

GIUNTA PROVINCIALE DI TORINO

Verbale n. 54

Adunanza 14 dicembre 2012

OGGETTO: PROGETTO: “PROGETTO DI ATTRAVERSAMENTO DEL NUOVO PONTE SUL TORRENTE CERONDA”.
COMUNE: COMUNE DI VENARIA REALE.
PROPONENTE: CONSORZIO DI VALORIZZAZIONE CULTURALE LA VENARIA REALE.
PROCEDURA: VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE AI SENSI DELL'ART. 12, DELLA LEGGE REGIONALE N. 40/98 S.M.I.
GIUDIZIO POSITIVO DI COMPATIBILITÀ AMBIENTALE.

Protocollo: 1100 – 50427/2012

Sotto la presidenza del dott. ANTONIO SAITTA si è riunita la Giunta Provinciale, regolarmente convocata, nella omonima Sala, con l'intervento degli Assessori: GIANFRANCO PORQUEDDU, UMBERTO D'OTTAVIO, CARLO CHIAMA, MARCO BALAGNA, PIERGIOORGIO BERTONE, MARIAGIUSEPPINA PUGLISI, ROBERTO RONCO, IDA VANA e con la partecipazione del Segretario Generale BENEDETTO BUSCAINO.

Sono assenti gli Assessori ALBERTO AVETTA, UGO PERONE e ANTONIO MARCO D'ACRI.

Il Presidente, riconosciuta legale l'adunanza, dichiara aperta la seduta.

A relazione dell'Assessore Roberto Ronco

Premesso che:

- in data 14/12/2011, il proponente Consorzio di Valorizzazione Culturale La Venaria Reale, con sede legale in Piazza Repubblica n. 4, 10078 Venaria Reale (TO), ha depositato presso l'ufficio di deposito – Sportello Ambiente, della Provincia di Torino, corso Inghilterra n. 7, 10128 Torino, ai sensi dell'art. 12 comma 2, L.R. n° 40/98 e s.m.i., copia degli elaborati relativi al progetto “*Progetto di attraversamento del nuovo ponte sul torrente Ceronda, nel Comune di Venaria Reale*”, ricadente nella categoria progettuale 28 dell'Allegato B2 “*Strade extraurbane secondarie provinciali*” e ricadente parzialmente all'interno dell'area naturale protetta del Parco “La Mandria” e pertanto obbligatoriamente sottoposto alla fase di valutazione ambientale dell'art. 12 L.R. n. 40/90 e s.m.i.,
- L'opera in progetto è posta all'interno del Sito di Importanza Comunitaria SIC IT 1110079 – La Mandria e pertanto è stata attivata contestualmente alla procedura di VIA

l'apposita procedura sulla Valutazione di Incidenza (VI), ai sensi del D.P.R. 357/97, così come modificato e integrato dalla Legge Regionale 29 giugno 2009, n 19 "*Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità*".

- Il proponente ha dato avviso dell'avvenuto deposito degli elaborati sul quotidiano "*La Stampa* " del 14 dicembre 2011, ai sensi dell'art. 12, comma 2, lettera b) della LR 40/98 e s.m.i.,
- Il progetto é rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per 60 gg. (fino al 13/02/2012) e su di esso non sono pervenute osservazioni ai sensi dell'articolo 14, comma 1, lettera b) della l.r. 40/98 e s.m.i.
- Per lo svolgimento dell'istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell'organo tecnico istituito con D.G.P. 63-65326 del 14/04/1999 e s.m.i.; l'istruttoria provinciale è stata svolta con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA e con i contributi forniti dai servizi componenti dell'organo tecnico presenti in atti.
- Ai fini della semplificazione dell'azione amministrativa contestualmente al procedimento previsto dall'art.13 della L.R. 40/98, è stata indetta la Conferenza dei Servizi ai sensi degli art. 14-bis e 14-ter, della legge 241/90 e s.m.i., al fine di effettuare l'esame contestuale dei vari interessi pubblici coinvolti nella procedura di VIA e di Valutazione d'Incidenza, nonché per acquisire autorizzazioni, nulla osta, pareri o altri atti di analoga natura anche di altre amministrazioni pubbliche.
- In data 03/02/2012 si è tenuta la prima riunione dell'Organo Tecnico provinciale e si è svolta la prima seduta della Conferenza dei Servizi, presso la sede della Provincia di Torino, corso Inghilterra 7/9 , Torino.
- Il proponente ha presentato in data 13/02/2012 chiarimenti alla documentazione di progetto comprendente la documentazione dalle tavole del progetto esecutivo "*Realizzazione Parcheggi e Viabilità nel Complesso della Venaria Reale*" con relativa relazione idraulica della situazione di progetto comprensiva dei due parcheggi e del ponte in esame.
- Al fine di approfondire gli aspetti di sicurezza idraulica, di inserimento architettonico e paesaggistico, si è svolta una riunione tecnica in data 29/02/2012.
- In data 27/03/2012, è stato effettuato un sopralluogo sul sito in esame, al fine di acquisire ulteriori informazioni istruttorie.
- A seguito della prima seduta della Conferenza dei Servizi, del Tavolo Tecnico e del sopralluogo si è provveduto a comunicare al Proponente, con nota del 16/03/2012, l'elenco delle integrazioni necessarie per il completamento della procedura.
- Il procedimento è stato pertanto sospeso sino alla data del 18/07/2012 (termine di 45gg. prorogato di 45 gg. + 30 gg.), data in cui è pervenuta a questa Amministrazione la documentazione integrativa.
- La documentazione integrativa non è risultata chiarire completamente quanto richiesto dalla Conferenza dei Servizi, e pertanto con nota del 19/09/2012, prot n. 718585/2012/LB6, è stata rinviata la seduta della seconda Conferenza dei Servizi prevista per il giorno 21/09/2012 al giorno 12/10/2012 ed è stata stabilita la consegna delle documentazioni mancanti entro la data del 05/10/2012, giorno in cui sono pervenute presso gli uffici della Provincia.
- La documentazione integrativa completa è stata valutata nel corso della seconda riunione dell'Organo Tecnico e nella seconda seduta della Conferenza dei Servizi, tenutesi entrambe in data 12/10/2012.
- A seguito delle risultanze della Conferenza dei Servizi è emersa la necessità di produrre una nota integrativa, alla luce della recente entrata in vigore in data 6 ottobre 2012 del D.M. 10 agosto 2012 n. 161 "*Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo*".
- Il proponente in data 30/10/2012 ha presentato tali ulteriori chiarimenti in merito alla gestione delle terre e rocce da scavo.

Rilevato che:

ACCORDI PROGRAMMATICI

L'intervento in oggetto si inserisce nell'Accordo di Programma attuativo tra la Regione Piemonte, la Provincia di Torino e la Città di Venaria Reale firmato in data 09/01/2006. In particolare si riferisce all'opera: *“1.3.2 raccordi stradali e parcheggi di attestamento a nord della Reggia comprese le opere/interventi di sistemazione idraulica del Ceronda in Comune di Venaria Reale”*.

In attuazione dell'Accordo il Consorzio di Valorizzazione Culturale la Venaria Reale, il Comune di Venaria Reale e la Provincia di Torino, in data 14 luglio 2010 hanno sottoscritto il Protocollo d'Intesa per la *“Realizzazione dei raccordi stradali e parcheggi di attestamento a nord della Reggia”*, che comprende la realizzazione sia dei due parcheggi, denominati A e B, destinati alla sosta dei turisti della Reggia di Venaria (procedura di VIA comunale conclusa con Deliberazione della Giunta Comunale n. 205 del 22/09/2011) che del nuovo ponte sul Torrente Ceronda oggetto della presente procedura.

