

*Al Presidente del
Consiglio regionale
del Piemonte*

INTERROGAZIONE A RISPOSTA IMMEDIATA N. 1015

ai sensi dell'articolo 100 del Regolamento interno

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

OGGETTO: criticità del progetto del nuovo ponte sul torrente Ceronda a Venaria.

Premesso che

- nell'ambito degli interventi per la valorizzazione della Reggia di Venaria Reale uno degli aspetti di maggior rilevanza è stato quello del potenziamento e della rete viabile;
- attualmente l'accesso alla Reggia di Venaria Reale e al un complesso di opere (oltre la Reggia, il centro storico del Comune di Venaria ed il Parco della Mandria) è oggi possibile essenzialmente da due direzioni e attualmente dall'aeroporto di Caselle, e più in generale da tutto il bacino a nord di Torino, dalla S.P. 1 e, più specificamente, da questa alla Reggia e ai parcheggi lato nord avviene oggi su un ponte in muratura denominato "Ponte Castellamonte";
- tale ponte, costruito su progetto dell'ing. Massa, venne ultimato nel 1878 (quasi 150 anni fa) e, oltre all'indubbio interesse storico, appare perfettamente inserito nel contesto paesaggistico che fa parte della storia della Venaria Reale;

considerato che;

- Il piano di valorizzazione della Venaria Reale è passata per la realizzazione nel 2011 di due parcheggi fortemente osteggiati dalla popolazione in quanto la loro costruzione ha coinvolto la fascia fluviale esondabile a rischio idrogeologico, ha interessato un'area

compresa in un SIC (Sito di Interesse Comunitario), lungo la fascia fluviale del Ceronda, importante “corridoio ecologico” e parte organica della “Corona Verde”, ha comportato una riduzione della qualità del paesaggio intorno alla Reggia di Diana, ha favorito un tipo di frequentazione turistica con scarso coinvolgimento della città della Venaria Reale e perché sosteneva una forma di mobilità che privilegia il trasporto privato su quello pubblico, secondo una concezione opposta a quella auspicabile per il prossimo futuro necessariamente legato alla sostenibilità;

- a dieci anni da quella costruzione i parcheggi non sono sfruttati secondo la loro capienza e, secondo quanto ci ha riferito la cittadinanza interpellata, non hanno soddisfatto i compiti per cui erano stati progettati;

tenuto conto che

- il giorno 10 settembre 2021 era fissata una Conferenza dei Servizi decisoria, ai sensi dell’art. 14 e segg. della L. 241/90, da svolgere ai sensi dell’art. 14-ter della Legge medesima, convocata in forma simultanea ed in modalità sincrona, a cui sono invitati a partecipare i rappresentanti delle Amministrazioni competenti, con il seguente programma: REALIZZAZIONE DEL NUOVO PONTE SUL TORRENTE CERONDA. PROCEDIMENTO DI V.I.A DI COMPETENZA COMUNALE E CONTESTUALE VALUTAZIONE D’INCIDENZA, AI SENSI DEL D.LGS. 152/06 S.M. E I. E DELLA L.R. 40/98 S.M. E I., ART. 13;
- tale progetto – che seguirà appunto la demolizione dell’attuale Ponte del Castellamonte – opererà una trasformazione rilevante dell’esistente a fronte anche del volume delle terre che si prevede sarà movimentato, pari a quasi 25.000 m³ con la necessità di circa 19.000 mc di inerti, che andranno reperiti sul mercato” per i rilevati;
- seppure interessante una porzione limitata di territorio, si tratta pur sempre di attività cantieristiche complesse, normalmente significativamente impattanti sull’ambiente, che avrà come risultato finale la realizzazione di una struttura di nuovo ponte che avrà un impatto visivo assai negativo e fuori contesto rispetto all’esistente e alla storia del territorio su cui verrà costruito;

sottolineato che

- per quanto attiene l’ecosistema fluviale del Ceronda occorre tenere conto che il Ceronda è già stato recentemente sottoposto ad un radicale intervento di sistemazione idraulica, sulla sponda destra dalla confluenza con il Valsoglia fino al confine tra Druento e Venaria, che ha

comportato la devastazione della fascia riparia e una forte compromissione della funzionalità fluviale;

