

Provincia di Torino
Determinazione del Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale
e Pianificazione e Gestione Attività Estrattive

N. 40-165527/2004

OGGETTO: L.r. 40/1998 – Fase di verifica della procedura di VIA inerente il progetto “XX Giochi Olimpici Invernali “Torino 2006” S.P: 156 di Lusernetta realizzazione della variante fra Bibiana e Luserna S.G”, presentato dal Servizio Infrastrutture Territoriali e Assistenza Tecnica agli Enti Locali della PROVINCIA DI TORINO, localizzato nei comuni di Bibiana, Campiglione Fenile, Luserna San Giovanni, Lusernetta.

Esclusione del progetto dalla Fase di valutazione di cui all’art. 12 della L.R. 40/1998.

**Il Dirigente del Servizio Valutazione Impatto Ambientale e
Pianificazione e Gestione Attività Estrattive**

Premesso che:

- il Servizio Infrastrutture Territoriali e Assistenza Tecnica agli Enti Locali della Provincia di Torino con sede in Torino, Corso Giovanni Lanza 75, 10131 Torino, ha chiesto, con istanza presentata in data 01/04/2004 prot.95433, l’avvio della fase di verifica, ai sensi dell’art. 10 della l.r. 40/1998, relativamente al progetto “XX Giochi Olimpici Invernali “Torino 2006” S.P: 156 di Lusernetta realizzazione della variante fra Bibiana e Luserna S.G”, localizzato nei comuni di Bibiana, Campiglione Fenile, Luserna San Giovanni, Lusernetta., in quanto rientrante nella categoria progettuale n.28 “strade extraurbane secondarie provinciali” dell’allegato B2 della L.R.n.40/98;
- per l’avvio della procedura è stato dato avviso sul Bollettino ufficiale regionale n. 15 del 15/04/2004 dell’avvenuto deposito del progetto e dell’individuazione del responsabile del procedimento;
- il progetto è rimasto a disposizione per la consultazione da parte del pubblico per 30 giorni e su di esso non sono pervenute osservazioni;
- per lo svolgimento dell’istruttoria è stato attivato uno specifico gruppo di lavoro dell’organo tecnico, istituito con DGP 63-65326 del 14/04/1999 e s.m.i.;
- nell’ambito dell’istruttoria condotta dall’Organo tecnico provinciale, è stata indetta per il giorno 10/05/2004 la Conferenza di Servizi ai fini dell’effettuazione, con i soggetti interessati di cui all’art. 9 della l.r. 40/1998, dell’esame contestuale degli interessi pubblici coinvolti nel procedimento;
- Il tracciato in progetto prevede la costruzione di una strada parzialmente in nuova sede della lunghezza di km 3,760 circa, che si sviluppa nella destra orografica dei torrenti Lucerna e Pellice, partendo da sud, connette il tratto di viabilità previsto e quasi ultimato della variante alla S.P. 157 di Bibiana alla S.P. 162 e alla S.P. 156 nel comune di Lusernetta attraverso la realizzazione di una rotonda.

La variante viene suddivisa in due lotti:

- il primo (km 2,500) dalla rotatoria di Bibiana al cimitero di Lusernetta è costituito da un tracciato in parte in sede nuova e in parte con utilizzo della strada. In corrispondenza della cascina Caburna è prevista la realizzazione di una rotatoria che permette l’accessibilità alla cascina stessa e il collegamento con la vecchia strada Luserna Bibiana, si prevede inoltre di collegare altre due cascine con la realizzazione di una strada complanare a monte.
- il secondo (km 1,260) dal cimitero di Lusernetta alla rotatoria sulla strada Luserna Rorà è costituito da un tracciato totalmente in sede nuova con importanti opere d’arte quali il ponte sul torrente Luserna e la rotatoria finale.
- la strada, secondo la classificazione del D.M. 5 Novembre 2001, rientra nella categoria F2 ovvero strada locale extraurbana, con le seguenti caratteristiche:
 - larghezza della singola corsia di marcia: 3,25 metri,
 - larghezza minima della banchina in destra: 1,00 metri,
 - larghezza totale del piano di scorrimento: 8,50 metri.

Rilevato che:

- **Stato di fatto**

Il tracciato della S.P. 156 si sviluppa sul versante orografico destro dei torrenti Luserna e Pellice e collega la provinciale di Rorà con l'abitato di Bibiana; lo sviluppo complessivo, fino al centro di Bibiana è di circa 4,5 Km. La sezione stradale è contenuta, variabile da 7 a 7,5 metri con tratti in cui, soprattutto in ambiente urbano, non esiste separazione tra piano viabile e edificato.

Gli elementi di criticità dell'attuale strada sono, in primo luogo, localizzati nel primo ambito a causa delle difficoltà viabilistica connessa all'immissione della SP 156 nella strada che, provenendo da Rorà, si dirige verso il centro abitato di Lucerna, l'immissione avviene mediante un innesto pressoché parallelo alla strada esistente e quindi con la necessità, per il traffico proveniente da Rorà e diretto a Bibiana di una manovra resa difficoltosa, oltretutto dall'innesto vero e proprio, dai piani sfalsati delle due strade; su tutto il resto del tracciato le problematiche sono definite dalla ristrettezza della carreggiata.

- **Motivazioni dell'opera**

La variante in oggetto è finalizzata a dirottare sulla strada in progetto il traffico, soprattutto pesante, che attualmente scende dalla valle di Rorà e s'immette sulla S.P. 161 della Val Pellice, all'altezza della rotonda di Luserna San Giovanni; il traffico pesante è caratterizzato dai mezzi provenienti e diretti alle cave presenti nella valle di Rorà; non a caso la strada in oggetto è anche denominata "strada della cave". Inoltre a causa della presenza di un grosso insediamento industriale delle acque minerali localizzato a Lusernetta il traffico è ulteriormente aggravato dai flussi diretti e provenienti allo stabilimento stesso.

