



AREA AMBIENTE, PARCHI, RISORSE IDRICHE
E TUTELA DELLA FAUNA
SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
PIANIFICAZIONE E GESTIONE ATTIVITA' ESTRATTIVE

ALLEGATO A

**Progetto: Realizzazione dei raccordi stradali, parcheggi di attestamento a sud
della Reggia di Venaria reale**

Comuni: Venaria Reale, Collegno

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

RELAZIONE GENERALE SULL'ISTRUTTORIA DELL'ORGANO TECNICO

Proponente:

**PROVINCIA DI TORINO
AREA VIABILITA' - EDILIZIA**

Progetto la Venaria Reale per il miglioramento dell'accessibilità veicolare

INDICE

SEZIONE I - ITER AMMINISTRATIVO

1. Elementi amministrativi del procedimento
 - 1.1 Calendario dell'istruttoria
 - 1.2 Composizione dell'Organo Tecnico
 - 1.3 Composizione della Conferenza dei Servizi
 - 1.4 Autorizzazioni, nulla osta e pareri compresi nella procedura di V.I.A.
 - 1.5. Iter istruttorio

SEZIONE II -PROGETTO

2. Descrizione dell'intervento
 - 2.1 Caratteristiche progettuali sintetiche dedotte dal progetto
 - 2.2 Documentazione tecnica presentata
3. Inquadramento territoriale
 - 3.1 Finalità e motivazioni dell'opera
 - 3.2 Pianificazione e programmazione vigente
 - 3.3 Vincoli
4. Progetto
 - 4.1 Inquadramento generale
 - 4.2 Localizzazione
 - 4.3 Caratteristiche dell'intervento
 - 4.4 Caratteristiche geometriche del tracciato
 - 4.5. Cantierizzazione
 - 4.6. Siti di reperimento dei materiale
 - 4.7 Componenti ambientali potenzialmente perturbati dal progetto

SEZIONE III - RISULTANZE DELL' ISTRUTTORIA TECNICA

5. Quadro di riferimento programmatico
 - 5.1 Piano d'Area del Parco Regionale della Mandria
 - 5.2 Piano Territoriale di Coordinamento
 - 5.3 Comune di Venaria Reale
 - 5.4 Comune di Collegno
6. Quadro di riferimento progettuale
 - 6.1 Alternative progettuali
 - 6.2 Realizzazione del parcheggio
 - 6.3 Percorsi ciclabili
 - 6.4 Tracciato
 - 6.5 Cantierizzazione
7. Quadro di riferimento ambientale
 - 7.1 Paesaggio
 - 7.2 Archeologia
 - 7.3 Vegetazione, flora, fauna
 - 7.4 Acque superficiali
 - 7.5 Suolo
 - 7.6 Inquinamento acustico
 - 7.7 Qualità dell'aria
 - 7.8 Inserimento ambientale
8. Valutazioni sintetiche e conclusioni
9. Prescrizioni per la realizzazione dell'opera
10. Adempimenti

SEZIONE I
ITER AMMINISTRATIVO

1. Elementi amministrativi del procedimento

1.1 Calendario dell'istruttoria

- Pubblicazione sul quotidiano "La Stampa".....	04/08/2004
- Pubblicazione sul BUR dell'avviso di avvio di Procedimento.....n° 37 del 16/09/2004	
-Progetto a disposizione del pubblico per la consultazione fino al.....	18/09/2004
- 1ª riunione dell'Organo Tecnico.....	04/10/2004
- 1ª seduta della Conferenza di Servizi.....	05/10/2004
- Richiesta integrazioni.....	15/10/2004
- Trasmissione della documentazione integrativa.....	23/11/2004
- 2ª riunione dell'Organo Tecnico.....	02/12/2004
- 2ª seduta della Conferenza dei Servizi.....	10/12/2004
- Termine per la conclusione della procedura di V.I.A.	21/02/2004

1.2. Composizione dell'Organo Tecnico

Il gruppo di lavoro dell'Organo Tecnico provinciale per la V.I.A., convocato per l'istruttoria del progetto, ha coinvolto i seguenti Servizi:

- Servizio V.I.A.
- Servizio Qualità dell'Aria e Inquinamento Atmosferico e Acustico
- Servizio Gestione Risorse Idriche
- Servizio Tutela della Fauna e della Flora
- Servizio Programmazione Sviluppo Rurale
- Servizio Programmazione Turistica e Sportiva
- Servizio Difesa del Suolo
- Servizio Pianificazione Territoriale
- Servizio Urbanistica
- Servizio Grandi Infrastrutture Viabilità
- Servizio Pianificazione e Programmazione Viabilità
- A.R.P.A. Sede Centrale di Torino
- A.R.P.A. Dipartimento di Torino Referenti V.I.A.

1.3. Composizione della Conferenza dei Servizi

Sono stati coinvolti nelle sedute della Conferenza dei Servizi, oltre ai membri dell'Organo Tecnico sopra citati, i seguenti soggetti:

- Comune di Venaria Reale
- Comune di Collegno
- ASL n.5 Servizio di Igiene e Sanità Pubblica
- ASL n.6 Servizio di Igiene e Sanità Pubblica
- Ente Parco La Mandria
- Soprintendenza dei Beni Culturali

- REGIONE PIEMONTE :
 - Settore Gestione Beni Ambientali e Paesistici
 - Settore decentrato OO.PP. e Assetto idrogeologico di Torino
 - Settore Difesa del suolo
 - Direzione Beni Culturali
 - Direzione Trasporti
 - Settore Pianificazione Aree Protette
 - Settore Prev. territoriale del rischio geologico
 - Direzione Urbanistica
- SMAT Acquedotto S.p.A.
- SMAT Fognature S.p.A.
- ITALGAS S.p.A. - Direzione Generale
- AES GAS S.p.A.
- AEM Te S.p.A.
- AEM Media e Bassa Tensione S.p.A.
- ENEL Distribuzione S.p.A. - Direzione Generale
- ENEL WIND S.p.A. - Direzione Generale
- ENEL TERNA S.p.A. – Direzione Generale
- ENEL SOLE S.p.A - Direzione Generale
- TELECOM S.p.A. - Direzione Generale
- SNAM S.p.A. - Direzione Generale
- Comando Reclutamento Forze di Completamento Interregionale Nord
- Coutenza canale di Venaria

1.4. Autorizzazioni, nulla osta e pareri compresi nella procedura di V.I.A.

Parere dell' Ente di gestione del Sistema delle aree protette Parco Regionale della Mandria	Parere acquisito in sede di Conferenza dei Servizi. Acquisito in sede di Conferenza dei Servizi, parere favorevole.
Autorizzazione del Settore Gestione Beni Ambientali della Regione Piemonte ai sensi del D.Lgs. 42/04 circa l'inserimento paesistico-ambientale	Convocato alla CdS, ha partecipato alla CdS del 05/10/2004 Pervenuto con nota n. 2863/ 19/19.20 del 01/02/2005, favorevole con prescrizioni
Parere del Settore Pianificazione Aree Protette della Regione Piemonte	Convocato alla CdS, ha partecipato alla CdS del 05/10/2004 Pervenuto con nota n. 2135/21.5 del 3/02/2005, favorevole con prescrizioni
Parere del Settore Pianificazione Difesa del Suolo della Regione Piemonte	Nota n. 6669/23.2 del 28/09/2004 parere
Conformità urbanistica del Comune di Venaria Reale e Collegno	verificata in sede di CdS del 10/12/2004
Forze di Completamento Interregionale Nord Comando Reclutamento	Convocato alla CdS, non ha partecipato e non ha fatto pervenire parere.
Parere Asl n.5	Convocato alla CdS, non ha partecipato e non ha fatto pervenire parere.
Parere Asl n.6	Convocato alla CdS, non ha partecipato Nota n. 353/DIP/R – 2139/SISP del 30/09/2004, parere favorevole
Parere Cautenza canale di Venaria	Convocato alla CdS, non ha partecipato e non ha fatto pervenire parere.
Parere Soprintendenza dei Beni Culturali	Convocato alla CdS, non ha partecipato e non ha fatto pervenire parere.
Parere Comuni interessati	
Città di Collegno	Nota n. 59963 del 16/12/2004
Città di Venaria Reale	Nota n. 32077 del 03/11/2004
Parere sulle Interferenze sottoservizi:	
Acquedotto SMAT S.p.A.	Parere acquisito in sede di Conferenza dei Servizi
Fognature SMAT S.p.A.	Parere acquisito in sede di Conferenza dei Servizi

Direzione Generale ITALGAS S.p.A.	Non ha partecipato alle CdS
AES GAS S.p.A.	Non ha partecipato alla CdS
AEM Te S.p.A.	Non ha partecipato alla CdS.
- AEM Media e Bassa Tensione S.p.A.	Non ha partecipato alle CdS
- ENEL Distribuzione S.p.A.	Ha partecipato alla CdS del 5/10/2004 nota n. 4567 del 29/09/2004
- Direzione Generale ENEL WIND S.p.A.	Non ha partecipato alla CdS.
- Unità Linee AOT Torino TERNA S.p.A.	Non ha partecipato alla CdS.
- Direzione Generale ENEL SOLE S.p.A	Ha partecipato alla CdS. Parere acquisito in sede di Conferenza dei Servizi e con nota n. TPO2745/04 del 13/12/2004
- Direzione Generale TELECOM S.p.A.	Non ha partecipato alla CdS
- Direzione Generale SNAM S.p.A.	Ha partecipato alla CdS. Parere acquisito in sede di Conferenza dei Servizi

1.5. Iter istruttorio

Non sono giunte a questa Amministrazione osservazioni da parte del pubblico nell'ambito del procedimento. A seguito del primo esame istruttorio è stato richiesto al proponente di fornire alcune integrazioni con nota n. 294563/LA4 del 15/10/2004.