FINALITÀ E MOTIVAZIONI

Il progetto in esame è finalizzato a risolvere le attuali criticità dell'accesso da nord alla Reggia di Venaria. Il passaggio dalla S.P. 1 alla Reggia avviene infatti oggi attraverso il *“Ponte Castellamonte”* che, sebbene pregevole dal punto di vista architettonico, appare inadeguato dal punto di vista geometrico – strutturale, poiché non risulta più funzionale a servire correttamente i nuovi livelli di traffico rappresentati da mezzi leggeri e pesanti (mezzi diretti al polo industriale), oltre che da pedoni e biciclette e da un crescente transito di mezzi turistici. La carreggiata risulta di larghezza - interno muretti - di circa 6 m, e pertanto assolutamente insufficiente al transito nei due sensi di mezzi leggeri, pesanti e turistici oltre che di pedoni e biciclette.

Il ponte appare inoltre inadeguato dal punto di vista idraulico, tali criticità sono note e documentate dalle alluvioni che si sono verificate nel 1994 e nel 2000. Il funzionamento del ponte risulta infatti essere in pressione per portate superiori a 380 mc/s circa, situazione che crea rigurgiti a monte tali da inondare le zone circostanti sia in destra che in sinistra idraulica. Queste criticità sono state identificate dall'Autorità di Bacino del fiume Po e varie opere di difesa sulla rete idrografica minore sono state previste in fase di variante al PAI, come descritto dalla relazione relativa al *“Progetto di integrazione al pianto stralcio per l'assetto idrogeologico”* approvata con la Deliberazione n.9/2007. Uno degli interventi previsti è l'adeguamento del ponte Castellamonte *“ampliamenti della luce del ponte Ceronda”* oltre alla realizzazione di interventi ampi sul territorio. Tali interventi si configurano quindi come opere necessarie alla messa in sicurezza della zona.

OPERE CONNESSE

Nell'ambito della procedura si è verificato che il progetto di realizzazione del nuovo ponte fosse studiato in coerenza alle opere ad esso strettamente connesse, in particolare al progetto dei parcheggi di attestamento A e B a nord alla Reggia di Venaria Reale attualmente in fase di realizzazione (inizio lavori giugno 2012). Nell'istruttoria si è potuto valutare in modo complessivo le implicazioni di entrambi i progetti in merito agli aspetti sia di tipo idraulico che ambientale.

ALTERNATIVE

L'Opzione Zero, ovvero la non realizzazione degli interventi in progetto, si è dimostrata non perseguibile per l'inadeguatezza, dimostrata dagli atti amministrativi sopra accennati, dell'attuale ponte sia punto di vista idraulico che geometrico-strutturale.

Nell'analisi delle alternative di localizzazione del nuovo ponte sono state valutate le seguenti ipotesi:

Ipotesi A: prevede la realizzazione di un ponte a monte dell'esistente, in modo da impegnare, per la rotonda in sponda sinistra, l'area già occupata dall'attuale incrocio tra S.P. 1 e via Stefanat.

Ipotesi B: prevede l'allineamento della rotonda in sponda destra sul viale Castellamonte; il nuovo ponte si troverebbe a valle dell'esistente e parallelo all'attuale.

Ipotesi C: prevede la collocazione del nuovo ponte in asse al viale Castellamonte; il nuovo ponte si troverebbe a monte dell'esistente.

Ipotesi D: ricalca le intenzioni del vigente Piano Regolatore Comunale, prevedendo la realizzazione di un nuovo ponte decisamente a monte dell'attuale, in prossimità della zona industriale.

Scelta del tracciato

Per la scelta dell'ipotesi migliore sono stati considerati principalmente i seguenti aspetti:

- inserimento del ponte nel contesto ambientale ed architettonico;
- presenza dell'attuale ponte Castellamonte;
- inserimento e collegamento con la viabilità e i parcheggi in fase di progettazione.

A partire da questi elementi, in sede di sopralluogo e di Conferenza dei Servizi, *l'ipotesi C* è risultata la scelta migliore. Tale ipotesi risulta infatti preferibile dal punto di vista dell'inserimento nel contesto, in quanto il nuovo ponte inserendosi non più trasversalmente, ma in asse al viale Castellamonte permetterà per chi accede da nord alla Reggia di avere una percezione immediata del complesso storico culturale, con una visuale non più ostacolata dalla presenza degli edifici residenziali ed industriali di scarso pregio posti sulla stessa direttrice dell'attuale ponte.

DESCRIZIONE INTERVENTI

Il progetto prevede la demolizione dell'attuale ponte "Castellamonte" avente le seguenti caratteristiche geometriche: lunghezza di circa 40m con arco ribassato in muratura, composto da 3 campate di 12 m ciascuna, poggianti su pile in alveo anch'esse in muratura, di spessore di circa 2 m. L'attuale carreggiata ha una larghezza totale, interna muretti, di circa 6 m.

Le opere in progetto comprendono la realizzazione di: un nuovo ponte in calcestruzzo precompresso, tre rotonde di raccordo con la viabilità principale (via Castellamonte, via Stefanat e via Scodeggio) e gli elementi di raccordo necessari ad inserire le nuove opere all'interno della rete viaria esistente.

Per garantire la continuità del traffico durante i lavori, verso la Reggia di Venaria Reale e verso gli stabilimenti industriali, si prevede di realizzare un ponte provvisorio poco più a monte dell'attuale, mentre per lo spostamento temporaneo dei sottoservizi che dovranno essere poi ricollocati sul nuovo ponte, si prevede un ponte-traliccio a valle dell'attuale ponte.

Ponte in calcestruzzo precompresso

Il ponte nella soluzione progettuale prescelta risulta compreso tra due rotatorie: una in sponda sinistra da realizzarsi sulla S.P.1 (denominata rotatoria Stefanat) ed una in sponda destra (denominata rotatoria Castellamonte). L'impalcato del ponte è di 16.00 m comprensivo delle carreggiate stradali da 3.50, le banchine di 1.25 m e di due marciapiedi ciclo-pedonali di 3.25 m ciascuno; la lunghezza complessiva del ponte è di circa 80 m, con due pile in alveo e campate uguali di 27.00 m. Le pile sono rettangolari, orientate parallelamente alla corrente e con sagomatura arrotondata, di larghezza 1 m. Le spalle del ponte verranno opportunamente protette mediante scogliere che si raccorderanno a quelle in sponda destra.

L'impalcato del nuovo ponte Castellamonte verrà realizzato alle quote compatibili alla Direttiva 4 del PAI (quota minima dell'intradosso di 254.50 m sl.m e la quota di piena 253.29 m), in modo da garantire un franco minimo di 1 metro rispetto il passaggio di una piena duecentennale.

Rotatoria su via Stefanat

Presenta un diametro di 30m, una corona giratoria da 8m ed un anello sormontabile in cubetti di porfido da 1m. Il profilo altimetrico si sviluppa da un minimo di 1.54m ad un massimo di 2.34m al di sopra del piano campagna attuale, al fine di verificare il franco idraulico necessario per il nuovo ponte sul torrente Ceronda. Tale innalzamento rispetto al sedime stradale esistente comporta la necessità di ubicare un muro di contenimento in c.a. di sviluppo pari a 12 m verso le abitazioni site a nord della rotatoria in esame, al fine di preservarne la recinzione ed il relativo cortile privato.

Rotatoria su via Castellamonte

Presenta un diametro di 33m, una corona giratoria da 9m ed un anello sormontabile in cubetti di porfido da 1m. Il profilo altimetrico si sviluppa da un minimo di 1.16m ad un massimo di 2.77m al di sopra del piano campagna attuale, al fine di verificare il franco idraulico necessario per il nuovo ponte sul torrente Ceronda. La rotatoria presenta ubicazione planimetrica coerente con il progetto dei parcheggi A e B a servizio del complesso della Venaria Reale. Dalla rotatoria Castellamonte si prosegue poi lungo via Castellamonte, in discesa verso l'Esedra presente all'incrocio tra la via stessa ed il viale Carlo Emanuele II.