- **Localizzazione**

Da un punto amministrativo l'intervento ricade nel territorio nei comuni di Luserna, Lusernetta e di Bibiana, e per un breve tratto sul comune di Campiglione Fenile. Il tracciato si caratterizza non per una funzione prettamente locale, ma offre un'alternativa per il traffico che origina nella Valle di Rorà con direzione il Pinerolese, connettendo il tracciato della S.P. 162 di Rorà, intercettandolo prima dell'abitato di Luserna con il tracciato della S.P. 157 in località Bibiana e viceversa.

- **Interazioni con altri progetti**

L'asse viario in progetto si configura non solo come un nuovo asse di viabilità e collegamento di importanti aree industriali del territorio di Lusernetta e Bibiana, ma si inserisce in un più ampio contesto di organizzazione del traffico a livello di area della Val Pellice e risulta direttamente influenzato da altre opere previste quali la già citata variante di Bibiana della S.P. 157 e con la variante alla SS 589 di Osasco.

- **Descrizione del tracciato**

La soluzione individuata inizia dalla rotatoria posta all'incrocio tra la costruenda variante all'abitato di Bibiana della s.p. 157 con la s.p. 151 di Campiglione Fenile e dopo aver percorso un tratto pianeggiante della strada comunale in comune di Bibiana inizia il tratto in nuova sede in mezza costa in salita verso il terrazzo naturale con una pendenza di circa il 5% fino in corrispondenza della cascina Caburna dove è prevista la realizzazione di una rotatoria per il collegamento tramite un tratto di strada vicinale da sistemare con l'attuale sede della s.p. 156. La variante prosegue sempre in nuova sede fino in prossimità della cascina Pravilla dove si congiunge all'attuale sede stradale della s.p. 156 di Lusernetta che viene adeguata alle nuove norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade approvato con D.M. 5/11/2001 - categ. F2 (larghezza della piattaforma stradale ml. 8,50) fino in corrispondenza del cimitero di Lusernetta, con il rifacimento del ponte sul torrente Serbiol. L'intervento prosegue in trincea ed in mezza costa fino in prossimità del depuratore di Lusernetta per proseguire in salita fino alla zona della ex manifattura dove con un ponte di circa 104 metri si supera il vallone del torrente Luserna e si raggiunge la zona di San Marco dove è prevista una rotatoria tra la sp. 162 e la s.p. 157. L'intervento ha una lunghezza complessiva di circa ml. 3.800 di cui ml. 3.000 in nuova sede e di circa ml. 800 di adeguamento dell'attuale sede della s. p. n° 156.

- **Sintesi dei parametri tecnici e dimensionali**

Dimensione degli assi viari (m)

LOTTO I

Lunghezza complessiva del progetto	2900,00
Larghezza carreggiata F2	8,50
Larghezza totale della sezione trasversale F2	9,50
Numero corsie F2	2
Larghezza corsie F2	3,25
Pendenze massime	7,70%
Altezza massima prevista	10,00

LOTTO II	
Lunghezza complessiva del progetto	1200,00
Larghezza carreggiata F2	8,50
Larghezza totale della sezione trasversale F2	9,50
Numero corsie F2	2
Larghezza corsie F2	3,25
Pendenze massime	6,50%
Altezza massima prevista	4,00

Dimensioni di altre geometrie (m)

Rotatoria Luserna Alta

Raggio interno	11,00
Raggio esterno	18,00
Numero corsie	2
Larghezza corsie	3,25
Tipo di illuminazione	PALI h=7,0 m

Rotatoria Cascina Caburna

Raggio interno	10,00
Raggio esterno	17,00
Numero corsie	2
Larghezza corsie	3,25
Tipo di illuminazione	PALI h=7,0 m

Opere di attraversamento di corsi d'acqua

Tipologia dell'opera	Ponte Torrente Luserna 104.00 m
Tipologia di intervento (nuova opera, modifica, ...)	Nuova opera
Tipologia dell'opera	Ponticello Rio Serbiol 5.50 m
Tipologia di intervento (nuova opera, modifica, ...)	Modifica opera esistente
Tipologia dell'opera	Tube Rio Cascina Timoteo 2.00 m
Tipologia di intervento (nuova opera, modifica, ...)	Nuova opera

- **Organizzazione del cantiere**

E' prevista l'istallazione di un cantiere fisso nei pressi del ponte sul torrente Luserna.

- **Movimentazione/bilancio di inerti (m³)**

Per la costruzione della strada in progetto è previsto un consumo di inerti di circa 62000 m³ per la realizzazione dei rilevati, di cui circa 15.000 m³ sono ipotizzati come recupero di inerti derivanti dalle operazioni di scavo previste nello stesso progetto, i rimanenti 47000 m³ saranno forniti dall'Associazione Cavatori della Val Pellice in forma gratuita (questo fatto va a sottolineare l'importanza e la necessità della costruzione di tale manufatto per l'economia locale).

Non è stato previsto un cronoprogramma per le fasi di realizzazione dei due lotti.