In data 23/11/2004 il proponente ha trasmesso le integrazioni richieste.

SEZIONE II

PROGETTO

2. Descrizione dell'intervento

2.1 Caratteristiche progettuali sintetiche dedotte dal progetto

Gli interventi in progetto consistono, essenzialmente, nello sviluppo dell'accessibilità da sud, in collegamento con la S.P. 176 e la S.P. 8, tramite un nuovo ramo stradale, 3 rotatorie e un'area a parcheggio per 175 posti auto.

Nello specifico il progetto si compone di:

1. Rotatoria 1, di 15 m di raggio interno, di intersezione della SP 176 con la SP 8 e il nuovo intervento. Il trattamento a verde consiste in una mezzaluna di siepe di rosa rugosa, un'area inerbita, separata dalla siepe da muretti di contenimento in laterizio, e, al centro, un grosso cespuglio di rosa rugosa.
2. Tracciato di penetrazione veicolare sud, a sezione stradale 10,50 m, classe C1. A partire dalla rotatoria 1 si atterra sull'inizio di Corso Machiavelli che, insieme a via Barbicinti, rimane l'asse di penetrazione principale alla Reggia. Su Via Don Sapino si apporteranno alcune modifiche alla segnaletica stradale e sistemazioni di arredo urbano in modo da garantire il transito contemporaneo di traffico veicolare e ciclopeditone nel primo tratto e esclusivamente ciclopeditone nella parte più vicina alla Reggia..
3. Pista ciclopeditone, in continuità con quella prevista sulla SP 176, che affianca il nuovo ramo stradale (2) fino all'incrocio con via Don Sapino. La pista prosegue poi in via Don Sapino per un tratto in coesistenza con il traffico veicolare, comunque limitato in quanto verrà sottoposto a ZTL e separato da apposito arredo urbano, e per la restante parte potendo utilizzare l'intera sezione stradale esistente.
4. Rotatoria 2, di 7,5 m di raggio interno, di smistamento del traffico verso Via Don Sapino. Come la rotatoria 1 è inerbita e trattata con rosa rugosa e muretti di sostegno in laterizio.
5. Innesto all'incrocio tra via Don Sapino e Corso Machiavelli tramite svincolo a raso con direzione privilegiata quella che permette di proseguire in Corso Machiavelli e quindi verso la Reggia.
6. Rotatoria 3, di 11 m di raggio interno all'incrocio tra Corso Machiavelli e Via Barbicinti. Tale rotatoria ha il compito di ottimizzare i flussi veicolari transitanti all'incrocio suddetto in particolare alla luce del fatto che l'asse Corso Machiavelli-Via Barbicinti diventerà il principale accesso alla Reggia e ai parcheggi per l'arrivo da sud. La dimensione scelta per la rotatoria è quella massima consentita dalla geometria dell'incrocio. Attraverso questo asse di penetrazione è possibile

raggiungere, oltre alla Reggia, il “parcheggio sud” in progetto in questo intervento e il “parcheggio Beleno” in progetto da parte del Comune di Venaria.

7. Area di servizio informazioni: elemento di filtro all’accesso alla Reggia, nel quale l’utente raccoglie le prime informazioni utili alla fruizione della Reggia e dei suoi servizi. E’ posizionato all’ interno del parcheggio sud e utilizza la struttura già esistente dell’asilo comunale, che verrà riposizionato dal Comune in altra area.
8. Area parcheggio con 175 posti auto che conserva per quanto possibile il verde dell’area utilizzata evitando di abbattere gli alberi presenti quando possibile e inserendone di nuovi in modo da conservare la predisposizione verde dell’area. All’interno dell’area del parcheggio è presente il fabbricato di informazioni che utilizza la struttura già presente dell’asilo comunale.

L’opera in progetto rientra nella categoria procedurale n.28 dell’allegato B2 (opere di competenza della Provincia) della L.R. 40/98 e, trattandosi di progetto interferente con aree protette, esso è sottoposto obbligatoriamente alla fase di valutazione, ex art.12 L.R. 40/98.

2.2 Documentazione tecnica presentata

Elaborati presentati in data 04/08/2004 :

- Progetto Preliminare;
- Progetto Definitivo;
- relazione descrittiva;
- relazioni geologica, geotecnica, idrologica, idraulica;
- relazioni tecniche specialistiche;
- rilievi planoaltimetrici e studio di inserimento urbanistico;
- elaborati grafici;
- studio di impatto ambientale;
- cantierizzazione;
- impiantistica;
- individuazione e risoluzione delle interferenze;
- piano particellare di esproprio;
- computo metrico estimativo;
- quadro economico;
- contenuti del Piano di Sicurezza e Coordinamento

Elaborati presentati in data 23/11/2004

- Relazione integrativa
- Valutazione di impatto acustico ambientale e Tavola allegata

3. Inquadramento territoriale

3.1 Finalità e motivazioni dell’opera

Il progetto di realizzazione della nuova viabilità di accesso al complesso di Venaria Reale ha come finalità:

- il collegamento diretto dell’area con la tangenziale Sud di Savonera anch’essa in fase di realizzazione;
- consentirà l’accesso dall’esistente via Druento per mezzo di una arteria in grado di fornire un più alto livello di servizio e tale da accogliere flussi di traffico ingenti diretti verso la Reggia, by-passando il tratto iniziale di Via Don Sapino per il quale non sono possibili adeguamenti (per il tratto uscente da via Druento) per la presenza di vincoli fisici a ridosso della carreggiata.
- si propone quindi non solo come opera connessa al rilancio della Reggia di Venaria, ma anche come possibile occasione di razionalizzazione di un accesso cittadino troppo sacrificato e scomodo.

L’intervento pertanto, non ha soltanto l’obbiettivo di fronteggiare una crescita di mobilità della prima cintura, ma anche di rendere più accessibile il complesso ambientale-culturale della Reggia di Venaria Reale, del Parco della Mandria e dei Quadranti. Tale complesso, in via di ristrutturazione per quanto riguarda l’insieme dei manufatti storici, si avvia a diventare uno dei poli più significativi dell’area Torinese sotto il profilo della fruizione di beni culturali e ambientali. Una migliore accessibilità al complesso, legata alla realizzazione delle infrastrutture previste (raccordi stradali, parcheggi di attestamento, piste ciclabili, percorsi pedonali, ecc.), può dunque consentire una più ampia fruizione dei beni che esso ospita.

3.2 Pianificazione e programmazione vigente

Gli strumenti di pianificazione relativi all'ambito territoriale interessato dal progetto sono:

- Il Piano Regionale di Sviluppo (PRS) della Regione Piemonte ha infatti focalizzato su queste aree progetti finalizzati alla valorizzazione del territorio e all'incentivazione del settore turistico, fra questi : "Progetto Venaria Reale", "Progetto La Mandria", "Progetto Corona Verde" e "Progetto corona Reale, Residenze e collezioni Sabaude". Il progetto é congruente agli interventi previsti nel PRS.
- Il Piano d'Area del "Parco Regionale della Mandria", seconda Variante, approvato dal Consiglio Regionale il 28-2-2000. Le norme del Piano d'Area del "Parco Regionale della Mandria" non sono in contrasto con il progetto definitivo della nuova viabilità.
- Il Piano Territoriale Regionale approvato con deliberazione n.388-9126 del 19/06/1997. Il PTR non riporta la nuova viabilità.
- Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Torino, approvato con deliberazione del Consiglio Regionale del 1 Agosto 2003, n° 291-26243. Il PTCP riporta schematicamente la nuova viabilità in coerenza al progetto definitivo.
- Il Piano Regolatore Generale del Comune di Venaria Reale, approvato con DGR n.73-22028 del 5/10/1988, attualmente in fase di revisione con la variante 9 adottata dal C.C. il 14/09/1999 e con la Variante in itinere alla revisione del PRGC, approvata con d.c.c. n.183 del 18/11/2002. Il Comune di Venaria Reale con la variante in itinere ha recepito il tracciato del progetto definitivo .
- Il Piano Regolatore Generale del Comune di Collegno prevede la rotatoria tra la SP176 e SP8, infatti ricade all'interno di area destinata a sedime stradale.

3.3 Vincoli

- Vincolo di protezione delle bellezze naturali ex art. 146 del D.Lgs. 490/99 abrogato dal D. Lgs. 42/2004 - Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio art. 134 e art. 142: in quanto nel territorio del Comune di Venaria interessato dalle opere é presente l'area del "Parco Regionale della Mandria (istituito con L.R. 21/08/78 n. 54) e normato da specifico Piano d'Area
- Piano d'Area del Sistema Regionale delle Aree Protette Parco Regionale della Mandria.
- Interferenza del progetto con il Sito di interesse comunitario (SIC) La Mandria classificato con il codice IT1110011.