Nuovo tratto stradale

Il sedime dell'attuale via Castellamonte verrà innalzato leggermente, senza però compromettere l'Esedra esistente, raccordandosi alle quote attuali prima dell'inizio di quest'ultima. Su quest'ultimo tratto è prevista la realizzazione di un marciapiede in destra ed in sinistra rifinito in malta bituminosa.

Il progetto stradale presenta poi la riqualificazione della viabilità in sponda sinistra del torrente Ceronda, in attraversamento della rotatoria Stefanat sopra descritta, con un'asse stradale di categoria C1 (2 corsie da 3.75 m e banchine da 1.50 m per una larghezza totale della piattaforma di 10.50 m), ai sensi del D.M. 5/11/2001 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade".

Tale intervento ha inizio sul sedime stradale esistente nei pressi del campo di allenamento da tiro con l'arco, per poi alzarsi verso la rotatoria Stefanat. Nel primo tratto di innalzamento del profilo stradale verrà realizzato un muretto in c.a. di sviluppo pari a circa 56 m, in aderenza rispetto all'attuale muro di recinzione del campo di allenamento, al fine di contenere il corpo stradale in progetto più alto rispetto all'attuale sedime. Verrà inoltre mantenuto l'accesso agli interni di via Giuseppe Cavallo mediante una rampa di sviluppo 38m.

Dopo aver attraversato la rotatoria su via Stefanat il profilo in esame scende per poi raccordarsi alle attuali quote stradali. In tale tratto verranno mantenuti gli accessi alle proprietà private prospicienti alla S.P.1.

L'asse stradale si collega poi al sedime attuale presentando un intervento caratterizzato dal solo rifacimento del tappeto di usura superficiale e dalla creazione di alcune aree verdi, al fine di ridurre l'attuale incrocio tra via Cavallo e via Scodeggio e permettere l'iscrizione di una rotatoria.

Rotatoria su via Scodeggio

Presenta un diametro di 30m, una corona giratoria ed un anello sormontabile in cubetti di porfido da 1m. La realizzazione di tale rotatoria non comprometterà il mantenimento degli attuali accessi sull'asse stradale in esame, a meno di uno dei due accessi carrabili ad una proprietà adiacente alla rotatoria in essere: tale accesso verrà mantenuto dal punto di vista pedonale, dismettendone solo la carrabilità, che verrà comunque permessa nell'accesso carrabile successivo, sito a circa 30 m di distanza, ed appartenente alla medesima proprietà.

Viabilità provvisoria

A completamento delle opere sopradescritte verrà realizzata una viabilità provvisoria di attraversamento del torrente Ceronda, da utilizzarsi durante le fasi di demolizione del ponte esistente.

Tale viabilità si attesta su via Scodeggio mediante un'intersezione a raso capace di smaltire i flussi di traffico in tutte le direzioni di marcia. Si sviluppa poi un'asse stradale di larghezza pari ad 8.00m (corsie da 3.50m e banchine da 0.50m). L'opera di scavalco è rappresentata da un ponte provvisorio in acciaio tipo Bailey di sezione complessiva di 12.36 m.

Terminato l'attraversamento, mediante una livelletta in discesa si giunge all'incrocio con la viabilità di accesso al parcheggio B, oggetto di separato appalto.

Il posizionamento del ponte Bailey provvisorio è strettamente legato alla demolizione dell'attuale ponte Castellamonte. La presenza di numerosi sottoservizi e la necessità di prevederne la deviazione ha fortemente influenzato tale scelta localizzativa.

I sottoservizi quali la rete elettrica, telefonica e gas verranno ubicati su un traliccio provvisorio detto "piperack" che verrà collocato a circa 10 m a valle del ponte Castellamonte

attuale. All'interno del piperack verranno inserite le tubazioni del gas, delle reti telefoniche (Telecom), delle reti dati (fastweb) ed elettriche (Enel). La quota di intradosso del traliccio è stata scelta in modo da poter garantire l'attraversamento dei sottoservizi senza generare variazioni piano – altimetriche significative. Pertanto questa è stata posta a quota 252,80 m. In tal modo le condizioni di rischio rimangono analoghe a quelle attuali, ossia i sottoservizi sono raggiunti in caso di piena con $T = 100$ anni e $T = 200$ anni.

La rete dell'acquedotto è l'unica che verrà collocata definitivamente in sub-alveo a monte del ponte attuale.

Cantierizzazione

Data la natura molteplice degli interventi a progetto e la necessità di mantenere attivi i flussi di traffico della zona, per la realizzazione si è reso necessario procedere secondo quattro macro-fasi:

- 1) realizzazione della viabilità provvisoria e posizionamento del ponte Bailey;
- 2) spostamento dei sottoservizi esistenti sul traliccio provvisorio detto "piperack";
- 3) demolizione del ponte Castellamonte;
- 4) costruzione del nuovo ponte in progetto e della viabilità di raccordo.

Nel suo complesso è previsto un impegno della zona di circa 15 mesi.

L'installazione del campo base è prevista in sponda destra in prossimità del ponte in costruzione, compatibilmente con le esigenze realizzative dei parcheggi di attestamento limitrofi e comunque in condizioni di sicurezza dal punto di vista idraulico. In fase di redazione del Piano di Sicurezza e Coordinamento dovrà essere attentamente valutata l'eventualità di interferenza con il cantiere dei parcheggi per evitare sovrapposizioni dannose alle attività di cantiere in termini di sicurezza e di rispetto delle tempistiche.

Le aree di cantiere non operative (campi temporanei e aree di deposito) dovranno essere localizzate in zone non sensibili. Una possibile ubicazione valutata durante il sopralluogo potrebbe essere l'area interclusa tra la il muro di recinzione della Magneti Marelli e la viabilità adiacente al parcheggio B, nel tratto perpendicolare al viale Carlo Emanuele II. Tale area residuale è situata in ambiti non sensibili da un punto di vista naturalistico e permetterebbe di liberare le aree ripariali da tutte le attività non strettamente connesse alla realizzazione degli interventi.

Il Proponente nella procedura ha dichiarato che, allo stato, le previsioni di completamento dei parcheggi e di inizio dei lavori del nuovo ponte, portano ad escludere una sovrapposizione dei due cantieri.

Fabbisogno di inerti

Tabella - Scavi e riporti

Scavi :	23.453 m3
Reinterri :	20.169 m3
Scavi- Reinterri :	3.283 m3
Rilevati:	19.018 m3

Bilancio dei materiali

Si stima un esubero di inerti derivante dagli scavi rispetto ai riporti in progetto pari a circa 3.000 mc, che si prevede di riutilizzare nell'ambito dello stesso progetto, senza la necessità di smaltimento in discarica, mentre per i rilevati vi è la necessità di circa 19.000 mc di inerti, che andranno reperiti sul mercato.

Il progetto prevede quindi un completo riutilizzo degli inerti in esubero e la necessità invece di reperire ulteriori materiali inerti per le esigenze di cantiere.

In riferimento allo smaltimento a fine lavori del ponte Bailey, i cui materiali inerti risultanti di circa 3.752,21 mc e non potranno essere riutilizzati in quanto l'attività avverrà a lavori ultimati, dovranno essere conformi alla Colonna A della tabella 1 della Parte IV del D.Lgs. 152/2006 e smi, per essere conferiti a idoneo impianto di trattamento autorizzato e successivamente essere recuperati sotto forma di Materie Prime Secondarie (MPS).

Pertanto, ai sensi del D.M. 161/2012 deve essere approvato un Piano di Utilizzo

esclusivamente con riferimento a questi ultimi materiali. In considerazione del limitato quantitativo, del tempo in cui dovranno essere smaltiti i materiali, e della condizione sopra esposta di conformità preventiva alla Colonna A, si ritiene che l'impianto di destinazione potrà essere comunicato successivamente.

Considerato che

Sulla base dell'istruttoria tecnica coordinata, dagli elementi acquisiti nelle sedute della Conferenza dei Servizi, l'Organo Tecnico Provinciale, istituito con Deliberazione della Giunta Provinciale n. 63-65326 del 14/04/1999 ai sensi dell'articolo 7 della Legge Regionale 14 dicembre 1998, n. 40, ha elaborato la Relazione Generale sull'Istruttoria dell'Organo Tecnico, in atti, trasmessa all'Assessore competente con nota prot. 942949/LB6 del 03/12/2012.