Considerato che:

Nel corso dell'istruttoria sono pervenute le seguenti note:

- nota della Regione Piemonte Direzione Pianificazione e Gestione Urbanistica, Settore Gestione Beni Ambientali del 31/maggio 2004, rif n. 10834/19/19.20 del 04/05/04, prot.13312/19/19.20;
- nota della Regione Piemonte, Direzione Opere Pubbliche, Settore Decentrato OO.PP. e Difesa Assetto Idrogeologico del 07/maggio/2004, prot.n. 22948/25.3;
- nota dell'Enel Distribuzione del 29 aprile 2004, prot. PIL/P2004006899;
- nota della SNAM, Rete GAS del 7/maggio/2004, prot. DI.NOCC-1140-DAP. An;

L'istruttoria tecnica condotta dal gruppo di lavoro e la partecipazione dei soggetti coinvolti alla Conferenza dei Servizi ha consentito l'evidenziazione, relativamente al tracciato proposto (progetto preliminare), di quanto di seguito elencato:

- dal punto di vista della **pianificazione territoriale generale**:
 - il P.T.C. prevede l'adeguamento e il potenziamento delle infrastrutture esistenti e la realizzazione di percorsi alternativi che permettano di diminuire il carico di traffico che transita all'interno dei centri urbani di maggiore densità abitativa. Tra gli interventi previsti dal PTC relativi agli assi di valle, sono

elencati quelli relativi alla Val Pellice consistenti nella variante alla S.P. 161 per il superamento degli abitati (tra questi Luserna) e quelli relativi alle S.P. 162 e 156 per il miglioramento della viabilità di Luserna e Lusernetta. Nello specifico l'intervento di cui si tratta è classificato al numero progressivo 122 quale "potenziamento e nuova sede" per la S.P. 157 e riguarda la tratta dal bivio sulla S.P. 162 per Rorà sino alla S.P. 156 in località Bibiana.

- Il tracciato proposto, sebbene si discosti lievemente da quello indicato come "tracciato in fase di studio" dal Piano Territoriale di Coordinamento provinciale, alla tavola B.4 - Circondario di Pinerolo
 - Localizzazione delle principali linee di comunicazione ed indirizzi d'intervento, assicura le funzioni di collegamento ipotizzate dal PTC.
 - Per quanto concerne la sistemazione ambientale e paesaggistica dell'intervento, si ritiene che le soluzioni proposte siano in linea generale condivisibili in relazione agli studi di approfondimento del sub-ambito Val Pellice, tutt'ora in itinere da parte del Servizio Pianificazione Territoriale della Provincia di Torino, propedeutici alla stesura del piano paesistico.
 - I vincoli territoriali interessati dall'intervento, per i quali necessitano le relative autorizzazioni di legge sono:
 - vincolo idrogeologico ai sensi L.R. 45/98,
 - 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 punto c) fascia di 150 m. dalle sponde del corso d'acqua, e punto g) per l'interessamento di zone boscate;
 - interferenza con corsi d'acqua pubblica ai sensi del R.D. 523/1904,
 - comune sismico ai sensi della L. 449/97,
 - fasce e zone di rispetto (cimitero e impianto di depurazione) ai sensi dell'art. 27 L.R. 56/77 e s.m.i.
 - Il P.A.I. per quanto concerne le fasce di rispetto del corso d'acqua, non riguarda direttamente le aree interessate dal presente intervento: le indicazioni poste a tutela dei corsi d'acqua (le fasce fluviali) si estendono, sia pure provvisoriamente, fino ai confini con il comune di Bibiana, ovvero al ponte, appunto di Bibiana, di diramazione tra la S.P. 161 e la strada per Saluzzo. Per il bacino del Pellice, tra la sorgente e Bibiana, il PAI prevede i seguenti interventi, di carattere strutturale:
 - mantenimento di aree di sedimentazione/deposito del trasporto solido e di laminazione ai fini della riduzione della tendenza al sovralluvionamento
 - mantenimento dell'officiosità dell'alveo in relazione al notevole trasporto solido e alla conseguente tendenza alla diminuzione della sezione di deflusso nei tratti soggetti a deposito in corrispondenza delle aree urbanizzate
 - contenimento dei fenomeni di divagazione dell'alveo in corrispondenza dei centri abitati
- Il P.A.I. individua, inoltre, fenomeni diffusi con grado di rischio totale per i comuni di Bricherasio, Torre Pellice, Luserna S.G. e Villar Pellice.
- L'intervento interessa, in parte, suoli di buona e media fertilità destinati ad uso agricolo (II classe di capacità d'uso dei suoli art.4.2.2 delle norme di attuazione del PTC approvato con d.c.r. 291-26243 in data 1/08/2003).
 - dal punto di vista della **pianificazione territoriale comunale**:
 - *Piano Regolatore Generale Comunale di Bibiana*
Il Piano Regolatore Generale, approvato con delibera della Giunta Regionale n.36-8110 del 22.04.1996 e modificato da successive varianti, prevede il tracciato in esame.
 - *Piano Regolatore Generale Comunale di Campiglione Fenile*
Il Piano Regolatore Generale, approvato con delibera della Giunta Regionale n.13-27201 del 26.07.1999 e modificato da successive varianti, prevede il tracciato in esame.
Il tracciato non risulta conforme alle attuali norme del *P.R.G.C del comune di Luserna e del comune di Lusernetta*.
 - dal punto di vista **progettuale e tecnico**:
 - Il progetto prevede alcune opere di riqualificazione e/o sistemazione di aree che richiedono necessariamente alcuni chiarimenti e precisazioni durante la stesura del progetto definitivo tra cui:
 - previste opere di sistemazione delle arginature a margine della sede stradale.
 - non sono descritte le aree di cantiere e la logistica necessaria per la realizzazione dell'opera. Il tracciato della strada dovrà tener conto delle fasce di rispetto del cimitero, depuratore ACEA, delle linee elettriche/conduttori e delle fasce fluviali.
 - Le opere in progetto interferiscono in più punti con la linea elettrica a 132 KV Cavour-Luserna S. Giovanni T 645, pertanto dovranno rispettare quanto previsto dal Decreto Ministeriale 21.03.1988 n.449 e s.m.i. nonché dalle norme CEI 11-17 fasc.558. In particolare dovranno essere osservate le disposizioni in materia di distanze di rispetto dalle linee elettriche, di cui agli articoli 2.1.06 e 2.1.07, che indicano la distanza minima in verticale del piano stradale dai conduttori che non deve essere

inferiore a metri 8,98, per le linee elettriche a 132 kV di Enel Distribuzione; le distanze minime del ciglio delle strade dai sostegni delle linee elettriche che non devono essere inferiori a 25 metri per le autostrade, 15 metri per le strade statali, 7 metri per le strade provinciali e 3 metri per quelle comunali. Evidenziamo anche la necessità che siano rispettate le distanze verticali e laterali dai conduttori di tutte le posizioni praticabili ed impraticabili previste nel citato Decreto in particolare per quanto riguarda l'installazione dei dispositivi di illuminazione lungo la viabilità.