4 Progetto

4.1 Inquadramento generale

L'intervento in oggetto è stato previsto dall "Accordo di Programma Quadro per la valorizzazione della Reggia di Venaria Reale e del Borgo Castello della Mandria", sottoscritto nel settembre 1999 dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali, dalla Regione Piemonte, dalla Provincia di Torino e dai comuni di Torino, Venaria Reale, Druento per la realizzazione delle opere di restauro, risanamento e recupero del complesso della Reggia di Venaria e Borgo Castello della Mandria nonché delle opere infrastrutturali per il miglioramento dell'accessibilità al complesso.

L'Accordo di Programma Quadro è stato approvato con Decreto della Presidente della Provincia di Torino n. 159-139981 del 25/08/1999 ed adottato con Decreto del Presidente della Giunta Regionale n. 64 del 10/09/1999. Elementi qualificanti e determinanti dell'Accordo di Programma Quadro sono rappresentati dai seguenti tracciati viari:

- la circonvallazione di Venaria Reale e di Borgaro Torinese (nuovo collegamento tra la Strada Provinciale 1, la SP 2 ed il Sistema Autostradale Tangenziale Torinese SATT).
- la circonvallazione di Savonera (prolungamento del Corso Regina Margherita in Torino oltre il SATT e la SP 176 fino all'innesto con la SP 8)"

A partire da detti tracciati il progetto è volto alla realizzazione di un insieme di opere consistenti in raccordi stradali, parcheggi di attestamento, piste ciclabili, percorsi pedonali, al fine di garantire l'accessibilità più prossima e minuta al complesso, costituito dalla Reggia di Venaria, dal Parco della Mandria, dai Quadrati.

Il primo atto concreto per la pianificazione degli interventi nel Complesso della Venaria Reale è consistito nell'individuazione delle seguenti linee guida:

- il progetto non deve essere esclusivamente di tutela ma deve prevedere iniziative volte alla valorizzazione del bene;
- l'investimento ha ragione d'esistere solo in previsione di usi che portino in attivo le casse del complesso auto-finanziando il mantenimento dell'iniziativa stessa;
- è necessario identificare anche utilizzi diversi da quelli strettamente museali in considerazione delle caratteristiche del complesso in termini di vicinanza a Torino, di infrastrutture, di numero di

accessi e di delimitazione di zone diverse.

In riferimento al terzo punto si sottolinea quindi l'importanza dell'adeguamento del sistema della viabilità e dell'accessibilità a quello che diventerà uno dei maggiori poli non solo museali ma anche culturali d'Europa.

In quest'ottica il programma preliminare risulta articolato su tre interventi:

- *miglioramento dell'accessibilità da sud-ovest: con la circonvallazione di Savonera con il completamento dello svincolo di corso Regina Margherita e della circonvallazione di Druento;*
- *potenziamento dell'accessibilità da nord-est: con la realizzazione delle circonvallazioni di Venaria Reale e Borgaro Torinese oggetto di questo progetto;*
- *realizzazione dei parcheggi di attestamento e della viabilità di raccordo a nord e a sud della Reggia.*

La progettazione per l'intervento "Realizzazione dei raccordi stradali, parcheggi di attestamento a nord e a sud della Reggia di Venaria Reale e opere di sistemazione idraulica", si è principalmente suddivisa in due fasi:

- la prima fase progettuale è consistita nello sviluppo del Progetto Preliminare e del relativo Studio di Impatto che analizza attraverso il Quadro Programmatico, Progettuale e Ambientale tutti gli interventi previsti nelle linee guida allegate al contratto per la " Realizzazione dei Raccordi stradali, Parcheggi di attestamento a nord e a sud della reggia di Venaria Reale e opere di sistemazione idraulica " stipulato in data 07/05/2002.
- la seconda fase progettuale è consistita nello sviluppo del Progetto Definitivo sottoposto alla fase di valutazione in oggetto, di un primo lotto degli interventi previsti per l'Area Sud che in parte modificano quelli previsti nel progetto preliminare.

Prima fase : Progetto Preliminare e del relativo Studio di Impatto (linee guida)

Il progetto proposto prevede una serie di interventi (da 1 a 15), suddivisi in 4 schede, orientati allo sviluppo e alla miglior fruibilità dei collegamenti alla Reggia.

Scheda n 1

n. 1: intersezione della S.P. 176 con la s.p. 8;

n. 2: tracciato di penetrazione veicolare, delineato a carreggiate separate per ogni senso di marcia, fra strada Druento e la connessione con il corso Machiavelli;

n. 3: tracciato ciclopedonale alberato , collegabile con i tracciati verso Druento - La Mandria e verso Le Vallette.

n. 4: prima area di attestamento veicolare per la provenienza da sud-ovest ;

n. 5: seconda area di attestamento per la provenienza da sud.

Scheda n 2

n. 6: area destinata a parcheggio di attestamento veicolare per le provenienze da nord, in sponda destra del torrente Ceronda in prossimità del nuovo ponte;

n. 8: percorso veicolare di accesso al parcheggio di attestamento in prossimità dell'ingresso "Ponte Verde" al Parco della Mandria ed agli impianti industriali e commerciali dislocati lungo il viale Carlo Emanuele II;

n. 9: area destinata a parcheggio di attestamento in prossimità dell'ingresso al Parco della Mandria tramite il Ponte Verde;

n. 15: area destinata a parcheggio a servizio del Centro Storico e per le attività insediate nella reggia.

Scheda n 3

n.7: prime ipotesi di sistemazione del nuovo ponte previsto sul Torrente Ceronda.

n.13: prime valutazioni circa la situazione attuale e di sviluppo del Torrente Ceronda e progetto di risagomatura dell'alveo, nel tratto compreso tra il ponte Verde ed il ponte Amedeo di Castellamonte, per migliorare il deflusso delle acque in occasione di eventi di piena.

n.14: possibili scenari d'intervento sul Ponte Amedeo di Castellamonte (nell'ipotesi ribadita dalla Provincia di Torino che non siano previsti interventi di ampliamento del Ponte Verde ubicato a monte).

Scheda n 4

n.10: tronco viario di collegamento fra il nuovo ponte sul torrente Ceronda (intervento n° 7) e il nuovo tracciato della S.P. n° 1;

n.11: nuovo tracciato di via Cavallo;

n.12: nuovo asse viario, alternativo all'attuale via Stefanat a cui si sovrappone a nord a partire dalla rotatoria di progetto prevista sulla nuova Circonvallazione di Venaria Reale e Borgaro Torinese, per poi staccarsi verso sud con un nuovo tracciato fino alla nuova rotatoria di connessione con la via Cavallo (Intervento n° 11).

Seconda Fase: Interventi del Progetto definitivo

n. 1: intersezione della S.P. 176 con la s.p. 8;

n. 2: tracciato di penetrazione veicolare, delineato a carreggiate separate per ogni senso di marcia, fra strada Druento e la connessione con il corso Machiavelli;

n. 3: tracciato ciclopedonale alberato , collegabile con i tracciati verso Druento - La Mandria e verso Le Vallette.

n. 5: seconda area di attestamento per la provenienza da sud.

Nello specifico gli interventi sono frutto di una convenzione, in fase di stipula, con il Comune di Venaria Reale consistente nella progettazione e realizzazione di una rotatoria nell'incrocio tra Via Barbicinti e corso Machiavelli e l'utilizzazione dell'area in prossimità della scuola materna per la realizzazione di un primo parcheggio.

Tali interventi costituiranno un primo lotto progettuale dell'intero progetto che sarà sviluppato in fasi successive con tempistiche correlate alle reali esigenze funzionali dei giardini e della Reggia di Venaria Reale. Essi, inoltre, si inseriscono in una serie di interventi previsti dal Comune di Venaria Reale come il trasferimento della scuola materna in un nuovo edificio in fase di realizzazione e la trasformazione della ex Caserma Beleno in un parcheggio di circa 600-700 posti auto.

Tale primo lotto realizzativo deve quindi essere letto come una prima fase per la risoluzione dell'accessibilità alla Reggia di Venaria Reale e esecuzione di parcheggi di attestamento.

4.2 Localizzazione

L'area interessata dagli interventi è posta entro i margini del Parco della Mandria, insistendo sulla fascia est dell'area dei Quadrati, in parallelo alla Via Don Sapino, che coincide con il confine dell'Area Naturale Protetta. In generale la zona risente dell'influenza della vicina aree urbana della Venaria Reale, dell'uso agricolo a carattere intensivo di gran parte delle superfici e dell'isolamento rispetto alle zone centrali del Parco, poste oltre la grande piana dei Quadrati e oltre il corso del Torrente Ceronda.

4.3 Caratteristiche dell'intervento

Il progetto prevede la realizzazione di una nuova viabilità di accesso alla Reggia ed all'abitato di Venaria per le utenze provenienti da sud per mezzo di Via Druento e soprattutto della nuova tangenziale di Savonera, anch'essa in fase di progettazione. Quest'ultimo intervento risulta dimensionato in modo tale da recepire anche flussi di traffico molto consistenti che si prevede interesseranno l'ingresso sud di Venaria.

Al fine di raccogliere una parte rilevante di tali flussi, diretti verso la Reggia e l'abitato di Venaria, risulta evidente la necessità di creare una direttrice sud-nord alternativa a via Don Sapino tale da fornire un adeguato livello di servizio, anche in considerazione del fatto che per via Don Sapino stessa non sono ipotizzabili allargamenti per la presenza di vincoli esistenti a ridosso della carreggiata stradale.