Si sintetizzano di seguito gli elementi più significativi, emersi nell'ambito dell'istruttoria:

1. DAL PUNTO DI VISTA AMMINISTRATIVO

Il procedimento di rilascio del giudizio di compatibilità ambientale, in ordine al progetto in argomento, ha coordinato i seguenti pareri, nulla osta, consensi o provvedimenti di analoga natura depositati in atti e qui di seguito riportati in tabella.

norme/procedimenti	Ente	Parere
Comune di Venaria Reale	Città di Venaria	
	Settore lavori pubblici ambiente protezione civile	Prot. 29236 del 30/10/2012 Prot. 0003150 del 07/02/2012
	Settore urbanistica, edilizia privata e attività produttiva	Prot.10519 del 11/04/2012 Prot. n. 2797 del 02/02/2012
	Settore Risorse economiche e Finanziarie	Prot. n. 2807 del 03/02/2012
CODICE DEI BENI CULTURALI E AMBIENTALI (D.Lgs.42/2004 e smi)	Ministero per i Beni e le attività Culturali direzione Generale per il paesaggio, le belle arti, l'architettura e l'arte contemporanea Roma	Prot. DG/PBAAC/34.19.04/24091/2012 del 06/09/2012
	Regione – Settore Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio	Prot.n. 33361/08.14 del 11/10/2012
	Ministero per i beni e le Attività Culturali Direzione Regionale per i beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte	Prot. n. 10729/12 del 25/10/2012 Prot. N. 123/E del 9/10/2012
	Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte e del Museo Antichità Egizie parere per la verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi degli artt. 95 e 96 del D. Lgs. n.163 del 12/04/2006	Prot. 0009691 del 05/10/2012 Prot. 0002467 del 07/03/2012

	Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggio del Piemonte	Prot. 242 del 12/10/2012 Prot. 26740 del 24/10/2012 Prot.24018/34.10.07/1126 del 20/09/2012 Prot.23760/34.10.07/1126 del 14/09/2012 Prot. 4958/34.10.07/1126 del 28/02/2012 Prot. 2387/34.10.07/1126 del 31/01/2012
AREA PROTETTA SIC e ZPS BIOTOPI	Ente di gestione dell'area protetta dell'area metropolitana di Torino	Prot. 0004765 del 25/10/2012 Prot. 0004201 del 20/09/2012 Prot. 0001370 del 15/03/2012 Prot. 0001319 del 13/03/2012
	Parco Regionale la Mandria	Prot. 5204 del 29/12/2011
	ARPA - AFT 3 - Area Funzionale Tecnica (solo in caso di SIC)	Integrato al parere dell'ente di gestione del Parco
INTERFERENZA CON FASCE FLUVIALI INTERVENTI IN ACQUE PUBBLICHE A SEDIME DEMANIALE	Fascia A, B: AIPO	Prot. 0043350 del 04/12/2012 Prot. 4168 del 02/02/2012
	Fascia A, B: Regione - Settore Pianificazione Difesa del Suolo, Difesa Assetto Idrogeologico e Dighe	Prot n. 75886/DB14.22 del 12/10/2012
INFRASTRUTTURE STRADALI	Comando Regione Militare Nord – SM Ufficio Logistico Infrastrutture e Servitù Militari – Sezione Infrastrutture Demanio Servitù Militari e Poligoni	Prot. M_D-E24501/19738 del 01/08/2012 Prot. M_D-E24501/9084 del 2/04/2012
Elettrodotto	Enel Distribuzione SpA	Prot. Enel-Dis-12/09/2012-1695080 Prot. Enel –Dis-24/01/2012-0096779 Prot Enel –Dis-03/09/2012 - 1651480
Metanodotto	Snam Rete Gas	Prot. DINOCC/883/DAP del 18/09/2012 Prot. DINOCC/8/DAP del 31/01/2012

Nell'ambito del procedimento di VIA è stato acquisito, dai soggetti sopra richiamati, un parere favorevole al rilascio delle autorizzazioni di propria competenza.

Il nulla osta militare per l'infrastruttura in progetto di competenza del Comando Regione Militare Nord – SM Ufficio Logistico Infrastrutture e Servitù Militari – Sezione Infrastrutture Demanio Servitù Militari e Poligoni, dovrà essere espresso a seguito del giudizio di compatibilità ambientale, per i maggiori tempi istruttori necessari alla conclusione della procedura (vedi nota Prot. M_D-E24501/19738 del 01/08/2012).

2. DAL PUNTO DI VISTA DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E

PROGRAMMAZIONE

Nell'ambito della procedura è stata esaminata la pianificazione territoriale di area vasta, per verificarne la congruenza con gli obiettivi e le linee guida rispetto al progetto in esame. In particolare, con riferimento ai differenti livelli di programmazione, sono stati analizzati i seguenti piani:

Pianificazione regionale

- *Piano Territoriale Regionale;*
- *Piano Paesaggistico Regionale.*

L'intervento è risultato in linea con gli obiettivi e le previsioni sia del Piano Territoriale Regionale che del Piano Paesaggistico Regionale, in quanto si configura come l'ammmodernamento della viabilità e dell'accessibilità alla Reggia di Venaria, finalizzato alla migliore fruizione di un bene storico monumentale che costituisce un'espressione della tutela del paesaggio e del patrimonio storico-ambientale. In particolare rispetto al Piano Paesaggistico Regionale il Settore della Regione - Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio – con nota prot. 33361/08.14 del 11/10/2012, ha accertato la conformità delle opere proposte con le prescrizioni contenute nel P.P.R. limitatamente agli articoli posti in salvaguardia (artt.13-14-16-18-26 e 33).

Pianificazione provinciale

Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino (PTC2)

La variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale - PTC2 è stata approvata dalla Regione Piemonte con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 121-29759 del 21 luglio 2011.

Nella Tavola 3.1 "*Sistema del verde e delle aree libere*" del PTC2, si evince come il progetto in esame si inserisca nell'ambito delle Aree protette (artt. 35-36 N.d.A.) ed, in particolare all'interno di aree protette nazionali/regionali istituite (Parco Regionale della Mandria EUAP0224) e Siti rete "Natura 2000" (SIC IT1110079).

Il progetto si inserisce altresì all'interno delle fasce perfluviali e corridoi di connessione ecologica (Artt. 35-47 N.d.A.) ed in particolare nelle fasce perfluviali. Il PTC2 individua, quali fasce perfluviali, le fasce A e B del PAI del Torrente Ceronda.

Nella Tavola 3.2 "*Sistema dei Beni culturali: centri storici, aree storico-culturali e localizzazione dei principali beni*" del PTC2, si individua il centro storico di Venaria Reale come centro storico di media rilevanza. Viene inoltre individuato nelle immediate vicinanze del progetto, il complesso museale della Venaria Reale (quale Residenza sabauda) e i percorsi turistico culturali, normati dall'art. 31 delle Norme di Attuazione del PTC2. Nella Tavola vengono individuate dorsali provinciali esistenti e in progetto del Programma piste ciclabili 2009 (Art. 42 N.d.A.), approvato in via preliminare con DGP n. 647-13886/2009 del 12 maggio 2009, coerente con la "Rete primaria degli itinerari di interesse regionale" definita dal P.T.R.

Il progetto è risultato coerente con gli obiettivi del PTC2 ed in particolare per la soluzione dei problemi connessi alla mobilità, finalizzati ad una migliore fruizione del bene culturale rappresentato dal complesso della Reggia di Venaria. Il progetto della nuova viabilità prevede tra l'altro la connessione del nuovo ponte con la viabilità ciclopedonale nell'ottica di creare percorsi naturalistici finalizzati ad una più completa fruizione dei beni culturali e naturalistici presenti nell'area.