- dal punto di vista della sicurezza idraulica dell'abitato, l'acqua che giunge a Venaria nell'alveo del Ceronda è raccolta, con le precipitazioni, da un bacino di circa 170 km². Se le piogge sono molto abbondanti si formano portate idriche che, per semplice natura fisica, non possono rimanere confinate nell'alveo "normale" e che inevitabilmente vanno ad occupare le fasce circostanti: il fiume "deve" scorrere su un letto molto più ampio, capace di sostenere portate eccezionalmente elevate in seguito ad eventi meteorici che, seppure fortunatamente poco frequenti, si sono sempre manifestati, almeno centinaia di volte negli ultimi 15.000 anni;
- Venaria si trova in fondo al bacino, come se si trovasse al fondo di un "imbuto", attraverso il quale deve necessariamente passare tutta l'acqua raccolta dall'imbuto stesso, la cui apertura presenta appunto una superficie di circa 170 km². Quel fondo di "imbuto" è il Ceronda a monte della confluenza con lo Stura di Lanzo, circondato dalle costruzioni di buona parte della nostra città;
- le fasce fluviali, talora esondabili, appartengono alla natura del fiume e non esiste possibilità tecnica/ingegneristica di impedire al Ceronda di allagarle occasionalmente: i ponti, diversamente da quanto vien fatto credere alla pubblica opinione mediante una informazione scorretta, sono poco o nulla influenti;
- la "messa in sicurezza" del Ceronda quale subordinazione rispetto a qualunque intervento nelle sue fasce fluviali è un "mito" o una "speranza illusoria": non è possibile impedire al fiume di esondare, di occupare le aree che idrologicamente gli appartengono;

sottolineato, inoltre, che

- i risultati migliori, fatto salvo l'impossibilità, purtroppo, di raggiungere il mito della sicurezza totale, è quella di rispettare la libertà di divagazione del fiume, ovunque ciò sia possibile, secondo le concezioni più moderne ed avanzate della gestione idraulica dei corsi d'acqua ed in coerenza con le necessità di tutela ambientale; questa è la condizione indispensabile per sperare di ottenere qualche risultato concreto;
- intervenire su scala di bacino, che non significa prevedere interventi di sistemazione idraulica tradizionali, inutili, dispendiosi e pericolosi ma, per esempio, prevedere casse di laminazione lungo tutto il corso del Ceronda a monte di Venaria; ma non illudiamoci, il risultato finale potrà essere una lieve riduzione dei picchi di piena e l'aumento dei tempi di

corrivazione, ma la somma di tanti piccoli vantaggi può portare ad un risultato finale significativo;

tenuto conto che

- secondo quanto previsto dal progetto il nuovo ponte sarebbe ritenuto indispensabile in quanto quello storico Castellamonte è ritenuto poco sicuro sotto il profilo strutturale e inadatto per il notevole traffico verso la Mandria, l'area industriale ed i nuovi parcheggi;
- eppure bisognerebbe invece considerare una diversa politica dei trasporti orientata alla riduzione di quello privato verso la Mandria che è un parco ai margini della metropoli torinese e quindi con possibile ed auspicabile accesso con i mezzi pubblici, anche a servizio della Reggia;
- occorrerebbe porsi l'obiettivo della ricollocazione delle strutture industriali (da verificare anche in funzione della difesa dei posti di lavoro, ma almeno coerente con una politica seriamente attenta al recupero ambientale) la cui presenza nulla a che fare con la vocazione storico-ambientale dell'area e quindi puntare a una forte riduzione del traffico che verrebbe a determinare nuove prospettive certamente diverse dalla ipotizzata insufficienza dell'attuale ponte storico Castellamonte;

rilevato che

- attualmente le risorse economiche disponibili sono, e saranno ancora molto scarse, pertanto le finalità per il loro utilizzo andrebbero valutate con molta cautela, sia a tutela della storia, del paesaggio, della salute dei cittadini e della valorizzazione culturale e turistica della Venaria Reale;

INTERROGA

l'Assessore regionale competente per sapere

- quali azioni la Giunta intende affinché si ripensi la riconversione in atto della zona del Ponte Castellamonte a Venaria, rispettando la vocazione, la storia e l'ambiente presente e futuro di quel luogo.

Torino, 1° marzo 2022