La soluzione progettuale proposta prevede la realizzazione di una nuova viabilità di tipo extra-urbano, con carreggiata tale da garantire un adeguato livello di servizio (C1 del D.M. 5/11/2001), parallela a via Don Sapino dal lato ovest, e innestata su via Druento mediante rotatoria di diametro di 30 m pari a 15 m di raggio interno.

Il nuovo percorso si sviluppa pertanto in rettilineo, su rilevato di altezza massima pari a 0.76 m, fino all'altezza di via Machiavelli per la quale è previsto il prolungamento dal lato ovest fino all'incrocio con il primo tratto appena descritto. L'incrocio sarà risolto mediante rotatoria di piccolo diametro (15 m) che consentirà eventuali futuri ampliamenti del complesso parcheggi di attestamento e la viabilità di servizio alla Reggia di Venaria.

L'incrocio tra di via Machiavelli e via Don Sapino sarà risolto con un'intersezione a raso che ha come percorso privilegiato la continuazione verso corso Machiavelli che, insieme a via Barbicinti, diventerà l'asse privilegiato di accesso alla Reggia a sud.

L'intervento sulla viabilità prevede ancora la predisposizione di una rotatoria posta all'incrocio tra corso Machiavelli e via Barbicinti in modo da rendere più fluida la gestione delle intersezioni stradali in particolare in previsione dell'aumento di traffico dovuto all'attrattività della Reggia. Tale rotatoria presenta raggio interno di 11 m e 2 corsie da 3.50 m in ingresso e 1 corsia di 4 m nei rami in uscita. Tenuto conto della geometria dell'incrocio e dello spazio a disposizione risulta essere la rotatoria di dimensioni più grosse possibili inseribile nell'incrocio in oggetto, a meno di non disassare il centro della rotatoria stessa andando ad occupare aree esterne all'incrocio.

4.4 Caratteristiche geometriche del tracciato

Gli interventi in progetto, sono essenzialmente:

- la realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell'intersezione tra SP 8 e SP 176
- realizzazione di nuova viabilità per l'accesso alla Reggia di Venaria Reale fra strada Druento e corso Machiavelli con la costruzione di una strada di Tipo C1 della classificazione riportata dal DM 05/11/01 "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade", per una velocità di progetto di 60-100 km/h, con unica carreggiata da 10.50 m composta da due corsie di 3.75 m e banchine laterali da 1.50 m,

di lunghezza di circa 1 Km;

- realizzazione di un tracciato ciclopedonale alberato lungo il nuovo tracciato viario;
- realizzazione di nuovo parcheggio di attestamento a sud della reggia di 175 posti auto per una superficie complessiva di 7448 m².

Piattaforma stradale

Dalle previsioni di traffico effettuate, la sezione che meglio si adatta per la nuova viabilità risulta la C1 – extraurbana secondaria a carreggiata unica di 10.50 m di larghezza così costituita:

- N. 2 corsie di 3.75 m
- N. 2 banchine bitumate di 1.5 m
- Cigli laterali da 0.75 m

Rotatorie

La rotatoria 1 (via Druento) ha un diametro interno di 30 m.

La rotatoria 2 presenta un diametro dell'aiuola interna pari a 15 m ed una carreggiata composta da 2 corsie, perfettamente in grado di sostenere la svolta unidirezionale del traffico.

La rotatoria 3 è stata verificata ai livelli di traffico secondo capacità delle strade in ingresso, ma come elemento fondamentale nel dimensionamento è stato considerato l'incrocio nella quale deve operare. Infatti si è scelto di utilizzare una geometria tale da occupare completamente l'area a disposizione per lo svincolo.

Rotatoria 3 (abitato di Venaria):

- Raggio interno della rotatoria: 11 m
- Raggio di entrata: 18,50 m
- Larghezza corsia entrante: 7 m (2 corsie in entrata)
- Raggio di uscita: 19 m
- Larghezza corsia uscente: 4 m
- Raggio di raccordo: 100 m

Per la pendenza trasversale della carreggiata della rotatoria, si utilizzerà una configurazione dell'anello con pendenza trasversale rivolta verso l'esterno, con valore di 2,5 %.

Rilevati

Gli interventi in progetto si svolgono interamente in rilevato con quote massime raggiunte rispetto al piano campagna di 0.8 m.

Parcheggio

La nuova viabilità in progetto consente l'accesso al parcheggio di attestamento sud alla Reggia oltre che all'abitato di Venaria e al parcheggio Beleno in fase di progettazione da parte del Comune.

Il parcheggio oggetto del presente progetto definitivo è situato a sud della Reggia in posizione adiacente a Via Don Sapino in territorio pianeggiante privo di discontinuità.

L'area di parcheggio, di forma rettangolare di superficie pari a 7448 mq, consentirà il parcheggio a 175 automobili e sarà raggiungibile tramite la viabilità urbana opportunamente regolata tramite sensi unici.

4.5 Cantierizzazione

Data la tipologia e l'ubicazione delle due opere principali, sono stati individuati due subcantieri :

- parcheggio di attestamento sud;
- viabilità di penetrazione sud.

Parcheggio di attestamento sud

Le postazioni fisse di cantiere necessarie allo svolgimento delle lavorazioni in condizioni igienico sanitarie adeguate verranno ubicate all'interno del subcantiere 1 (parcheggio), sfruttando l'edificio esistente attualmente adibito a scuola materna. Si prevede infatti che durante lo svolgimento dei lavori l'attività scolastica sia già stata riallocata in altra sede e che l'eventuale riqualificazione dell'edificio in centro accoglienza visitatori sarà realizzata in un secondo tempo. L'edificio al momento dei lavori risulterà quindi sgombro da attività diverse dal cantiere e non oggetto di interventi. Prima dell'insediamento delle postazioni fisse nell'edificio esistente andranno effettuati gli adeguamenti necessari per la mutata destinazione d'uso dello stesso.

Viabilità di penetrazione sud

Il subcantiere 2 andrà ad occupare temporaneamente aree a seminativo e a prato, sarà necessaria quindi una corretta impostazione degli stessi in merito alla conservazione e al ripristino del suolo e della vegetazione in corrispondenza delle aree di occupazione temporanea.

4.6 Siti di reperimento dei materiali

Le cave di prestito ad eventuale supporto delle attività di costruzione ricadono quasi tutte a nord dell'abitato di Venaria. Alcune sono ubicate in destra idraulica del torrente Stura ed altre in sinistra idraulica.

La distanza media delle cave di prestito dall'infrastruttura è di circa 15 km. Esse forniscono sia inerti che materiale riciclato che in parte può essere utilizzato per la costituzione dei rilevati, in percentuale tale, comunque, da garantire la consistenza del terreno secondo norma.

Il bilancio delle terre e degli inerti ha evidenziato che il volume necessario da estrarre dalla cava è il seguente:

- inerte per rilevato	10.480 m ³
- inerte per misto granulare	14.810 m ³
- inerte per pavimentazione	5.470 m ³
- inerte per calcestruzzo	350 m ³

Complessivamente si ha un volume necessario pari a circa 31.000 m³, valore ampiamente reperibile nelle cave presenti in zona.

4.7 Componenti ambientali potenzialmente perturbati dal progetto

Tenuto conto delle azioni di progetto previste, vengono di seguito individuati gli impatti potenziali prevedibili. L'analisi degli impatti relativa alle varie componenti ambientali perturbate dall'opera in progetto viene effettuata analizzando separatamente la fase di cantiere e la fase di esercizio.

Fase cantiere

Impatti connessi

- consumo di risorse (inerti);
- traffico indotto dalle aree di cantiere;
- occupazione di suolo e sottrazione di superficie agricola (aree di cantiere e aree di accumulo scotico, aree di stoccaggio dei inerti di risulta, materie prime e manufatti relativi all'impiantistica);
- produzione di polveri sospese;
- emissioni aeriformi provenienti dalle apparecchiature di cantiere;
- innalzamento dei livelli sonori per le lavorazioni di cantiere e per la viabilità;
- possibile sversamento di sostanze considerate pericolose per l'ambiente;
- eliminazione di individui arborei di interesse locale
- interferenze con i canali irrigui per la realizzazione dell'asse viario;
- interferenze con sottoservizi;
- alterazione paesaggio

Fase di esercizio

Sono previsti i seguenti impatti dovuti all'utilizzo dell'infrastruttura:

- peggioramento della qualità dell'aria nell'intorno del nuovo asse viario dovuto alle emissioni dei veicoli in transito;
- aumento del clima acustico dovuto alle emissioni sonore;
- sottrazione di suolo in area protetta dovuto alla realizzazione dell'asse stradale;
- modifica alla viabilità esistente.

Sezione III – RISULTANZE DELL'ISTRUTTORIA TECNICA

5 Quadro di riferimento programmatico

L'intervento proposto si inserisce in un progetto più ampio di miglioramento dell'accessibilità veicolare alla reggia di Venaria Reale. Tale progetto è stato sviluppato a partire da un Accordo Quadro, nel quale si prevedeva la realizzazione di una serie di opere. Quelle interessate dall'attuale progetto rientravano nella Gara 3 e, tra queste, in quelle elencate nella scheda 1. In tale scheda, riguardante l'accesso alla Reggia dal lato sud, si prevedeva la realizzazione di una asse di penetrazione verso la reggia con una serie di parcheggi di attestamento di complessivamente circa 1500-1900 posti e varie sistemazioni a verde.