Piano stralcio per l'assetto idrogeologico - PAI

Il progetto è compatibile con il Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico, in quanto l'eliminazione della criticità idrogeologica rappresentata dall'attuale ponte Castellamonte è prevista specificatamente dalla direttiva PAI.

Il Settore Pianificazione Difesa del Suolo – Dighe della Regione Piemonte con nota prot n. 75886/DB14.22 del 12/10/2012 ha espresso parere favorevole relativamente alla compatibilità dell'intervento con la pianificazione di Bacino.

L'Agenzia Interregionale per il Fiume PO (AIPO) con nota prot. n. 0043350 del 04/12/2012 ha espresso parere favorevole ai sensi degli art. 93 e 97 del R.D. 523 del 25/07/1904 "Testo

Unico delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie” all’esecuzione delle opere previste a progetto.

Piano d’Area del Parco Regionale La Mandria

Il progetto risulta altresì compatibile con il Piano d’Area - Variante II del Parco Regionale della Mandria ed in particolare con l’obiettivo di una riorganizzazione complessiva dell’accessibilità al Parco ed al Castello della Venaria Reale, mediante la previsione di collegamenti stradali e di parcheggi, la diversificazione dei punti d’accesso e dei relativi servizi. Le tipologie di interventi previsti rientrano nella categoria descritta all’art. 16 delle NTA del Piano d’Area, ovvero “*interventi di normale manutenzione ed ampliamento delle strutture viarie esistenti, sulla base di documentate esigenze tecniche probanti di funzionamento infrastrutturale e miglioramento delle condizioni di sicurezza*”.

Pianificazione a livello comunale

Piano Regolatore Generale del Comune di Venaria Reale

Dal punto di vista urbanistico il Comune di Venaria è dotato di un P.R.G. preliminare adottato nel 2000 ed un P.R.G. definitivo adottato nel 2002 con approvazione definitiva della Regione D.C.R. n. 32-14962 del 07/03/2005.

In merito alla compatibilità con il P.R.G.C. vigente, il Settore Urbanistica edilizia privata e attività produttiva della Città di Venaria Reale con nota prot. n. 2797 del 02/02/2012, ha evidenziato che alcune aree in adiacenza alla rotonda tra via Cavallo risultano in area agricola e pertanto dovrà essere attuata la procedura di Variante urbanistica ai sensi dell’art. 19 del D.P.R. 327/2011 (Testo unico sugli espropri). Analoga procedura di variante dovrà essere richiesta per la viabilità provvisoria in progetto tra via Scodeggio e V.le Carlo Emanuele, in quanto lievemente difforme dalla previsione di P.R.G.C.

In riferimento alla conformità edilizia nel parere sopracitato e nel successivo parere del Settore Urbanistico con nota prot. 10519 del 11/04/2012, si informa che la Commissione Edilizia della Città di Venaria Reale nella seduta del 28 marzo 2012 ha espresso parere negativo al progetto principalmente per i seguenti motivi:

- *la posizione del ponte in progetto risulta essere anomala rispetto all’andamento del Torrente Ceronda, risulta opportuno mantenere l’attuale sedime del ponte Castellamonte, in quanto l’asse della carreggiata dell’attuale ponte coincide con l’asse prospettico che ha come centro la facciata Castellamontiana della Reggia;*
- *perplexità sulla tipologia dei materiali previsti e non consoni al pregevole contesto storico ambientale (utilizzo del cemento armato).*

In sede di Conferenza dei Servizi del 12/10/2012 si sono valutati i suddetti pareri del Settore Urbanistico ed Edilizia della Città di Venaria Reale precisando che:

- la scelta localizzativa del tracciato in progetto è avvenuta nell’ambito della presente procedura di VIA, in cui si sono espressi gli enti competenti: Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici, Regione – Settore Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio, la Città di Venaria Reale - Settore Lavori Pubblici Ambiente Protezione Civile, e AIPO in merito agli aspetti idraulici, valutando sia l’inserimento del ponte nel contesto ambientale ed architettonico (visuali prospettiche), l’intervisibilità del nuovo ponte rispetto alla Reggia che le criticità idrauliche;
- le scelte geometrie e dei materiali e della struttura del nuovo ponte hanno subito delle variazioni dimensionali e cromatiche nell’ambito della procedura di VIA a seguito delle richieste di integrazione da parte dei soggetti pubblici invitati alle Conferenze dei Servizi. Gli atti integrativi pervenuti in data 02/08/2012 ed in data 05/10/2012, contenenti in particolare alcune modifiche progettuali inerenti gli aspetti formali del nuovo ponte (foto inserimenti, piloni, velette e impalcato del ponte), hanno acquisito il parere favorevole degli Enti competenti.

Nell’ambito della Conferenza si è pertanto ritenuto il parere della Commissione edilizia della Città di Venaria Reale espresso in data 28 marzo 2012 non comprensivo delle analisi effettuate dalla presente procedura di VIA, in cui si sono individuati e valutati attraverso approfondimenti progressivi, gli impatti complessivi e specifici delle diverse alternative sulla

localizzazione del nuovo ponte, per definire in sede di Conferenza dei Servizi con gli Enti competenti la soluzione localizzativa e progettuale ritenuta più compatibile con l'ambiente, nonché i possibili interventi di mitigazione e compensazione ambientale.

Vincoli Territoriali-Ambientali

Sulle aree interessate dagli interventi gravano i seguenti vincoli di tipo naturalistico, paesaggistico ed idraulico:

- a) L'area è interessata dal vincolo paesaggistico ai sensi del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i per i seguenti aspetti:
- ubicazione in prossimità della Reggia di Venaria Reale (Sito seriale Residenze Sabaude patrimonio UNESCO);
 - fascia fluviale di 150 m del torrente Ceronda (ai sensi dell'art. 142 , lettera c del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i);
 - compresa nell'area del Parco della Mandria (ai sensi dell'art. 142 , lettera f del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i), in zona definita di Preparco (dalla II° Variante del Piano d'Area del 2000). A partire dal gennaio 2010, con l'entrata in vigore la L.R. n. 19 del 29 giugno 2009 non vi è più distinzione tra Area attrezzata e Preparco per cui l'area in esame ricade all'interno del Parco;
 - parzialmente ricadente in ambito vincolato ai sensi dell'art. 136 (D.M. 01/08/1985 –Galassino) del D.Lgs. 42/2004.

In merito ai predetti vincoli paesaggistici si sono espressi nell'ambito della procedura:

- Ministero per i beni e le Attività Culturali Direzione Regionale per i beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte con nota prot. n. 10729/12 del 25/10/2012 ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
 - Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici per le provincie di Torino, Asti, Cuneo, Biella, Vercelli con nota 242/cart del 12/10/2012 ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
 - Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte e del Museo Antichità Egizie con nota Prot. 0009691 del 05/10/2012 ha confermato il parere favorevole con prescrizioni, già espresso precedentemente con nota Prot. 0002467 del 07/03/2012;
 - In riferimento al vincolo paesaggistico ai sensi de D.Lgs. 42/2004 il proponente ha presentato la "Relazione di Compatibilità Paesaggistica" redatta ai sensi del DPCM 12/12/2005. Nell'ambito della procedura il Settore Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio della Regione Piemonte con nota prot. 33361/08.14 del 11/10/2012 ha formulato una valutazione positiva ai sensi dell'art. 146, comma 5, del D.Lgs. 42/2004, con prescrizioni.
- b) Gli interventi in esame ricadono nel Sito di Importanza Comunitaria SIC IT1110079 – "La Mandria" individuato ai sensi delle direttive 92/43/CEE e 79/409/CEE. In merito all'interferenza con il SIC il proponente ha prodotto la "*Relazione per Valutazione di Incidenza Ecologica (Viec)*" ai sensi del DPR 357/97. Nell'ambito dell'istruttoria l'Ente di gestione delle Aree Protetta dell'area Metropolitana con nota prot. 0004765 del 25/10/2012 ha espresso giudizio positivo di valutazione di incidenza ecologica alla esecuzione del progetto in esame, con alcune prescrizioni.
- c) L'intera area di intervento è inclusa all'interno della fascia B del PAI; il ponte in progetto, così come quello temporaneo di cantiere ricadono in fascia A. Le aree sono soggette a rischio idraulico in quanto inserite nelle fasce esondabili del torrente Ceronda (Deliberazione n.9/2007 dell'Autorità di bacino di adozione del "Progetto di integrazione al Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI) - Rete idrografica minore naturale di pianura"). In merito alle condizioni di compatibilità idraulica si sono espressi:
- Regione Piemonte, settore Pianificazione Difesa del Suolo, Difesa Assetto Idrogeologico e Dighe con nota prot. 75886/DB14.22 , conferma la necessità dell'intervento in quanto costituisce attuazione delle linee di intervento P.A.I., contribuisce altresì, ad una riduzione delle condizioni di rischio delle aree perifluviali.