Qualora si renda necessario provvedere a modificazioni e/o spostamenti dell'elettrodotto per renderlo compatibile con le opere, l'ENEL Distribuzione S.p.A., chiede che gli vengano tempestivamente trasmessi i progetti esecutivi delle opere nonché i dati dei soggetti ai quali faranno carico le spese dei relativi interventi.

- Nella redazione del progetto definitivo dovranno essere valutate, tecnicamente ed economicamente e con tutti gli Enti e la Società interessate, tutte le interferenze del tracciato con eventuali servizi per i quali sarà necessario procedere con spostamenti e/o adeguamenti.
- dal punto di vista **ambientale**:

Sulla base del contesto ambientale in cui l'intervento si inserisce e considerate le azioni di progetto riferibili sia alla realizzazione dell'opera, sia alla fase di esercizio, si individuano le principali componenti ambientali sulla base degli impatti potenziali individuati:

paesaggio, flora fauna e ecosistemi, suolo, acque superficiali, atmosfera, impatto acustico.

Per quanto riguarda la **fase di costruzione** dell'opera (fase cantiere) sono previste le seguenti opere:

- realizzazione dell'area di cantiere e delle aree di deposito;
- scotico del terreno superficiale e accumulo di terreno nei tratti viari previsti in rilevato;
- realizzazione opere connesse;
- realizzazione di tratti in rilevato (apporto e costipazione inerti);
- realizzazione del viadotto sul Luserna;
- realizzazione opere connesse (opere d'arte minori; sistemi di sicurvia, illuminazione)

I principali **impatti connessi** a tali azioni risultano essere:

- traffico indotto dalle aree di cantiere;
- occupazione aree di stoccaggio degli inerti di risulta, materie prime e manufatti relativi alla costruzione dell'infrastruttura e del ponte;
- emissioni aeriformi provenienti dalle apparecchiature di cantiere;
- interferenza con le acque superficiali e sotterranee durante la realizzazione di fondazioni per il ponte (perforazioni, gettate di calcestruzzo, utilizzo di idrovore);
- produzione di polveri sospese;
- innalzamento dei livelli sonori per le lavorazioni di cantiere e per la viabilità;
- possibile sversamento di sostanze considerate pericolose per l'ambiente;
- consumo di risorse non rinnovabili (inerti)

Per la **fase di esercizio** si evidenziano i seguenti aspetti:

- peggioramento della qualità dell'aria dovuto alle emissioni derivante dal flusso di veicoli in transito;
- aumento del clima acustico dovuto alle emissioni sonore derivanti dalla fase di esercizio del nuovo asse stradale;
- sottrazione permanente di suolo dovuto all'ampliamento realizzazione dell'asse stradale esistente sia per il tratto già asfaltato, sia per le strade a tutt'oggi sterrate;
- degrado delle fasce di pertinenza fluviale dovuto alla realizzazioni dei manufatti per la realizzazione del ponte e delle opere di protezione;
- rilascio di sostanze inquinanti in acque superficiali, dovuto dal dilavamento della piattaforma stradale;
- aumento della percezione visiva di infrastrutture artificiali in un contesto territoriale seminaturale;

Analisi dei principali impatti attesi

Paesaggio

La variante in progetto riguarda un contesto che presenta indubbia valenza paesaggistica degna di attenzione al fine di non pregiudicare le peculiarità; il nuovo percorso stradale sfrutta l'attuale S.P. 156 per un breve tratto con opere di sistemazione ed allargamento, mentre per buona parte si sviluppa in nuova sede. Pertanto, tenuto conto della necessità di realizzazione dell'infrastruttura in progetto, si ritiene indispensabile porre la massima attenzione nella predisposizione della progettazione definitiva affinché l'insieme delle opere, suscettibili di determinare una sostanziale trasformazione del territorio, possano tuttavia inserirsi adeguatamente nel contesto esistente senza per questo pregiudicarne le significative caratteristiche di pregio paesaggistico.

Si ritiene infine necessaria una planimetria sulla quale dovranno essere puntualmente evidenziate le zone di vincolo paesaggistico di cui al D.Lgs. 42/2004, al fine di valutare il coinvolgimento del Settore Gestione Beni Ambientali della Regione Piemonte nell'ambito delle procedure di approvazione del

progetto in esame, fatte salve le competenze comunali in regime di sub-delega ex. Art. 13 della L.R. 20/1989 e s.m.i.

Flora, fauna, ecosistemi

Attualmente lungo l'asta in progetto il sistema vegetazionale si può ricondurre alle seguenti destinazioni d'uso: prati-pascoli nell'ambito tra Lusernetta e Bibiana ad esclusione della parte centrale riconducibile ad area boscata prevalentemente a castagno, e qualche area lungo l'attuale strada provinciale dedicata a vigneti orti e giardini.

Negli allegati progettuali forniti dal proponente nulla viene detto circa gli impatti sulla componente dell'ecosistema fluviale e sulla sua funzionalità; la zona ai margini dell'intervento sia a nord che a sud è caratterizzata da insediamenti antropici.

Dall'esame della planimetria fotografica si nota come l'ipotesi di tracciato si situi in corrispondenza di un vero e proprio corridoio boscato inserito in zone agricole e quindi caratterizzate da modestissima biodiversità. In un ambiente come quello in esame pare quindi estremamente importante contribuire a mantenere i corridoi ecologici esistenti senza ridurre la variabilità paesaggistica e ambientale e senza determinare cesure territoriali laddove oggi vi sono zone di transito della fauna.