Il progetto definitivo attualmente in valutazione è sostanzialmente ridimensionato e prevede solo la realizzazione di un asse viario, che si interconnette con due rotatorie con la SP 8 e con corso Machiavelli, attraversando via don Sapino, dove è previsto un incrocio a raso, e convoglia il traffico da e verso la reggia direttamente nel centro di Venaria attraverso via Barbicinti, piuttosto che in un'area di attestamento dedicata. L'unico parcheggio previsto nel progetto definitivo è di 175 posti ai quali si potrebbero aggiungere circa 600 posti previsti temporaneamente dal Comune di Venaria con la trasformazione della ex caserma Beleno, con un ricettività complessiva di circa 775 posti potenzialmente disponibili.

5.1 Piano d'Area del Parco Regionale della Mandria

La seconda Variante, approvata dal Consiglio Regionale il 28-2-2000. Le norme del Piano d'Area del "Parco Regionale della Mandria" non sono in contrasto con il progetto definitivo della nuova viabilità.

Gli interventi previsti in progetto ricadono inoltre all'interno del Sito di Importanza Comunitaria "La Mandria" IT1110079, individuato ai sensi della Direttiva 92/43/CEE ("Habitat") e pertanto è stata verificata l'opportunità di sottoporre gli stessi a Valutazione di Incidenza ai sensi della vigente normativa. Dall'esame della documentazione pervenuta è emerso, tenuto conto della tipologia delle opere previste, nonché della loro localizzazione, marginale rispetto all'area protetta e contigua al muro di recinzione di un'area industriale, che l'intervento non possa avere incidenza significativa sul Sito di Importanza Comunitaria; non sussiste pertanto la necessità di sottoporre il progetto alla procedura di Valutazione di Incidenza ai sensi del D.P.R. 357/97 e s.m.i.

5.2 Piano Territoriale di Coordinamento

Il tracciato proposto sebbene si discosta lievemente da quello indicato come "tracciato in fase di studio" dal piano territoriale di coordinamento provinciale, alla Tav. B1 Circondario di Torino -localizzazione delle principali linee di comunicazione ed indirizzi di intervento, assicura le funzioni di collegamento; le differenze rispetto al tracciato indicato nel PTC sono dovute ad ottimizzazioni del progetto.

5.3 Comune di Venaria Reale

Il Piano Regolatore del Comune di Venaria è stato approvato con Delibera Programmatica dal Consiglio Comunale nel 1998, Reale, nel gennaio del 2000 viene adottato il progetto preliminare e nel 2002 il progetto definitivo. Attualmente il piano è all'esame della Regione Piemonte per l'approvazione.

5.4 Comune di Collegno

Il Comune di Collegno ha predisposto una variante al vigente PRGC, in cui si recepire la rotatoria in progetto tra la SP176 e la SP8 nel comune di Collegno. L'infrastruttura in progetto ricade infatti all'interno di un'area destinata, dal Piano medesimo, a sedime stradale.

6 Quadro di riferimento progettuale

6.1 Alternative progettuali

La configurazione progettuale proposta consente di soddisfare la domanda nel breve tempo. Per quanto riguarda le effettive necessità che, saranno generate dal nuovo polo costituito dalla Reggia di Venaria Reale, saranno valutate e soddisfatte in futuro in funzione dell'effettiva destinazione d'uso della Reggia.

6.2 Realizzazione del parcheggio

Nelle tipologie costruttive del parcheggio viene previsto nel progetto definitivo l'utilizzo come pavimentazione:

- Strato di cm 25 di sottofondazione in stabilizzato da disporre direttamente a contatto del rilevato opportunamente compattato e regolarizzato
- Strati a conglomerato:
- strato di tout venant di base di cm 10 di spessore finito
- strato di collegamento (binder) di cm 5 di spessore finito
- manto di usura di cm 3 di spessore finito, (di tipo drenante antislittamento).

Nella documentazione progettuale integrativa, si prevede l'utilizzo negli stalli di materiali semipermeabili (autobloccanti o simili).

6.3 Percorsi ciclabili

L'intervento proposto prevede la realizzazione di una nuova pista ciclabile lungo il nuovo tracciato viario, che si integra con la rete di piste ciclabili previste dal Comune di Venaria Reale.

La recinzione a lato della pista è proposta in legno. In fase di realizzazione dell'opera, l'area sarà recintata con un pastore elettrico, al fine di indurre gli animali a non frequentare l'area e in seguito tale difesa sarà rimossa per evitare contatti fortuiti tra i fruitori della pista ciclabile e il filo elettrico.

La pavimentazione della pista-ciclabile è prevista in rivestimento sintetico con colorazione verde, si richiede di fornire delle alternative al conglomerato bituminoso, per un migliore inserimento della pista nell'area parco.

6.4 Tracciato

Il progetto definitivo della viabilità è stato sviluppato e dimensionato rispondente all'attuale Piano Urbano del Traffico del Comune di Venaria Reale.

6.5 Cantierizzazione

Il volume necessario da estrarre è pari a 31.000 mc., valore compatibile con le quantità di materiale già autorizzato in zona, si sottolinea la necessità per i rilevati di utilizzare prioritariamente materiali riciclati.

7. Quadro di riferimento Ambientale

7.1 Paesaggio

La natura assolutamente pianeggiante del terreno interessato, in assenza di attività che comportino interruzioni di visibilità per opere in elevazione, implica impatti legati alla sola trasformazione d'uso a livello del terreno (da agricolo a servizio). Non sono peraltro interessate forme vegetazionali arboree o presenze monumentali, esistenti od a qualsiasi titolo simboliche.

7.2 Archeologia

Al momento attuale l'attività preliminare di ricognizione dei luoghi interessati presenta, per motivi diversi, differenti gradi di affidabilità. In particolare:

- area di intersezione della SP 176 con la SP 8; zona asfaltata. Affidabilità della ricognizione: nulla;
- area del tracciato veicolare n. 2 e del tracciato ciclopedonale n. 3: terreni in massima parte coltivati a mais, con differenti livelli di crescita vegetale. Affidabilità della ricognizione: discreta;
- area del parcheggio n. 4: terreni in massima parte coltivati a mais, con differenti livelli di crescita vegetale. Affidabilità della ricognizione: discreta;
- area del parcheggio n. 5: terreni a prato, attualmente area militare non accessibile. Affidabilità della ricognizione: nulla.

Per quanto attiene la valutazione del rischio, l'impianto della Reggia e successivamente del Castello de La Mandria, con ampio territorio di caccia riservato ai Savoia, pare aver preservato un tratto consistente della centuriazione dalle modifiche che hanno interessato i terreni. Da notare il toponimo 'i quadrati', che pare fare chiaro riferimento alla centuriazione e che identifica l'area posta fra la strada Torino-Druento e la Reggia.

Dal punto di vista archeologico esiste pertanto un livello di rischio elevato di rinvenire tracce di insediamenti di età romana, sia per la presenza della centuriazione, sia per il basso livello di impatto delle attività agricole sull'area, che si presenta ancor oggi parzialmente non coltivata in quanto sede di un campo volo dell'Aeronautica militare.

7.3 Vegetazione, flora, fauna

L'area interessata dagli interventi è posta entro i margini del Parco della Mandria, insistendo sulla fascia est dell'area dei Quadrati, in parallelo alla Via Don Sapino, che coincide con il confine dell'Area Naturale Protetta. In generale la zona risente dell'influenza della vicina area urbana della Venaria Reale, dell'uso agricolo a carattere intensivo di gran parte delle superfici e dell'isolamento rispetto alle zone centrali del Parco, poste oltre la grande piana dei Quadrati e oltre il corso del Torrente Ceronda.

Vegetazione

La vegetazione spontanea è limitata a fasce residuali rintracciabili lungo le sponde dei canali, sui margini stradali e lungo i limiti degli appezzamenti; la componente legnosa è prevalentemente costituita da Robinia pseudoacacia e Ulmus minor. Gli elementi vegetali di maggiore evidenza sono costituiti da alberature di impianto, poste in prossimità delle aree urbane e della viabilità, con presenza di Platanus, Celtis e Tilia. Non sono presenti ambiti vegetazionali riconducibili alle forme boschive planiziarie originarie, essendo pressoché assenti elementi arborei delle formazioni originarie del Quercu-carpinetto.

Nel progetto non sono quantificati gli individui abbattuti per la realizzazione della rotatoria 1 (3 cedri e un carpino).

Fauna

Il popolamento faunistico, in parte consistente composto da specie generaliste, presenta caratteristiche di composizione assimilabili più al contesto urbano-agricolo della Venaria Reale, piuttosto che all'area di bosco originario del Parco della Mandria. Gli elementi più caratterizzanti della fauna della Mandria (ungulati, avifauna forestale, anfibiafauna, etc.) sono in quest'area assenti o scarsamente presenti: il corso del Ceronda costituisce un limite di diffusione per molte specie di particolare pregio faunistico.

Opere in progetto

L'intervento prioritario di riqualificazione ambientale dell'area sarà costituito dalla realizzazione di ampie superfici alberate, sia nelle aree di parcheggio, sia lungo la viabilità, sia nelle aree verdi attrezzate o meno. Si

procede alla costituzione di alberature autoctone, utilizzando le essenze tipiche delle formazioni boschive originarie: dominate da farnia e carpino bianco, con olmo, acero campestre e frassino.