- AIPO: in qualità di Autorità idraulica competente del nuovo manufatto e delle opere previsionali con nota prot. n. 0043350 del 4/12/2012 l'AIPO ha inviato il proprio parere favorevole .

INTERFERENZE

Le reti rilevate sono:

- reti idrauliche: rete di approvvigionamento idrico;
- reti energetiche: rete di energia elettrica (Enel), rete illuminazione (Enel), rete gas (Italgas);
- a monte, zona ponte provvisorio: metanodotto (SNAM);
- *reti telefoniche: Telecom, Fastweb.*

Nello stato di progetto finale i sottoservizi esistenti attraverseranno il nuovo ponte in sicurezza.

Le tubazioni della rete idro-potabile sarà l'unico sottoservizio che verrà ricollocato e posizionato al di sotto dell'alveo del Ceronda a monte del nuovo attraversamento. In sede di Conferenza dei Servizi il rappresentante di SMAT con nota prot. Enel-Dis-12/09/2012-1695080, ha espresso parere favorevole alla soluzione dell'attraversamento della condotta dell'acquedotto; con la riserva di fare valutazioni di dettaglio nella successiva fase progettuale (esecutiva) e ha sottolineato la necessità di gestire le acque meteoriche in modo da non interessare le reti esistenti di SMAT.

3. DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE E AMBIENTALE

Aspetti approfonditi nella procedura di VIA

In merito agli aspetti progettuali e ambientali si evidenziano di seguito sinteticamente le principali tematiche affrontate nell'ambito dell'istruttoria.

ASPETTI PROGETTUALI

Vita nominale del nuovo ponte

Si è ritenuto opportuno aumentare il valore nominale del nuovo ponte previsto di 50 anni a 100 anni, periodo valido per grandi opere, di grandi dimensioni o di importanza strategica.

Soglia esistente a valle del vecchio ponte

Il proponente nel progetto ha dichiarato la non rilevanza funzionale della soglia esistente a valle dell'attuale ponte e la sicurezza delle fondazioni del nuovo ponte, in caso di rimozione della stessa; in sede di Conferenza si è precisato che dal sopralluogo effettuato dal Servizio Tutela Fauna e Flora della Provincia si è rilevato un salto minimale della presente soglia e si è verificata la poca funzionalità della stessa dal punto vista dell'ittiofauna. Considerata la carenza di una efficace scala di monta sul tratto in esame del torrente Ceronda si è proposta in sede di prima conferenza, come opera compensativa, la realizzazione di una scala di risalita sui due salti più a valle. Tale proposta è stata successivamente respinta nella Conferenza dei servizi del 12/10/2012 in considerazione dell'assenza di tale previsione a livello programmatico e progettuale e dell'impossibilità pertanto di un impegno di spesa in tempi certi (nell'ambito della presente procedura di VIA).

Nella sede della Conferenza conclusiva si è valutata pertanto preferibile la rimozione mirata di alcuni blocchi della soglia attuale, 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 del nuovo ponte, al fine di lasciare il tempo all'alveo di ritrovare una condizione stabile.

Continuità e armonizzazione delle scelte progettuali per i percorsi ciclabili in area vasta

Nell'ambito della procedura si è verificato il collegamento, la continuità e l'armonizzazione delle scelte progettuali per quanto concerne i percorsi naturalistici e ciclopedonali con i seguenti piani in area vasta:

- tracciati delle "Dorsali provinciali" ciclabili, inserite nel Programma piste ciclabili 2009 della Provincia e presenti nella Tav. n. 3.1 del PTC2;
- tracciati individuati dal Parco La Mandria;

- percorsi individuati dalla Città di Venaria Reale nell'ambito del progetto a regia Regionale "*Corona Verde*" ovvero il raccordo con il percorso di collegamento con Borgaro Torinese attraverso il nuovo Ponte sulla Circonvallazione di Venaria e il percorso verso Rivoli.

Sistemi di illuminazione

Nell'ambito dell'istruttoria si è ottimizzato l'intero sistema di illuminazione, al fine di renderlo coerente con quanto acquisito nella valutazione di incidenza della procedura dei parcheggi (es. differenti corpi illuminanti, più bassi, maggiori di numero, di limitata potenza ecc.); in particolare sul ponte sono stati previsti sistemi a luce bassa radente ed a limitata potenza al posto dei pali, e sulle rotatorie è stato sostituito il palo centrale con corpi illuminanti sul perimetro.

Inoltre le linee di partenza dell'impianto di illuminazione saranno azionate da interruttori crepuscolari che attiveranno l'illuminazione in relazione all'ora del tramonto e al fine di garantire la modulazione nel tempo dell'intensità illuminante, le stesse linee saranno controllate da regolatori di flusso che consentiranno l'automatica riduzione della potenza secondo programmi e orari da impostare, che verranno concordati in accordo con l'Ente di Gestione del SIC.

Il sistema illuminazione dovrà essere ulteriormente ottimizzato nella successiva fase esecutiva, per valutare l'utilizzo diffuso di strumenti di illuminazione passiva ed a risparmio energetico (es. Led), come previsti nel progetto antistante dei parcheggi, che contribuirebbero ulteriormente alla diminuzione dell'impatto luminoso.

ASPETTI AMBIENTALI

Per quanto riguarda il quadro di riferimento ambientale durante l'istruttoria sono stati evidenziati principalmente i seguenti impatti:

Analisi idraulica

Nelle integrazioni progettuali il proponente ha prodotto un aggiornamento della relazione idraulica, in cui si è valutata unitamente la coerenza idraulica del progetto in esame con il progetto "*Realizzazione Parcheggi e Viabilità nel Complesso della Venaria Reale - Parcheggio A, Parcheggio B e relativa viabilità*". Il progetto costituisce attuazione delle linee di intervento del P.A.I. nel tratto in esame e contribuisce ad una riduzione delle condizioni di rischio delle aree perifluviali.

L'Agenzia interregionale per il Fiume Po in qualità di Autorità idraulica competente del nuovo manufatto e delle opere previsionali ha rilasciato il nulla osta con nota del 4/12/2012.

Aspetti ecosistemici

Nell'ambito della procedura si è verificato che gli interventi di ripristino naturalistico delle sponde interessate dalla realizzazione del nuovo ponte e dalla demolizione del ponte esistente, fossero repentinamente eseguiti e opportunamente raccordati con le opere di ripristino ambientale già previste, in altri progetti presenti nell'ambito fluviale (es. parcheggi A e B della Reggia di Venaria).

Inserimento architettonico e paesaggistico

La documentazione integrativa sugli aspetti paesaggistici ed architettonici ha ottemperato in modo puntuale alla richiesta di chiarimenti formulata dagli Enti competenti presenti nella procedura.