Per quanto riguarda la presenza dell'avifauna nidificante si segnala che secondo lo studio denominato "Sistemi di analisi naturalistiche relative alla redazione di rapporti di compatibilità ambientale", commissionato dal Servizio Tutela della Fauna e della Flora, l'ambiente in questione è caratterizzato, per la vicinanza con l'ambiente ripario del torrente Luserna e per la presenza di castagneti e boschi misti di latifoglie, da una buona qualità naturalistica globale, dovuta a una buona copertura forestale e ad una discreta presenza di ornitofauna.

Suolo

Per quanto riguarda l'assetto geologico locale il tratto in variante interessa, da ovest verso est, i seguenti terreni:

- depositi alluvionali costituenti i terrazzi più elevati e relativi prodotti colluviali (Pleistocene medio-superiore);
- depositi alluvionali costituenti i terrazzi sospesi di 10-20 metri sull'alveo del Torrente Pellice (Pleistocene superiore – Olocene);
- depositi alluvionali costituenti i terrazzi sospesi di pochi metri rispetto ai depositi recenti (Olocene).

In prossimità di Cascina Caburna esistono affioramenti di micascisti a granato e cloridotite, micascisti biotici con rari occhi feldespatici deformati e micascisti grafitici.

La geomorfologia è legata in gran parte agli eventi glaciali del quaternario. I lineamenti essenziali del territorio sono dipendenti dall'evoluzione ciclica del modellamento fluvio glaciale.

Le problematiche di maggior rilievo riguardano la possibile interferenza del tracciato con la stabilità dei versanti e con le aree di pertinenza fluviale sul Torrente Luserna.

Per quanto riguarda le prime, si rileva che il tracciato stradale scorre per un buon tratto su versanti a elevata acclività, alla base del rilievo denominato Moncucco, ed è prevista la realizzazione del tracciato in scavo/riporto; nei tratti a maggiore acclività vengono adottati muri di sottoscarpa in c.a. e muri cellulari. Nella Banca Dati Geologica Regionale sono presenti diverse segnalazioni relative al territorio di Luserna San Giovanni, relative a fenomeni franosi a carico dei terreni di copertura sul versante in destra idrografica (anche se non esattamente nel tratto sotteso dalla strada).

La scelta del tracciato, previsto in accostamento all'orlo del terrazzo sul torrente Pellice contribuisce certamente a minimizzare in parte l'impatto sul suolo agricolo evitando l'eccessiva frammentazione nell'ambito della parcellizzazione agraria.

Acque superficiali

Il sistema idrografico principale è costituito dal torrente Pellice che nasce dal monte Granero a quota 2387 m.s.m. ed, attraverso il lungo pianoro del Prà, discende nel fondovalle ove assume la direzione ovest-est.

A Luserna S.G. il torrente Pellice riceve i suoi affluenti Luserna e Angrogna, e pochi chilometri a valle di Bibiana entra nella pianura Pinerolese.

L'attraversamento del Torrente Luserna è localizzato in un tratto abbastanza inciso ed avente una buona sezione di deflusso ed è costituito da un ponte con una sola pila in destra idrografica all'interno dell'alveo inciso, in posizione non interferente con il deflusso di piena.

Il tracciato in progetto interferisce con i seguenti torrenti minori :

- Rio Serbiol (attraversato mediante la realizzazione di uno scatolare in cls armato)
- Rio Minore "Cascina Timoteo" (attraversato mediante la posa in opera di una tubazione in acciaio a piastra multipla adeguatamente interrata) in sponda orografica destra.

I corsi d'acqua risultano iscritti nell'elenco delle acque pubbliche della Provincia di Torino, con la sola esclusione del "Rio minore C.na Timoteo", pertanto si precisa che i manufatti di attraversamento dei

suddetti corsi d'acqua, iscritti nell'E.A.P., dovranno essere oggetto di specifica richiesta di autorizzazione idraulica a norma del R.D. 523/1904.

Qualità dell'aria, inquinamento atmosferico

Nel territorio dove è prevista la realizzazione dell'intervento non risultano allo stato attuale elementi di criticità legati alla qualità dell'aria. In base alla L.R. 43/2000 – Disposizioni per la tutela dell'ambiente in materia di inquinamento atmosferico- e successivi aggiornamenti, il comune di Luserna S.G. è classificato in zona 3; in base alla L.R. citata la criticità in termini di qualità dell'aria ambiente aumenta passando da zona 3 a zona 1. Nella "Zona di piano della provincia di Torino" il comune è classificato in zona 3p; questi comuni devono predisporre i Piani di Azione al fine di ridurre il rischio di superamento dei limiti e delle soglie di allarme stabiliti dal D.M. 02/04/02 N.60, nell'ambito dei Piani per il miglioramento progressivo dell'aria ambiente predisposti affinché sia garantito entro i tempi previsti, il rispetto dei limiti stabiliti dallo stesso D.M. 02/04/02 n.60 (art.8 del D.Lgs. n. 351/1999).

La realizzazione dell'opera in questione comporterà certamente una ridistribuzione dei carichi inquinanti nel territorio del comune di Lusernetta e Bibiana, ipotizzando un miglioramento della qualità dell'aria ambiente nella zona del centro storico di quest'ultimo, lungo l'asse di attraversamento che da Lusernetta passa a Bibiana per raggiungere Bagnolo Piemonte, e un decremento della qualità dell'aria presso la zona interessata direttamente dal nuovo progetto, attualmente non interessata da importanti flussi di traffico.