Nelle aree non interessate da una fruizione da parte del pubblico si prevede la piantumazione di specie arboree con sesto di impianto relativamente denso, disponendo le specie di prima grandezza nelle parti centrali e quelle di altezza inferiore nelle fasce circostanti. La disposizione degli alberi sarà a filare sfalsati o con distribuzione irregolare. Le specie indicate verranno prevalentemente utilizzate nella forma selvatica.

Laddove è prevista una fruizione da parte del pubblico si procederà ad alberature rade, tipo "bosco parco", con sestì di impianto diradati. Nelle aree di parcheggio si provvederà a distanziare le piante in misura correlata all'ampiezza delle chiome a maturità, al fine di costituire impianti destinati ad ombreggiamento esteso sulle superfici dei piazzali.

L'eventuale collocazione di sottopassi per la fauna viene rimandata ad una analisi in sede di progettazione esecutiva, laddove si verificherà l'eventuale presenza puntuale di singoli elementi ambientali di valore attrattivo per la microfauna ed un connesso rischio di interferenza con la viabilità prevista. L'eventuale collocazione di sottopassi riguarderà in particolare l'anfibiofauna e dovrà essere integrata da opportuni sistemi di contenimento dell'accesso sul sedime stradale.

7.4 Acque superficiali

Le opere in progetto non interessano particolarmente il reticolo idrografico principale della zona, segnatamente la stura di Lanzo e il torrente Ceronda.

Il reticolo idrografico secondario è costituito da una serie di canali artificiali ad uso irriguo alimentati dal canale demaniale di Venaria che proviene da Druento, costeggia la via Don Sapino e recapita l'acqua nel torrente Ceronda.

Le interferenze sono risolte con opere di attraversamento (tombini) e con la realizzazione di un manufatto di barrage a sostituzione di uno in cattivo stato conservativo; nonché sono previste attività di manutenzione ordinaria. Tutti gli interventi progettati sono volti alla manutenzione e salvaguardia dei deflussi attualmente esistenti.

In particolare gli interventi previsti sono:

1. opere di drenaggio delle acque di piattaforma;
2. opere di ripristino del reticolo irriguo interferito.

Drenaggio delle acque di piattaforma

La zona oggetto di intervento non è soggetta a vincoli di tipo idrico in quanto i pozzi di captazione idropotabili della società SMAT nel comune di Venaria sono ubicati tutti a nord del torrente Ceronda.

Nel presente progetto sono state adottate due diverse tipologie di smaltimento delle acque meteoriche:

1. drenaggio del parcheggio di attestamento sud:

- scorrimento superficiale lungo le pendenze della pavimentazione drenante;
- fossi disperdenti non rivestiti.

2. drenaggio della viabilità sud:

- fossi drenanti al piede del rilevato stradale;
- fossi drenanti a lato pista ciclo-pedonale.

Opere di ripristino del reticolo irriguo interferito

Le opere idrauliche di progetto sono le seguenti:

1. manufatto di barrage;
2. tombini diametro 800 di sottopassaggio alla viabilità di progetto per il ripristino dello scorrimento del cavo irriguo;
3. tombini di sottopassaggio alla viabilità per il ripristino dello scorrimento del canale demaniale di sezione 2.00 m x 1.50 m al di sotto della rotatoria 1 e 2.50 m x 1.00 m al di sotto della rotatoria 3.

La gestione del canale demaniale, per applicazione del D.M. 11.10.1980, è di competenza della "Coutenza Canale di Venaria", costituita dagli agricoltori che usufruiscono delle acque irrigue.

Dalla consultazione dei dati presenti nel Sistema Informativo Territoriale di questa provincia risulta che le opere in progetto (cioè le tre rotatorie, la strada e il parcheggio ubicati a sud di Venaria) sono situate in un'area pianeggiante che non ha fatto registrare particolare criticità dal punto di vista idrologico. La conformazione del territorio in tale area consiglia in ogni caso di curare in corso d'opera pendenze e drenaggi in modo da scongiurare il rischio di anomali ristagni d'acqua in caso di precipitazioni intense.

7.5 Suolo

Si rileva che gli interventi in oggetto non risultano essere ubicati in aree di dissesto cartografate nell'"Atlante dei rischi idraulici ed idrogeologici" allegato al PAI, né in territori oggetto di delimitazioni vigenti di pertinenza fluviale (parere Regione Piemonte, Direzione Difesa del Suolo, Settore pianificazione Difesa del

7.6 Inquinamento acustico

Il calcolo fornito dal modello per l'impatto acustico degli interventi in progetto, indica come i valori attesi ai ricettori individuati nelle aree oggetto di intervento siano conformi ai limiti di immissione della fascia di rispetto delle infrastrutture viarie classificate secondo il Decreto Legislativo 30/04/92 n. 285 e s.m.i. e il recente D.P.R. 30/03/04 n. 142 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare".

Gli unici superi dei limiti sono stati rilevati per il ricettore "casa 1" e per il ricettore "casa 6_asilo". Per la casa 1 il supero dei limiti può essere considerato trascurabile perché il punto di calcolo è posizionato sulla facciata cieca dell'edificio; gli altri punti ricevitori posizionati in corrispondenza delle finestre dell'edificio mostrano livelli di rumorosità nei limiti di normativa per la fascia di pertinenza acustica della Strada Provinciale (70 dB(A) diurni e 60 dB(A) notturni). Per l'asilo "casa 6_asilo" l'art. 6 del D.P.R. n. 142 del 30/03/04 prevede che in caso di superamento dei limiti e in caso di intervento diretto sui ricettori, per le scuole devono essere garantiti i 45 dB(A) diurni misurati a finestre chiuse, al centro della stanza e all'altezza di 1,5 mt di altezza dal pavimento; data la modesta entità del supero (circa 8 dB(A)) in funzione dell'attenuazione delle pareti e dei serramenti stimabile in almeno 20 dB(A) si può affermare che all'interno della scuola materna saranno sicuramente verificati i limiti di normativa per gli ambienti interni. Tutto il repertorio dei tradizionali interventi mitigativi concretamente utilizzabili in acustica resta comunque disponibile nel caso dovessero evidenziarsi criticità acustiche, compresa la possibilità di effettuare rilievi strumentali Post Operam.

7.7 Qualità dell'aria

L'area in cui si propone di inserire l'opera è, sulla base dei dati disponibili, tra quelle a maggiore criticità sul territorio regionale sotto il profilo della qualità dell'aria, a seguito dell'emanazione del D.M. 60/2002. I comuni di Torino, Collegno, Borgaro T.se e Venaria Reale sono inseriti in quarta o quinta classe dalla DGR n. 109-6941 del 05/08/02 per diversi inquinanti e di conseguenza risultano far parte della Zona 1 del "Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell'aria" nella DGR n. 14-7623 del 11/11/02. Nello scenario emissivo in atto risulta quindi necessaria nell'area la predisposizione di adeguate politiche di risanamento della matrice aria.

7.8 Inserimento ambientale

Per quanto concerne la sistemazione ambientale e paesaggistica dell'intervento, si ritiene che le soluzioni proposte siano, in linea generale, condivisibili. Tuttavia dovranno essere approfondite le tematiche di seguito descritte.

Gli interventi di sistemazione dovranno prevedere, utilizzo di specie vegetali di preferenze autoctone e di materiali ecocompatibili (ad es. materiale di riciclo opportunamente trattati).

Per quanto riguarda la scelta delle specie con le quali adornare le rotonde, sembra più appropriata l'introduzione di specie tipiche della vegetazione naturale della zona per inserire l'arteria nel paesaggio circostante. Tuttavia, a livello naturalistico, la scelta delle specie vegetali da inserire sulle rotonde si presenta abbastanza indifferente in quanto le rotonde sono ambienti artificiali già separati dall'area naturale circostante. Per migliorare l'inserimento dell'opera nel contesto della zona, si chiede di valutare nella successiva fase di progettazione, la fattibilità dell'intervento di sistemazione del muro di confine con l'area industriale a fianco della nuova strada con opere a verde (filari, arbusti ecc...).

