;



- Il proponente predisponga un piano di allertamento e di sgombero, in caso di piena, degli uomini e dei mezzi presenti nelle zone di cantiere site all'interno dell'alveo durante tutte le fasi costruttive;
- In caso di spostamento dei cantieri dai siti individuati (esempio le aree contermini alla recinzione dello stabilimento industriale), la Direzione Lavori dovrà verificare in concreto con l'Ente di gestione dei parchi metropolitani l'esistenza di eventuali situazioni critiche per il mantenimento della continuità del corridoio ecologico.
- In caso di sovrapposizione di attività dei cantieri per i lavori dei parcheggi e del ponte, la Direzione Lavori dovrà verificare in concreto con l'Ente di gestione dei parchi metropolitani l'esistenza di eventuali situazioni critiche per il mantenimento della continuità del corridoio ecologico.
- Qualora, durante i lavori, occorra mettere in secca il fiume, tale intervento dovrà essere segnalato al Servizio Tutela della Flora e della Fauna della Provincia, che provvederà al recupero ittico.
- Approfondite, la necessità e le modalità di eventuali deviazioni di flussi di traffico nel momento dei lavori di innalzamento della livelletta per la realizzazione della rotonda di via Stefanat.
- Relativamente al ponte "Bailey" provvisorio, andranno chiarite le modalità di gestione delle aperture/chiusure in funzione dei livelli idrometrici, mediante la redazione di un Piano Operativo di Gestione delle Emergenze opportunamente concordato con il Settore di Protezione Civile di Venaria Reale.
- La società rete Enel ritiene utile concordare la fornitura di energia elettrica di cantiere, attraverso eventuali sopralluoghi, per definire la predisposizione delle opere necessarie, l'individuazione e/o spostamento se il caso, di impianti interferenti alle opere.
- Durante la fase di cantiere, per tutte le lavorazioni che saranno realizzate in prossimità del Torrente Ceronda dovranno essere adottati tutti i provvedimenti necessari per evitare intorbidamenti delle acque e sversamenti accidentali di materiali, in modo da eliminare tutte le possibilità d'inquinamento delle acque, prevedendo un piano di intervento rapido per il contenimento e l'assorbimento di eventuali sversamenti accidentali che interessino le acque.  
In caso di criticità ambientali sui lavori in alveo, il Consorzio dovrà concordare con l'Ente di gestione dei parchi metropolitani e/o la Provincia di Torino gli accorgimenti specifici (fino all'allontanamento temporaneo della ittiofauna) atti a risolvere le criticità rilevate; la risorsa economica disponibile allo scopo dovrà, pertanto, essere garantita prima dell'inizio dei lavori.
- Dovrà essere esplicitamente vietata la asportazione di materiale d'alveo, e le eventuali opere provvisoriale al suo interno dovranno essere seguite da opportune sistemazioni del materiale eventualmente movimentato, secondo specifiche indicazioni del personale dell'Autorità Idraulica competente; il materiale asportato per l'attraversamento in sub-alveo della rete dell'acquedotto dovrà essere ricollocato in alveo secondo le indicazioni che saranno impartite dall'Autorità Idraulica competente;
- il Proponente dovrà attuare, durante i lavori, ogni provvedimento che l'Ufficio Operativo AIPO di Torino riterrà opportuno adottare ai fini del buon regime idraulico del corso d'acqua, per la salvaguardia delle proprietà demaniali e delle opere idrauliche di competenza, a garanzia della pubblica incolumità;
- Nel caso di interventi in prossimità di ricettori sensibili, occorre effettuare una previsione dei livelli acustici indotti e verificare il rispetto dei limiti della zonizzazione acustica vigente, valutando la necessità di autorizzazioni in deroga e adeguando di conseguenza il cronoprogramma dei lavori e la durata delle operazioni di cantiere. Il proponente per la fase di cantiere, dovrà provvedere all'adozione di tutti i possibili accorgimenti tecnici e operativi atti a

minimizzare le emissioni acustiche, nonché alla realizzazione di eventuali ulteriori interventi di mitigazione, qualora risultasse necessario a seguito delle risultanze dei monitoraggi acustici.