Non si evidenzia la presenza di recettori sensibili posti in prossimità del nuovo tracciato in progetto, tranne che per le case di civile abitazione poste all'inizio del tracciato verso Bibiana (individuate dal proponente in sede di Conferenza dei Servizi come R05). Il bilancio globale dovuto al nuovo assetto viario configura una riduzione degli elementi di criticità ad oggi esistenti per la componente aria e l'intervento proposto risulta in linea con i criteri previsti per una razionalizzazione, fluidificazione e decongestione della circolazione stradale.

Impatto acustico

Per una corretta valutazione degli impatti sul clima acustico occorre una trattazione completa del quadro ambientale ante operam e, allo stato delle informazioni fornite dal proponente negli allegati progettuali, non vi sono elementi per procedere a valutazioni di merito.

Si prende atto che il tracciato in progetto attraversa aree a bassa densità abitativa e che il recettore sensibile R 5 più vicino (casa di abitazione) dista pochi metri dall'asse stradale.

Ritenuto che:

complessivamente il progetto in esame non determini impatti rilevanti sull'ambiente, e che sono previsti miglioramenti dovuti alla riduzione del traffico nei centri abitati, e che pertanto possa, ai sensi dell'art.10, comma 3 della L.R. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i., essere **escluso dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale**, subordinatamente al rispetto delle seguenti condizioni che dovranno essere verificate nelle successive fasi di approvazione del progetto definitivo:

ASPETTI PROGETTUALI

- limitare i rimodellamenti morfologici al massimo e comunque impostarli secondo criteri di massima naturalità evitando livellamenti morfologici e plano-altimetrici privi di elementi di naturalità ed in contrasto con il contesto territoriale di riferimento.
- prevedere finiture con rivestimenti in pietra o altri sistemi di mascheramento dei muri in cemento di controripa, al fine di limitare l'intrusione visiva dei manufatti di cemento.
- 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.
- restituire ad uso agricolo, con le necessarie demolizioni e i relativi riporti di terreno, il tracciato nei tratti che verranno dimessi;
- 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 a 132 KV Cavour-Luserna S. Giovanni T 645;
- valutare, tecnicamente ed economicamente alla luce di rilievi a scala più dettagliata, le eventuali interferenze con ulteriori sottoservizi e/o reti tecnologiche per i quali sarà necessario procedere con spostamenti e/o adeguamenti;

Organizzazione del cantiere e mitigazione degli impatti durante la fase cantiere

- indicare, come previsto nell'Accordo di Programma, i siti di approvvigionamento del materiale necessario per la realizzazione dell'opera, come previsto dal DPR n.554/1999 e dall'art.11 delle

Norme di attuazione del Documento di Programmazione delle Attività Estrattive - D.P.A.E. I° stralcio;

- in riferimento all'utilizzo delle pietre di cava di Luserna e di Rorà per la realizzazione dei muri di controripa e sottoscarpa, si chiede di prevedere lungo il tracciato in progetto un'area di stoccaggio degli sfridi di cava;
- ai fini di tutela delle acque dall'inquinamento per tutta la durata del 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.
- le aree di sosta e manutenzione delle macchine operatrici dovranno essere impermeabilizzate;
- le acque reflue provenienti dal cantiere e dalle aree di lavorazione (attività che generano scarichi di tipo idrico) dovranno essere possibilmente coltate alla fognatura comunale esistente 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.
- ai sensi del D. L.vo 22/97 e s.m.i. i rifiuti prodotti durante le fasi di cantiere devono essere conferiti ai soggetti specificatamente autorizzati allo smaltimento e/o al recupero; quest'ultima destinazione deve essere preferita al conferimento in discarica. I rifiuti durante il trasporto devono essere accompagnati dal formulario di identificazione.

In ogni caso, presso l'area di cantiere dovranno essere presenti appositi cassoni scarrabili atti alla raccolta delle diverse tipologie di rifiuti speciali prodotti durante la fase cantiere. A cura della direzione lavori, dovranno essere impartite apposite procedure atte ad evitare l'interramento e la combustione dei rifiuti.

Le modalità di gestione dei rifiuti devono almeno considerare le seguenti indicazioni:

- i rifiuti assimilabili agli urbani devono essere conferiti ai contenitori della raccolta rifiuti urbana;
- gli imballaggi ed assimilabili in carta, cartone, plastica, legno, etc. devono essere destinati al riutilizzo ed al riciclaggio;
- i rifiuti speciali non pericolosi provenienti dalle lavorazioni di cantiere devono essere separati in contenitori specifici;
- i rifiuti speciali pericolosi provenienti dall'impiego, dai residui e dai contenitori di sostanze e prodotti chimici utilizzati in cantiere devono essere separati in recipienti specifici ed idonei ai rischi di queste sostanze la cui pericolosità può essere desunta dalle schede di sicurezza e dalle etichette;
- i rifiuti liquidi pericolosi (olii esausti, olio minerali, i liquidi di lavaggio delle attrezzature, etc.) devono essere stoccati in contenitori etichettati e posizionati in un luogo coperto, utilizzando un bacino di contenimento per contenere gli eventuali sbandamenti.
- in riferimento all'inquinamento acustico, l'impresa appaltatrice dovrà richiedere la deroga, prevista per le attività di cantiere, nel caso preveda il superamento dei limiti posti dalla normativa vigente.

E' inoltre tenuta a seguire le seguenti indicazioni:

- gli impianti fissi e le aree di lavorazione più rumorose devono essere posizionate alla massima distanza possibile dai recettori sensibili eventualmente 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 (es: 12,00-14,00). Se necessario può essere previsto l'uso di barriere acustiche mobili da posizionare di volta in volta in prossimità delle lavorazioni più rumorose.
- 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.
- area di stoccaggio permanente: si chiede di valutare la possibilità di allestire lungo il tracciato in progetto, un'area permanente per lo stoccaggio ed il successivo riutilizzo degli sfridi di cava, eventualmente a seguito della dismissione delle aree adibite a cantiere.