In particolare sono stati approfonditi i seguenti temi:

- sotto il profilo tecnico, idraulico e architettonico sono state valutate diverse soluzioni formali alternative del ponte, in particolare concernenti l'impiego di profili di intradosso ad arco teso, o la realizzazione di struttura a un'unica campata, e dette alternative sono state scartate per motivi idraulici, in quanto la necessità di ottenere un franco idraulico avrebbe richiesto un innalzamento della livelletta - e di conseguenza di tutta l'imposta del nuovo ponte - con un maggior impatto visivo;
- le tavole grafiche integrative (piante, prospetti, sezioni longitudinali e trasversali), le foto simulazioni dai punti di vista concordati con la Soprintendenza durante il sopralluogo espletato (in particolare con punti di vista privilegiati dal viale che collega

alla Reggia, e dalla sponda destra a valle dell'attuale Ponte), e le relazioni hanno prodotto una documentazione nel complesso di maggior dettaglio, con relative motivazioni tecniche e architettoniche e proposte migliorative di rifinitura, finalizzate ad un ottimale inserimento paesaggistico e ad una maggiore coerenza architettonica intrinseca ed in rapporto all'intorno del manufatto proposto.

- sotto il profilo dell'inserimento paesaggistico, è stata prodotta una documentazione con foto simulazioni che ha consentito di comprendere verosimilmente l'esito dell'intervento sotto il profilo del raccordo della nuova opera con l'intorno, conseguente all'innalzamento del piano di campagna della viabilità (scarpate, rotatorie ecc.);
- al fine di migliorare l'aspetto architettonico del ponte è stata interamente rivista la composizione trasversale del ponte con nuove tipologie di sedute lungo i marciapiedi ciclopedonali, ed è stata rivista la geometria della veletta di mascheramento laterale, al fine di alleggerire il profilo del ponte stesso;
- la geometria delle pile è stata ricalibrata eliminando il pulvino e rendendo la struttura più slanciata;
- la protezione spondale delle spalle del nuovo ponte è stata riprogettata, prevedendo delle scogliere opportunamente mascherate con terreno vegetale e talee, al fine di assicurare continuità dal punto di vista paesaggistico ed ambientale, nonché un'adeguata protezione idraulica delle spalle.

In sede di Conferenza dei Servizi conclusiva gli enti competenti: Ministero per i beni e le Attività Culturali, Direzione Regionale per i beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte, Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici ed il Settore Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio della Regione Piemonte, hanno formulato una valutazione positiva delle opere così come integrate dal proponente, in quanto sono risultate tali da non recare pregiudizio alle caratteristiche paesaggistiche e in linea con la finalità di tutela degli aspetti fisico-naturalistici degli ambiti vincolati ai sensi del D.Lgs 42/2004 e s.m.i.

Verifica dell'interesse culturale del ponte esistente.

L'attuale ponte Castellamonte non compare nell'elenco dei beni vincolati dalla Soprintendenza per i Beni architettonici e paesaggistici del Piemonte, trattandosi però di immobile avente più di 50 anni, è stata effettuata la Verifica dell'interesse culturale del bene, prevista dall'art. 12 del D.Lgs. 42/2004 (Codice dei Beni Culturali).

Il Ministero per i Beni e le Attività Culturali nell'ambito della verifica dell'interesse culturale del bene, con nota prot. 13744 CL 34.07.08/1127.15 del 10 dicembre 2010, ha segnalato l'opportunità di mantenere almeno una delle campate quale memoria dell'antico percorso, in considerazione del suo valore storico e ambientale.

Nell'ambito dell'istruttoria il proponente ha evidenziato che il mantenimento di una campata storica del vecchio ponte causerebbe un restringimento della sezione d'alveo di più del 30% a causa del possibile accumulo di sedimenti all'interno ed a fianco del fornice.

In sede di Conferenza dei Servizi si è ritenuto pertanto non attuabile il mantenimento di una campata del vecchio ponte, poiché vanificherebbe gli interventi di risagomatura dell'alveo e di risistemazione arginale previsti per la riduzione delle condizioni di rischio idraulico dell'ambito fluviale.

Gestione delle acque meteoriche del ponte

La realizzazione di vasche di accumulo ed infiltrazione per le acque defluenti dal ponte è risultata nell'ambito dell'istruttoria inadeguata all'area di intervento: zona esondabile, con livello di soggiacenza della falda elevato e in termini di consumo di suolo. Nelle integrazioni presentate in data 05/10/2012 ed in sede della Conferenza conclusiva si è ritenuta preferibile la soluzione di drenare le acque di prima pioggia ai collettori della SMAT (fognatura bianca) già presenti in sponda sinistra e destra del Torrente Ceronda.

Documentazione di impatto acustico

La Valutazione previsionale di impatto acustico presente nella documentazione consegnata evidenzia che l'impatto acustico derivante dalla realizzazione del nuovo ponte e degli interventi accessori sulla S.P.1, risulta tale da consentire il rispetto dei valori limite ai sensi

del D.P.C.M. 14/11/1997. Nell'ambito della Conferenza si sono chieste apposite campagne di rilievi fonometrici durante la fase di cantiere e a conclusione dei lavori, per verificare l'effettivo impatto delle opere in progetto. Il proponente si è riservato di valutare appositi interventi di mitigazione qualora fossero necessari.

Gestione inerti e fase di cantiere

In sede di Conferenza dei Servizi si è chiesto al proponente di aggiornare i documenti finora prodotti rispetto al decreto ministeriale n. 161 del 10 Agosto 2012 "*Regolamento recante la disciplina dell'utilizzazione delle terre e rocce da scavo*", pubblicato sulla G.U. n. 221 del 21/09/2012.

Il proponente in data 19/10/2012 ha presentato una nota specifica sulle terre e rocce da scavo, ai sensi del D.M n. 161/2012, la documentazione definisce i principali contenuti del Piano di Utilizzo previsto dall'art. 5, Allegato 5 del DM n.161/2012.

Mitigazioni ambientali

In riferimento alla tavola CDS.2 "*Planimetria complessiva*" recante la sistemazione finale dei progetti: parcheggi e ponte, utile a rappresentare lo stato finale del corridoio ecologico e delle sistemazioni spondali del torrente Ceronda, in sede di Conferenza si è rilevata l'assenza della sistemazione naturalistica in sponda sinistra nell'area interclusa tra la rotatoria di Via Stefanat e gli argini, ed il recupero a verde nella zona dismessa del Ponte provvisorio. Tali sistemazioni dovranno essere ricomprese nella progettazione esecutiva e dovranno assicurare la continuità con le opere previste nel progetto dei parcheggi in corso di realizzazione in sponda destra orografica, al fine di assicurare omogeneità dal punto di vista paesaggistico ed ambientale.

Compensazioni ambientali

Valutata la complessità, per motivi di coordinamento procedurale, di realizzare una scala di risalita sui due salti più a valle del ponte Castellamonte, nell'ambito della Conferenza Conclusiva si è optato per intervenire nell'area direttamente interessata dal progetto ed in particolare suggerendo i seguenti interventi:

- adeguare l'illuminazione del Viale Carlo Emanuele prospiciente i parcheggi agli standard adottati per i parcheggi A e B di accesso a nord della Reggia ed il nuovo ponte in oggetto;
- smantellare in parte, la soglia esistente a valle del ponte esistente, al fine di eliminare le sezioni che risulteranno, a seguito di uno studio naturalistico, di intralcio alla connettività del corso d'acqua.

Ritenuto che:

- Nel corso dell'istruttoria condotta sugli elaborati di progetto e sullo studio di impatto ambientale comprensivi delle integrazioni richieste sono state valutate ed approfondite diverse problematiche tecnico-progettuali ed ambientali sopra esposte, per le quali, a seguito della conferenza dei Servizi conclusiva e dei chiarimenti del proponente, sono state definite soluzioni progettuali e ambientali condivise.
- Complessivamente l'intervento proposto è da ritenersi compatibile sul piano programmatico, progettuale ed ambientale; gli impatti ambientali derivanti dalla realizzazione dell'opera sono da ritenersi accettabili in relazione all'utilità dell'opera stessa e sono in ogni caso mitigabili con le precauzioni progettuali già previste e le prescrizioni individuate nell'Allegato "A", facente parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- L'istruttoria interdisciplinare condotta sugli elaborati di progetto e sullo studio di impatto ambientale fanno emergere le seguenti considerazioni di sintesi:
Dal punto di vista programmatico
- L'intervento proposto è suffragato da atti amministrativi e di programmazione che evidenziano la compatibilità dell'intervento in esame con gli indirizzi di assetto del

territorio e ne riconoscono l'opportunità dal punto di vista geometrico - strutturale ed idraulico.