- Per le acque nere derivanti dai cantieri (acque di lavorazione e di lavaggio), laddove tecnicamente possibile, dovrà essere anticipato l'allacciamento alla fognatura o comunque previsto il convogliamento dei reflui in contenitori stagni da sottoporre a svuotamento periodico, in sostituzione del previsto utilizzo di serbatoi provvisori di trattamento (imhoff) con recapito in corpo idrico.
- Per quanto attiene allo scarico delle acque del lavaggio automezzi, non sono state fornite indicazioni sul recapito finale dello scarico. Trattandosi di scarico di acque reflue industriali l'attivazione di detto scarico è subordinato al preventivo ottenimento dell'autorizzazione allo scarico ex D.Lgs 152/06 e s.m.i da parte della Provincia. E' comunque auspicabile che venga effettuato il riciclo della maggior parte delle acque derivanti dalle attività di lavaggio automezzi le quali possono essere utilizzate, ad esempio, nella produzione di malte cementizie.
- Dovrà essere eseguito a cura e spese del proponente ogni ripristino che si rendesse necessario in conseguenza degli autorizzati lavori, sia per i manufatti idraulici che per le altre proprietà demaniali;
- Dovrà essere tenuta indenne e sollevata l'AIPO ed i suoi funzionari ed agenti da ogni molestia o richiesta da parte di terzi di indennizzi per danni, lesioni di diritti, o qualsiasi altro motivo derivante dall'esecuzione e dall'esercizio dell'opera autorizzata, anche in relazione all'instaurarsi nel corso d'acqua in argomento di qualsiasi condizione idrometrica, non esclusi gli eventi di piena;
- Per qualsiasi intervenuta disposizione legislativa o regolamentare, per qualsiasi esigenza idraulica, nonché nel caso in cui l'Autorità Idraulica dovesse introdurre modifiche all'andamento del torrente Ceronda e delle opere di difesa idraulica, le opere autorizzate dovranno essere adattate alle mutate condizioni senza che il Proponente possa pretendere indennizzi di sorta;
- Al termine dei lavori i cantieri dovranno essere tempestivamente smantellati e dovrà essere effettuato lo sgombero e lo smaltimento dei materiali utilizzati per la realizzazione delle opere in progetto, evitando la creazione di accumuli permanenti in loco. Per quanto riguarda le aree di cantiere, quelle di deponia temporanea, quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali, le eventuali piste di servizio realizzate per l'esecuzione dei lavori, nonché ogni altra area che risultasse degradata a seguito dell'esecuzione dei lavori in progetto, dovrà essere effettuato quanto prima il recupero e il ripristino morfologico e vegetativo dei siti.

### 15. in fase di esercizio

- Considerata la natura teorica dei livelli sonori stimati si evidenzia, comunque, la necessità di eseguire una verifica strumentale delle emissioni sonore una volta raggiunta la fase di esercizio del nuovo ponte, in modo da verificare l'attendibilità delle simulazioni finora condotte e, nel caso di eventuali criticità residue, individuare tempestivamente le modalità per una loro completa risoluzione.
- Dovrà essere a carico del Proponente la fornitura e la posa di un'asta idrometrica per la misurazione delle quote idrometriche. La corretta posa di tale asta dovrà essere certificata e verificata a cura dell'Ufficio Servizio di Piena dell'AIPo di Parma.

### PRESCRIZIONI PER IL MONITORAGGIO

- La realizzazione del ponte in progetto deve essere accompagnata da un piano di monitoraggio finalizzato alla verifica degli interventi di mitigazione degli impatti attuati con la realizzazione del progetto, in particolare dovrà essere attuato un piano di monitoraggio delle componenti



rumore, paesaggio e acque. Si richiede di concordare con il Dipartimento ARPA di Torino le modalità e le tempistiche di attuazione delle attività di monitoraggio e di consegna dei risultati delle attività suddette.

- Dovrà essere previsto un piano di monitoraggio della funzionalità del reticolo ecologico ricreato, nonché di tutti gli interventi di mitigazione e compensazione previsti in progetto, da concordare antecedentemente all'avvio dei lavori.
- Il proponente è tenuto a recepire tutte le osservazioni che deriveranno dalle attività di monitoraggio ambientale, apportando quanto prima i necessari correttivi per la riduzione preventiva degli impatti.
- Il proponente è tenuto a concordare con l'ARPA Piemonte, Dipartimento di Torino, le modalità e le tempistiche di attuazione delle attività di monitoraggio e di consegna dei risultati delle attività suddette.

### **ADEMPIMENTI**

All'ARPA Piemonte, Dipartimento di Torino, deve essere comunicato l'inizio con almeno 15 giorni di anticipo ed il termine dei lavori, onde permettere il controllo dell'attuazione delle prescrizioni ambientali nella fase realizzativa dell'opera ai sensi dell'art. 8 della L.R. 40/98.

Il Direttore dei lavori deve trasmettere, secondo le tempistiche concordate in fase di progettazione del monitoraggio, all'ARPA Piemonte, Dipartimento di Torino una dichiarazione, accompagnata da una relazione esplicativa, relativamente all'attuazione di tutte le misure prescritte, compensative, di mitigazione e di monitoraggio, incluse nella documentazione presentata, e integrate da quelle contenute giudizio di compatibilità ambientale .