8. Valutazioni sintetiche e conclusioni

L'istruttoria condotta sugli elaborati di progetto e sullo studio di impatto ambientale, fanno emergere le seguenti considerazioni:

- Alla luce di quanto emerso dagli approfondimenti condotti dall'organo tecnico con il supporto tecnico-scientifico dell'ARPA, dalle risultanze delle Conferenze dei Servizi, i cui verbali sono depositati agli atti, sussistono le condizioni di compatibilità ambientale.
- 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 B, facente parte integrante e sostanziale del presente provvedimento.
- Si evidenziano le problematiche la cui risoluzione deve essere portata a termine nell'ambito del progetto definitivo:

- Nel complesso risulta che il progetto sia stato adeguato secondo le indicazioni fornite in sede di Conferenza dei Servizi; emergono però alcune criticità in relazione alle scelte progettuali adottate per il parcheggio sulla Via Don Sapino e per la pista ciclabile. Si ritiene opportuno che siano proposte soluzioni alternative per le pavimentazioni, con l'obiettivo di limitare l'impermeabilizzazione dei suoli e di migliorare l'inserimento ambientale delle opere nel contesto dell'area protetta.
- Le interferenze con i sottoservizi dovranno essere valutate, tecnicamente ed economicamente, con tutti gli Enti e le Società interessate, per i quali sarà necessario procedere con spostamenti e/o adeguamenti. Le variazioni dei tracciati, per renderli compatibili con l'opera, è subordinata all'ottenimento delle autorizzazioni di legge regionali e ministeriali e all'acquisizione delle necessarie servitù.
- In generale sono condivisibili le soluzioni proposte per la sistemazione ambientale e paesaggistica dell'intervento, si ritiene comunque opportuno che siano previsti idonei interventi atti a contenere gli impatti determinati sia della nuova viabilità, che dal parcheggio, in coerenza con le finalità di tutela delle aree interessate incluse all'interno del Parco. In proposito sarà opportuno prevedere interventi e modalità operative che possano validamente concorrere a mitigare l'incidenza delle opere sul territorio in esame, anche attraverso un idoneo impiego di materiali, in particolare per l'area a parcheggio, (con l'uso per quanto possibile di geocelle a grigliato erboso) e l'inserimento di spazi a verde da sistemare con essenze compatibili con l'habitat dei luoghi.
- Non essendo ancora stato completato l'iter di approvazione relativo alle varianti e revisione del Piano Regolatore Generale Comunale di Venaria Reale necessario per la realizzazione del progetto, per quest'ultimo non sussiste allo stato attuale conformità urbanistica e pertanto il progetto definitivo non può essere approvato nell'ambito del presente provvedimento contestualmente alla pronuncia di compatibilità ambientale.

9. Prescrizioni per la realizzazione dell'opera

L'autorizzazione è subordinata al rispetto integrale delle prescrizioni di seguito riportate:

ASPETTI PROGETTUALI

- Proporre delle soluzioni alternative per le pavimentazioni del parcheggio e dalla pista-ciclabile, con l'obiettivo di limitare l'impermeabilizzazione dei suoli e di migliorare l'inserimento ambientale delle opere nel contesto dell'area protetta. Per quanto riguarda il parcheggio occorrerebbe valutare di estendere la pavimentazione permeabile inerbata (con l'utilizzo di pannelli alveolari in materiale plastico o di autobloccanti forati) a tutta la superficie, non solo ai posti auto. Per quanto riguarda la pista ciclabile sarebbe preferibile adottare una pavimentazione stabilizzata, ottenuta con miscele di materiali lapidei, simile a quelle esistenti all'interno del Parco, con l'esclusione di conglomerati bituminosi, da concordare con il Parco.
- Studiare nel dettaglio la recinzione a lato della pista ciclabile, prevista in progetto con un parapetto in legno, da concordare con l'Ente Parco per un corretto inserimento nell'area protetta.
- Individuare con precisione l'area di cantiere, la modalità di gestione, il cronoprogramma dei lavori;
- Definire i percorsi per l'area di cantiere e le aree di deposito stabilendo la necessità di piste; occorre inoltre prevedere dei limiti di utilizzo e disponibilità dei terreni per la realizzazione delle aree di cantiere. Tali previsioni devono essere coerenti con il cronoprogramma dei lavori.
- Prevedere un dettagliato piano di ripristino di tutte le aree di cantiere e estendere il recupero ambientale a tali aree.
- Realizzare idonei servizi igienici per il pubblico all'interno del fabbricato di informazione, ex. asilo comunale.
- Nel territorio del comune di Collegno in corrispondenza della rotatoria 1 fra la SP8 e la SP 176 si ha un'interferenza con due complessi luminosi (n°1590 e n°1591) di proprietà della Enel Sole S.r.l., Area Territoriale Nord Ovest. Inoltre dagli elaborati di progetto vengono evidenziate delle "zone di rispetto inerentemente ad alcuni viali del comune di Venaria Reale (via Barbicinti, C.so Matteotti, c.so Macchiavelli, Via Petrarca etc...), ove sono ubicati impianti di illuminazione di proprietà dell' Enel Sole S.r.l. Durante le successive fasi di progettazione dell'opera la società Enel Sole S.r.l, si riserva di valutare altre eventuali interferenze che subiscano significative variazioni dall'intervento in progetto.

- Rispettare quanto previsto dal Decreto Ministeriale 21.03.1988 n.449 e s.m.i. nonché dalle norme CEI 11-17 fasc.558 per l'interferenza del progetto in più punti con la linea elettrica preesistente, sia aerea che sotterranea, di proprietà dell'Enel Distribuzione S.p.A. Zona di Rivoli;
- 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 spostamenti e/o adeguamenti. Le variazioni dei tracciati, per renderli compatibili con l'opera, sono subordinate all'ottenimento delle autorizzazioni di Legge Regionali e Ministeriali e all'acquisizione delle necessarie servitù.
- Tradurre in termini di computo metrico estimativo tutte le opere, i lavori, comprese le mitigazioni riguardanti il progetto in esame.

Organizzazione del cantiere e mitigazione degli impatti durante la fase cantiere

- Effettuare, ai fini dell'approvazione del progetto definitivo i necessari approfondimenti relativi alla caratterizzazione, quantificazione ed individuazione dei siti di reperimento dei materiali inerti necessari alla realizzazione dell'opera. Il Piano di reperimento dei materiali dovrà privilegiare, per quanto possibile oltre al reimpiego dei materiali derivanti dalle attività di scavo previste nel progetto stesso, l'uso di materiali da demolizione e scavi ai sensi del combinato disposto dal D.Lgs. 22/1997, dal D.M. 05/02/1998 e dalla Legge 443/2001.
- Prevedere, al fine di contenere eventuali inquinamenti dei corpi idrici o della falda freatica, nei cantieri fissi una separazione delle acque di prima pioggia prima di immetterle nei pozzi perdenti o in fognatura, in modo da permetterne il trattamento (dissabbiatura, sedimentazione delle particelle grossolane e flottazione della componente oleosa). Il proponente dovrà anche specificare la gestione degli scarti dell'impianto di prima pioggia nonché i trattamenti previsti per l'impianto di trattamento delle acque reflue di tipo industriale.
- 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 dell'opera, evitando la creazione di accumuli permanenti in loco. Le aree di cantiere e quelle utilizzate per lo stoccaggio dei materiali dovranno essere ripristinate in modo da ricreare quanto prima le condizioni di originaria naturalità.

ASPETTI TERRITORIALI

- Individuare le soluzioni più idonee a risolvere le problematiche inerenti gli attraversamenti della rete irrigua, in modo da assicurare la continuità e la funzionalità della rete e da consentire l'effettuazione delle operazioni di manutenzione della stessa in maniera agevole e in sicurezza;
- Il terreno agrario ottenuto dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato e dovrà essere utilizzato nelle operazioni di ripristino ambientale.
- Prevedere idonei presidi di tutela per evitare contaminazione della rete irrigua durante la fase di esercizio della strada.
- Durante la fase di cantiere, per tutte le lavorazioni che saranno realizzate in prossimità dei corsi d'acqua e dei canali irrigui dovranno essere adottati tutti i provvedimenti necessari per evitare intorbidamenti delle acque e sversamenti accidentali di materiali, in modo da eliminare tutte le possibilità di inquinamento delle acque che, possono essere utilizzate a scopo irriguo.

ASPETTI AMBIENTALI

Acque superficiali-sotterranee

- Curare in corso d'opera pendenze e drenaggi, in modo da scongiurare il rischio di anomali ristagni d'acqua in caso di precipitazioni intense.
- Richiedere ed ottenere la specifica autorizzazione allo scarico al competente Servizio di questa Provincia per qualunque scarico idrico derivante da attività produttive eventualmente necessario, anche se temporaneo ovvero in fase di cantiere;
- L'impresa dovrà adottare tutte le precauzioni necessarie e dovrà attivare tutti gli interventi atti ad assicurare la tutela dell'inquinamento delle acque superficiali e sotterranee da parte dei reflui originati, direttamente o indirettamente, dalle attività di cantiere nel rispetto della normativa vigente.
- Impermeabilizzare tutte le aree di sosta e fare la manutenzione delle macchine operatrici;
- Le acque reflue provenienti dal cantiere e dalle aree di lavorazione (attività che generano scarichi di tipo idrico) dovranno essere collettate alla fognatura comunale e, qualora fosse necessario, sottoposte a processi di chiarificazione e depurazione per consentire la restituzione in conformità al D. L.vo 152/99 e s.m.i.

- Evitare, in fase di cantiere, la contaminazione della falda, e porre particolare attenzione alla tipologia delle perforazioni previste, valutando l'utilizzo di tecniche di perforazione a minore impatto per la falda e criteri di organizzazione dell'area di cantiere atti ad evitare infiltrazioni di acque meteoriche e sversamenti accidentali di sostanze pericolose;
- I successivi livelli progettuali dovranno prevedere un sistema di raccolta e trattamento delle acque di piattaforma stradale, prima del loro recapito nei corpi idrici superficiali esistenti (canali e bealere);

Flora e fauna

- Relativamente alla scelta delle specie vegetali da utilizzarsi negli interventi in progetto, si propone l'impianto di specie autoctone in tutte le sistemazioni a bordo strada, aventi come finalità prevalente quella di interventi di ricucitura naturalistica, mentre ci si rimette alla scelta progettuale di messa a dimora di rosa rugosa nelle sistemazioni di arredo a verde delle rotatorie in quanto spazi a se stanti rispetto al contesto circostante.