ASPETTI TERRITORIALI

- prevedere interventi di ricomposizione della maglia fondiaria frazionata o comunque compromessa nella sua fruibilità dalla nuova strada. Questo deve comprendere i costi professionali, notarili e catastali per realizzare e formalizzare la nuova maglia catastale, ma anche i costi tecnici per i piccoli interventi di adeguamento delle reti di servizio viabile e idraulica,

- 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.;
- consentire l'accesso ai fondi sia durante la fase di cantiere, sia nella fase di esercizio dell'opera viaria;
- il terreno agrario ottenuto dalle operazioni di scotico dovrà essere adeguatamente accantonato e dovrà essere utilizzato nelle operazioni di ripristino ambientale.

ASPETTI AMBIENTALI

Paesaggio

- acquisire l'autorizzazione ai sensi del D. Lgs. 42/2004 - Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio - art. 134 e art. 142 punto c) e punto g) per l'inserimento paesistico - ambientale, in quanto parte delle opere risultano ricomprese negli ambiti dei 150 metri dalle sponde dei corsi d'acqua iscritti negli elenchi del T.U. approvato con Regio Decreto 11 dicembre 1933 n. 1775 e per l'interessamento di zone boscate;
- in riferimento al ponte di attraversamento del torrente Luserna, mentre appare condivisibile la scelta tipologica adottata, si rileva tuttavia la necessità di un approfondimento progettuale volto a migliorare nell'insieme l'aspetto architettonico, al fine di garantire un corretto inserimento dell'infrastruttura nel contesto paesaggistico circostante. A tal fine si ritiene opportuno lo studio di soluzioni di dettaglio mirate ad un'attenta qualificazione dell'infrastruttura in tutte le sue componenti: migliore definizione dell'impalcato, del sistema di protezione laterale, di innesto con i versanti, etc... Altrettanta attenzione andrà posta nello studio dei muri di sostegno adottando soluzioni e tecniche a ridotto impatto visivo, preferendo laddove possibile il ricorso a tecniche di ingegneria naturalistica alle quali, in alternativa parrebbe opportuno privilegiare l'utilizzo della pietra locale, resa a disposizione, secondo quanto indicato, dai cavatori della zona.

Flora, fauna, ecosistemi

- approfondire le indagini sulle matrici ambientali vegetazione e fauna. Dati i consistenti impatti che il progetto avrà sulla vegetazione per l'abbattimento diretto di esemplari arborei, sulla fauna per la scomparsa di un corridoio ecologico, sulla riduzione della biodiversità dell'area per l'antropizzazione di una zona boscata, sul suolo per la perdita irreversibile di terreni di buona capacità d'uso e di habitat, si ritiene che nella successiva fase progettuale andrebbero valutate alternative progettuali che consentano di ottenere un minor consumo di aree boscate o basate su di un potenziamento della viabilità esistente in luogo della predisposizione di una nuova infrastruttura viaria. Qualora tali alternative non risultassero idonee per risolvere i problemi dei flussi di traffico pesante attualmente gravanti sulle arterie esistenti, si richiede di implementare il progetto attuale attraverso la previsione di misure di mitigazione o compensazione degli impatti attesi sulle componenti vegetazione e fauna.
- per la sistemazione dei versanti previsti con tecniche di ingegneria naturalistica vale la regola generale di porre a dimora comunque specie autoctone

Suolo

- prevedere una indagine geologica e geomorfologica a scala locale che individui le frane manifestatesi nell'area di interesse; e uno studio dell'assetto idrogeologico (in termini di reticolo di deflusso delle acque del versante) e stratigrafico (in termini di spessore e caratteristiche geotecniche dei terreni) allo scopo di valutare la propensione al dissesto dei versanti attraversati e quindi la compatibilità delle opere (rilevato stradale, scavi, riporti, muri di sostegno) con le caratteristiche geomorfologiche dell'area.

Acque superficiali

- per quanto riguarda le possibili interferenze con il reticolo idrografico, si rileva che il tracciato della strada in progetto scorre per diverse centinaia di metri a distanza ravvicinata dal Torrente Pellice e al Torrente Luserna; trattandosi di corsi d'acqua caratterizzati - nel corso degli eventi di piena - da elevata energia, si ritiene importante che venga indagata la dinamica fluviale dei due torrenti, in particolare con individuazione delle aree soggette ad allagamento, le aree soggette ad erosione spondale e quelle in cui si verificano fenomeni di deposito di materiale in trasporto; tale indagine si ritiene importante al fine di individuare le aree che nel corso di eventi di piena particolarmente gravosi possono essere interessate dalla dinamica fluviale, ed evitare quindi il passaggio del tracciato stradale in tali tratti;
- richiedere la specifica autorizzazione allo scarico in corpo idrico superficiale al competente Servizio di questa provincia per qualunque scarico idrico eventualmente necessario, anche se temporaneo in fase di cantiere;
- 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);
- si ritiene indispensabile un'attenzione particolare alla tutela delle acque in fase di realizzazione delle opere di attraversamento. Risulta in particolare importante l'adozione di tecniche costruttive che facciano

uso del criterio della minima artificializzazione degli alvei sia per quanto riguarda la conformazione spondale sia per quanto concerne la minimizzazione della cesura della vegetazione ripariale. A tale proposito dovrà essere prevista un'attenta attività di ripristino e rinaturalizzazione delle aree interferite dagli attraversamenti tramite l'adozione di tecniche di ingegneria naturalistica.

Qualità dell'aria, inquinamento atmosferico

- 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.