- Nell'ambito della procedura di VIA sono stati acquisiti i pareri favorevoli dalle autorità competenti in merito ai vincoli territoriali/ambientali indicati al paragrafo 1 " dal punto di vista amministrativo" del presente provvedimento;

Dal punto di vista progettuale

Nel complesso risulta che il progetto sia stato adeguato secondo le indicazioni fornite in sede di istruttoria tecnica, emergono però alcune indicazioni in relazione alle scelte progettuali adottate, la cui ottemperanza è da verificare nella successiva fase di progettazione esecutiva.

Dal punto di vista ambientale

Il progetto ha recepito gli approfondimenti richiesti ed ha motivato le scelte fatte per le diverse tematiche ambientali, con la predisposizione di elaborati grafici e relazioni tecniche specifiche sui diversi aspetti.

Sono stati evidenziati alcuni aspetti che si ritiene debbano essere oggetto di un approfondimento nella successiva fase di progettazione e di monitoraggio (fase di cantiere e di esercizio).

- Gli impatti sono stati oggetto di attenzione nel corso dell'istruttoria e sono state individuate soluzioni adeguate per minimizzarli, dettagliate nelle soluzioni progettuali già previste e nelle prescrizioni individuate nell'Allegato "A", facente parte integrante e sostanziale della presente deliberazione.

Visti:

- i verbali delle due Conferenze dei Servizi in atti;
- i pareri pervenuti da parte dei soggetti interessati presenti agli atti;
- la "Relazione Generale sull'Istruttoria dell'Organo Tecnico" in atti;
- la legge 241/90 e s.m.i.,
- L.R. n. 40 del 14 dicembre 1998 "Disposizioni concernenti la compatibilità ambientale e le procedure di valutazione" e smi;
- La L. R. n 19 del 29 giugno 2009 "Testo unico sulla tutela delle aree naturali e della biodiversità";
- Il D.Lgs. 42/2004 e smi;
- il D.Lgs. n. 152 del 03/04/2006 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.

Acquisiti i pareri favorevoli in ordine alla regolarità tecnica del Responsabile del Servizio interessato ai sensi dell'art. 49 comma 1 del Testo Unico delle leggi sull'Ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. 18/08/2000 n. 267.

Visto l'art. 134, comma 4, del citato Testo Unico e ritenuta l'urgenza.

**con voti unanimi espressi in forma palese, la Giunta Provinciale
DELIBERA**

- 1) di esprimere per i motivi indicati in premessa, ai sensi e per gli effetti dell'art. 12 della L.R. n. 40/98 giudizio positivo di compatibilità ambientale relativamente al progetto "*Progetto di attraversamento del nuovo ponte sul torrente Ceronda*, nel Comune di Venaria Reale, di cui all'istanza del 14/12/2011, presentata dal Consorzio di Valorizzazione Culturale La Venaria Reale, con sede legale in Piazza Repubblica n. 4, 10078 Venaria Reale (TO), depositato ai sensi dell'art. 12 comma 2, L.R. n° 40/98 e s.m.i., e ricadente nella categoria progettuale 28 dell'Allegato B2 "*Strade extraurbane secondarie provinciali*" e parzialmente all'interno dell'area naturale protetta del Parco

“La Mandria” e del relativo Sito di Importanza Comunitaria SIC IT 1110079 – La Mandria.

- 2) di dare atto che il giudizio di compatibilità è subordinato all'ottemperanza alle prescrizioni per la mitigazione, compensazione e monitoraggio degli impatti, contenute nell'Allegato A che costituisce parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- 3) di stabilire che l'inizio dei lavori, ai sensi dell'art. 12, comma 9 della L.R. 40/98, dovrà avvenire in un periodo non superiore a tre anni a decorrere dalla data del provvedimento amministrativo che consenta in via definitiva la realizzazione del progetto;
- 4) di stabilire che l'efficacia del provvedimento recante il giudizio di compatibilità ambientale, ai sensi dell'articolo 26 comma 6 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., ha una durata di 5 anni, decorrenti dalla data di pubblicazione del provvedimento conclusivo;
- 5) di dare atto che, ai sensi dell'art. 12 comma 3 della L.R. 14 dicembre 1998 n. 40, il giudizio di cui al punto 1) è comprensivo altresì delle seguenti autorizzazioni e pareri, agli atti:
 - il Ministero per i beni e le Attività Culturali Direzione Regionale per i beni Culturali e Paesaggistici del Piemonte, ha espresso parere favorevole con prescrizioni con nota prot. n. 10729/12 del 25/10/2012;
 - la Soprintendenza Beni Architettonici e Paesaggistici per le Province di Torino, Asti, Cuneo, Biella, Vercelli, ha espresso parere favorevole con prescrizioni con nota 242/cart del 12/10/2012;
 - la Soprintendenza per i beni archeologici del Piemonte e del Museo Antichità Egizie per la verifica preventiva dell'interesse archeologico ai sensi degli artt. 95 e 96 del D. Lgs. n.163 del 12/04/2006, ha espresso parere favorevole con prescrizioni con nota prot. 0009691 del 05/10/2012;
 - il Settore Attività di Gestione e Valorizzazione del Paesaggio della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 146, comma 5, del D.Lgs. 42/2004, ha formulato una valutazione positiva con prescrizioni con nota prot. 33361/08.14 del 11/10/2012;
 - l'Ente di gestione delle Aree Protetta dell'area Metropolitana, ha espresso giudizio positivo di valutazione di incidenza ecologica alla esecuzione del progetto in esame, con alcune prescrizioni con nota prot. 0004765 del 25/10/2012;
 - la Regione Piemonte, Settore Pianificazione Difesa del Suolo, Difesa Assetto Idrogeologico e Dighe, ha espresso parere positivo con nota prot. 75886/DB14.22;
 - l'Agenzia interregionale per il Fiume Po in qualità di Autorità idraulica competente del nuovo manufatto e delle opere previsionali ha rilasciato il nulla osta con nota prot 0043350 del 4/12/2012
 - approvazione ai sensi del D.M. n. 161 del 10 agosto 2012 del Piano di utilizzo del materiale da scavo. Tale piano, nel caso di successive istanze di variazione potrà essere riapprovato con determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione di Impatto Ambientale.
- 6) di dare atto che il giudizio di compatibilità ambientale di cui al punto 1) non è comprensivo dei seguenti pareri e/o autorizzazioni le quali dovranno essere acquisiti a seguito del giudizio di compatibilità ambientale:
 - Nulla osta del Comando Regione Militare Nord.
 - Atti amministrativi del Comune di Venaria Reale rispetto alla conformità urbanistica del PRGC vigente.
- 7) di dare atto che l'approvazione del presente provvedimento non comporta oneri di spesa a carico della Provincia;

8) di dichiarare il presente provvedimento immediatamente eseguibile con successiva votazione separata, espressa e favorevole di tutti gli intervenuti.

Avverso il presente provvedimento è ammesso ricorso davanti al Tribunale Amministrativo Regionale per il Piemonte, nel termine di sessanta giorni dalla data di ricevimento del presente atto o dalla piena conoscenza.

La presente deliberazione sarà depositata presso l'Ufficio di Deposito - Sportello Ambiente della Provincia di Torino e pubblicata sul sito web della Provincia.

Letto, confermato e sottoscritto.
In originale firmato.

Il Segretario Generale
f.to B. Buscaino

Il Presidente della Provincia
f.to A. Saitta

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 chiroteri.

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 .