Inquinamento acustico

- L'inquinamento acustico prodotto durante la fase di cantiere, qualora si preveda il superamento dei limiti previsti, dovrà essere regolamentato attraverso un provvedimento di autorizzazione in deroga dal Comune di Venaria, ai sensi del D.P.C.M. 1/3/91 e della L. 447/95, per l'ottenimento del quale dovrà essere formulata una formale richiesta da parte del proponente l'opera in progetto.
- Ferme restando le specifiche prescrizioni che gli uffici competenti riterranno necessarie per il caso in questione, si considera opportuno che la richiesta di autorizzazione in deroga, sottoscritta anche da un tecnico competente in acustica ai sensi della L.447/95, contenga le seguenti informazioni:
 - descrizione degli orari di attività del cantiere, con particolare riguardo all'utilizzo degli impianti principali e sussidiari e al transito dei mezzi pesanti;
 - stima dei livelli sonori nelle diverse fasi di esercizio del cantiere in facciata ai ricettori limitrofi. La stima dovrà valutare sia il contributo delle sorgenti sonore fisse (impianti, macchinari, ecc.) che quello delle sorgenti mobili (viabilità a servizio del cantiere);
 - descrizione puntuale delle azioni tecniche e comportamentali di contenimento delle emissioni sonore previste. Tale descrizione dovrà dimostrare che vengono adottate tutte le soluzioni tecnicamente fattibili per minimizzare il disturbo acustico prodotto;
 - dettaglio delle modalità di monitoraggio del rumore e di reporting dei dati previsto durante lo svolgimento delle attività di cantiere (da concordare con l'organo di controllo);
 - individuazione di una persona fisica, con qualifica di tecnico competente in acustica ai sensi della L.447/95, responsabile della gestione del rumore immesso dal cantiere nell'ambiente esterno. Tale persona avrà il compito di garantire che in tutte le fasi di sviluppo del cantiere vengano messe in pratica le soluzioni di contenimento del rumore previste o che si rendessero eventualmente necessarie in corso d'opera. Il responsabile della gestione acustica del cantiere avrà inoltre il ruolo di interfacciarsi con gli organi competenti di controllo per tutte le problematiche connesse all'inquinamento da rumore.
- Si invita il proponente a seguire le seguenti indicazioni in fase di cantiere:
 - gli impianti fissi e le aree di lavorazione più rumorose devono essere posizionate alla massima distanza possibile dai recettori più sensibili presenti nelle aree limitrofe al cantiere;
 - le operazioni più rumorose devono essere programmate nel periodo della giornata più tollerabile per la popolazione (es.: 8,00-12,00 14,00-18,00), interrompendo tali operazioni nelle ore destinate al riposo;
 - se necessario può essere previsto l'uso di barriere acustiche mobili da posizionare di volta in volta in prossimità delle lavorazioni più rumorose
- Ad opera realizzata dovrà essere predisposta una campagna di rilevamenti fonometrici finalizzata alla verifica di quanto previsto nella progettazione acustica. Tali rilevamenti dovranno essere a lungo termine (minimo 24 ore) in prossimità dei recettori maggiormente esposti. Si suggerisce la misura dei flussi di traffico attratti in seguito alla realizzazione delle opere, al fine di verificare le previsioni fatte nello studio impatto ambientale e poter intervenire con eventuali misure di mitigazione/risanamento nel caso di superamento dei limiti cogenti. Si suggerisce di individuare tra i punti significativi oggetto di indagine il recettore "casa 6 asilo", per la sensibilità ed il previsto superamento dei limiti di immissione all'esterno dell'edificio.

Qualità dell'aria, inquinamento atmosferico

Adottare in fase di cantiere le seguenti precauzioni, al fine di limitare la produzione di polveri;

- studio dei lay-out di cantiere anche in funzione della posizione dei ricettori limitrofi;

- i veicoli utilizzati per la movimentazione degli inerti dovranno essere dotati di apposito sistema di copertura del carico durante la fase di trasporto;
- si dovranno prevedere pulizie periodiche e bagnatura della viabilità di cantiere e di eventuali stoccaggi in cumulo di materiali inerti e polverulenti per evitare il sollevamento di polveri.
- le aree di cantiere devono essere recintate con recinzioni antipolvere di opportuna altezza in grado di limitare all'interno del cantiere le aree di sedimentazione delle polveri e di trattenere, almeno parzialmente, le polveri aerodisperse.
- I mezzi ed i macchinari utilizzati durante la realizzazione dell'opera dovranno essere scelti in modo da minimizzare le emissioni nocive per l'ambiente e per la salute umana.
- Si dovrà redigere un protocollo dettagliato degli accorgimenti tecnici ed operativi che saranno adottati per minimizzare i disagi arrecati dai cantieri, per quanto riguarda in modo particolare la produzione di polveri ed i gas di scarico delle macchine operatrici.

Rischio Archeologico

- Acquisire le eventuali indicazioni da parte della Soprintendenza per i Beni Archeologici in merito alle aree a rischio archeologico attraversate dal tracciato.

Inserimento Ambientale e Mitigazioni

Nel condividere il linea generale le indicazioni sulla sistemazione ambientale e paesaggistica, si raccomanda di :

- prevedere l' utilizzo di specie vegetali di preferenze autoctone e di materiali ecocompatibili (ad es. materiale di riciclo opportunamente trattati).
- l'adozione di misure di compensazione degli impatti sulle componenti naturali e sul paesaggio non dovrebbe essere limitata alla sola area di intervento, ma dovrebbe tendere ad un miglioramento ambientale dell'area. Si suggerisce l'intervento di sistemazione del muro di confine con l'area industriale a fianco della nuova strada con opere a verde (filari, arbusti ecc...).

Monitoraggi

La realizzazione del tracciato 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 definitivo.

Prescrizioni specifiche relative alle autorizzazioni coordinate

- Autorizzazione del Settore Gestione Beni Ambientali della Regione Piemonte ai sensi del D.Lgs. 42/2004 - Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio.
Considerato che le opere così come proposte, relativamente agli interventi ricadenti in ambiti vincolati, non appaiono tali da recare pregiudizio alle caratteristiche paesaggistiche della località.
Si esprime parere favorevole ai sensi dell'art. 159 del D.Lgs. 42/2004, a condizione che:
 - siano previsti idonei interventi atti a contenere gli impatti determinati sia della nuova viabilità, che dal parcheggio, in coerenza con le finalità di tutela delle aree interessate incluse all'interno del Parco. In proposito sarà opportuno prevedere interventi e modalità operative che possano validamente concorrere a mitigare l'incidenza delle opere sul territorio in esame, anche attraverso un idoneo impiego di materiali, in particolare per l'area a parcheggio, (con l'uso per quanto possibile di geocelle a grigliato erboso) e l'inserimento di spazi a verde da sistemare con essenze compatibili con l'habitat dei luoghi.
- Parere del Settore Pianificazione Aree Protette della Regione Piemonte per interferenza del progetto con il Parco Regionale della Mandria e con il Sito di interesse comunitario (SIC) La Mandria classificato con il codice IT1110011.
 - Nel complesso risulta che il progetto sia stato adeguato secondo le indicazioni fornite in sede di Conferenza dei Servizi nella riunione del 5 ottobre 2004; emergono però alcune criticità in relazione alle scelte progettuali adottate per il parcheggio sulla Via Don Sapino e per la pista ciclabile.
A conferma di quanto già richiesto nella precedente riunione, questo Settore ritiene opportuno che siano proposte soluzioni alternative per le pavimentazioni, con l'obiettivo di limitare l'impermeabilizzazione dei suoli e di migliorare l'inserimento ambientale delle opere nel contesto dell'area protetta. Per quanto riguarda il parcheggio occorrerebbe estendere la pavimentazione permeabile inerbita (con l'utilizzo di pannelli alveolari in materiale plastico o di autobloccanti forati) a tutta la superficie, non solo ai posti auto. Per quanto riguarda la pista ciclabile sarebbe preferibile

adottare una pavimentazione stabilizzata, ottenuta con miscele di materiali lapidei, simile a quelle esistenti all'interno del Parco, con l'esclusione di conglomerati bituminosi.

Gli interventi previsti in progetto ricadono all'interno del sito di importanza comunitaria "la mandria" it1110079, individuato ai sensi della direttiva 92/43/cee ("habitat") e pertanto è stata verificata l'opportunità di sottoporre gli stessi a valutazione di incidenza ai sensi della vigente normativa. dall'esame della documentazione pervenuta è emerso, tenuto conto della tipologia delle opere previste, nonché della loro localizzazione, marginale rispetto all'area protetta e contigua al muro di recinzione di un'area industriale, che l'intervento non possa avere incidenza significativa sul sito di importanza comunitaria; non sussiste pertanto la necessità di sottoporre il progetto alla procedura di valutazione di incidenza ai sensi del d.p.r. 357/97 e smi.

10. Adempimenti

Si ritiene necessario che al Dipartimento ARPA territorialmente competente venga comunicato l'inizio 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.

Si richiede, inoltre, di concordare con il Dipartimento ARPA territorialmente competente le modalità e le tempistiche di attuazione delle attività di monitoraggio e di consegna dei risultati delle attività suddette.

Infine, si ritiene opportuno che il Direttore dei lavori e/o il Responsabile del procedimento, per le rispettive competenze, trasmettano all'ARPA Piemonte, Coordinamento Centrale VIA - VAS e Dipartimento competente per territorio 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 nell' Allegato B della Delibera di Giunta Provinciale.