Impatto acustico

- Le analisi preventivate per le fasi successive del progetto sono condivisibili. Si raccomanda particolare cura nelle stime del traffico transitante post-operam (se possibile da effettuarsi con software di modellizzazione del traffico) e i conseguenti livelli acustici presso i ricettori individuati, con e senza interventi di mitigazione. In particolare, nel caso dell'utilizzo di pavimentazioni fonoassorbenti, occorre considerare l'efficacia decrescente nel tempo della copertura, e prevedere quindi degli interventi di manutenzione regolari nel tempo.
- Non si ritiene condivisibile la scelta citata di considerare come limiti di riferimento all'interno della fascia territoriale di 30m dall'infrastruttura i valori di 65dB(A) diurni e 55dB(A) notturni. Il citato regolamento del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio che disciplina l'inquinamento acustico da traffico veicolare prevede infatti che per strade di tipo "E" ed "F" i limiti siano "definiti dai Comuni, nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al D.P.C.M. del 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane[...]". Tali limiti saranno dunque da verificare con le amministrazioni comunali coinvolte.
- Si chiede di considerare con particolare cura l'impatto acustico dell'opera presso il ricettore "R5", in posizione particolarmente vicina all'infrastruttura. Per il recettore R5 sarà necessario verificare la progettazione degli eventuali interventi di mitigazione (barriere naturali e/o artificiali) dovrà essere effettuata definendo le proprietà acustiche minime che le barriere dovranno possedere per rendere trascurabile la trasmissione del rumore (potere fonoisolante). Il dimensionamento delle barriere dovrà essere valutato considerando le caratteristiche specifiche dei siti e specificando i modelli di calcolo previsionale utilizzati, ed eventualmente intervenire con l'allontanamento del tracciato dal recettore in questione.
- 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, compresi quelli schermati da opere di mitigazione.

Mitigazioni e recupero ambientale:

- 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. L'elemento su cui dovrebbero essere concentrati gli interventi è quello in sponda al Torrente Pellice nel tratto direttamente interessato dal progetto lungo il quale si sviluppa una vegetazione spontanea.
- il progetto interferisce nel tratto di attraversamento del torrente Luserna con ambiti di interesse naturalistico per la vicinanza con l'ambiente ripario del torrente e per la presenza di castagneti e boschi misti di latifoglie, da una buona qualità naturalistica globale, dovuta a una buona copertura forestale e ad una discreta presenza di ornitofauna. Si richiede pertanto di prevedere nella successiva fase di progettazione uno studio specifico sulle opere di mitigazione e compensazione nel tratto di attraversamento del torrente sia nelle aree spondali, sia a monte e a valle del tratto di attraversamento.
- prevedere tipologie di vegetazione, in corrispondenza dei passaggi di accesso alle coltivazioni, come siepi e filari, per garantire corridoi ecologici di collegamento tra ambienti che resterebbero altrimenti separati.

Monitoraggio

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.

ADEMPIMENTI

- il proponente dovrà dare tempestiva comunicazione dell'avvio e termine dei lavori all'A.R.P.A. Piemonte (Coordinamento VIA/VAS) e trasmettere gli elaborati inerenti le attività di monitoraggio previo accordo sulle specifiche tecniche e sulle modalità di rilevamento ambientale compatibili con il S.I.R.A..
- il Direttore dei lavori e/o il Responsabile del procedimento, per le rispettive competenze dovranno trasmettere all'A.R.P.A. Piemonte Coordinamento VIA/VAS una dichiarazione accompagnata da una

relazione esplicativa relativamente all'attuazione di tutte le misure prescrittive, compensative, di mitigazione e di monitoraggio incluse nella documentazione presentata e integrate da quelle adottate con la presente Determinazione Dirigenziale conclusiva del procedimento amministrativo relativo all'opera in progetto.

Vista la L.R. n.40/1998 e s.m.i.;

Visto la R.D. 523/1904;

Visto la D. Lgs. 42/2004;

Visto il D.Lgs. n.152/1999 e s.m.i.;

Viste le risultanze dell'istruttoria condotta dall'organo tecnico;

Visti i contenuti della relazione tecnica inviata dall'ARPA, dipartimento di Torino del 27/05/2004;

Visto il verbale delle riunioni della conferenza di servizi e valutato tutto quanto complessivamente emerso nel corso dell'istruttoria svolta, tenuto conto degli elementi di verifica di cui all'allegato E della L.R. 40/1998,

Atteso che la competenza all'adozione del presente provvedimento spetta al Dirigente ai sensi dell'art.107 del T.U. delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali approvato con D.Lgs. n.267 del 18/08/2000 e dell'art.35 dello Statuto Provinciale;

DETERMINA

per le motivazioni espresse in premessa, che si intendono interamente richiamate nel presente dispositivo:

1. di escludere, per quanto di propria competenza, ai sensi dell'art.10, comma 3 della L.R. n.40 del 14/12/1998 il progetto preliminare "XX Giochi Olimpici Invernali "Torino 2006" S.P: 156 di Lusernetta realizzazione della variante fra Bibiana e Luserna S.G", presentato dal Servizio Infrastrutture Territoriali e Assistenza Tecnica agli Enti Locali della Provincia di Torino con sede in Torino, Corso Giovanni Lanza 75, 10131 Torino, localizzato nei comuni di Bibiana, Campiglione Fenile, Luserna San Giovanni, Lusernetta dalla fase di Valutazione di Impatto Ambientale (art.12 della L.R. n.40 del 14/12/1998 e s.m.i.), subordinatamente alle condizioni dettagliate in premessa relative agli aspetti:
 - *progettuali*
 - *territoriali*
 - *ambientali*
 - *adempimenti*

per il cui recepimento si rimanda alla fase di redazione del progetto definitivo,

2. copia della presente determinazione verrà inviata al proponente ed ai soggetti interessati di cui all'articolo 9 della l.r. 40/1998 e depositata presso l'Ufficio di deposito progetti della Provincia.

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.

Il presente provvedimento, non comportando spese, non assume rilevanza contabile.

Data 10/06/2004

Il Dirigente del Servizio
dott.ssa Paola Molina