

## VERBALE CONFERENZA DEI SERVIZI DEL 23/10/2015

**Accordo di Programma in variante al P.R.G. ai sensi del combinato disposto dell'art. 34 D.Lgs. 267/2000 e s.m.i. e dell'articolo 17 bis, comma 2, della L.U.R. 56/1977 e s.m.i. inerente l'immobile denominato "Palazzo del Lavoro" e le aree limitrofe.**

### **Illustrazione Rapporto Ambientale.**

Convocato con nota prot. n. 8294, in data . 08/10/2015 alle ore 9.30 presso la Direzione Ambiente sala riunioni, settimo piano, la Conferenza dei Servizi di cui all'Accordo di Programma in variante al P.R.G.C. ai sensi del combinato disposto dell'art. 34 D.Lgs. 267/2000 e s.m.i. e dell'articolo 17 bis, comma 2, della L.U.R. 56/1977 e s.m.i. inerente l'immobile denominato "Palazzo del Lavoro" e le aree limitrofe.

Sono presenti:

#### **Per la Città di Torino:**

Direzione Territorio e Ambiente:. Saporiti Federico

Direzione Infrastrutture, Mobilità:. Roberto Bertasio

Servizio Mobilità:. Bruna Cavaglia

Area Ambiente: Enrico Bayma, Enrico Gallo, Emanuela Sposato

Area Sviluppo, Fondi Europei, Innovazione e Smart City: Fulvio Trossello

Servizio Pianificazione: Giacomo Leonardi, Savino Nesta

Servizio Urbanizzazioni: Giuseppe Serra; Paola De Filippi

Per la Regione Piemonte: Direzione Ambiente Governo e Tutela del Territorio

Settore, Copianificazione Urbanistica Area Nord Ovest: Paola Bisio

Settore Valutazioni Ambientali e Procedure Integrate OTR VAS: Elio Minuto, Mario Longhin

#### **Per la Città di Moncalieri:**

Silvano Costantino Assessore Lavori Pubblici - Infrastrutture - Manutenzione della Città - Verde pubblico - Decoro e arredo urbano - Rapporti con le Borgate - Trasporti - Mobilità - Viabilità, Palla Nicola Dirigente Settore Urbanistica e Infrastrutture della città di Moncalieri, Teresa Pochettino Dirigente Gestione Infrastrutture.

**Per ARPA Piemonte :** Daniela Dalmazzo

**Per ASL Torino 1:** Marco Sommacal



**Per l'Agenzia della Mobilità Metropolitana:**

Enzo Corrado Bason

**Per SMAT S.p.A.:**

Massimo Gallo, Giuseppe Grandinetti

**Per la Società Pentagramma Piemonte S.p.A.:**

Stefano Ponchia, Amministratore Delegato;

**Per T.T.A. Studio Associato**

Marco Dellasette,

**Per lo Studio Rolla S.r.l.:**

Daniele Pirulli, Margherita Beltrandi

**Per AI Studio:**

Lorenzo Morra, Progettista

Rosamaria Mitragliano, Tecnico Acustico

**Gallo:** apre la seduta della Conferenza dei Servizi alle ore 9.45. descrive lo svolgimento riferendo la presentazione all'Ing. Morra estensore del Rapporto Ambientale e passa la parola all'Arch Nesta per dare atto delle osservazioni pervenute all'urbanistica.

**Nesta:** dà atto delle tre osservazioni pervenute all'Urbanistica della Città; seguiranno le osservazioni specifiche su Rapporto Ambientale

*Alle ore 10 entrano in sala i colleghi del Comune di Moncalieri.*

**Morra:** presenta il rapporto ambientale a partire dall'indice: analisi delle alternative richieste in fase di scoping con metodi multicriteri;

sintesi e confronto delle alternative

elementi di attenzione approfonditi; illustrazione aspetti ambientali della variante; ambito di influenza di area vasta, ricomprese le trasformazioni significative che possono dare impatti cumulativi; scelta di analisi sul piano urbano seguendo il protocollo statunitense GBC a scala di quartiere; analisi dall'impatto acustico e simulazione del traffico indotto dalla trasformazione e analisi dell'incremento di impatto; analisi delle mitigazioni.



**Dellasette:** presenta lo studio sul traffico, con rilevamento dei flussi su intervalli di 10 minuti, analisi dell'area di studio, dati al cordone e situazione dei flussi delle arterie principali. Gli impatti di traffico indotto dalla nuova previsione sono considerati trascurabili rispetto al traffico attuale. Conferma che la criticità risiede nello snodo Maroncelli e che il progetto degli accessi è stato sviluppato per minimizzare l'impatto su tale nodo attraverso il sistema proposto per gli ingressi. Illustra gli interventi puntuali per il miglioramento della viabilità (corsie, semafori, attraversamenti perdonali, nuove intersezioni, minirotonda)

Illustra i due scenari a raso (a una o due corsie) e lo scenario temporaneo con piccoli interventi, in assenza di soluzioni sovrappasso/sottopasso; non sono considerati gli impatti dovuti alla cantierizzazione. Sollecitato da Bertasio e Serra descrive con non significativo rispetto al quadro attuale l'impatto indotto dall'attrattore commerciale rispetto alle code già oggi presenti.

Sottolinea nello schema multicriteri presentato l'analisi dei pesi è tendenzialmente a carico dell'amministrazione, mentre l'individuazione dei valori dei criteri è l'esito delle attività di studio condotte dai professionisti.

**Sommacal:** domanda chiarimenti sull'incremento dell'immissione acustica stimato tra 0.8 e 3 dB(A) , il che significa sino al raddoppio dei flussi rispetto alle stime di impatto trascurabile esposte. Chiede inoltre se lo studio abbia valutato l'aspetto di viabilistico per i mezzi di trasporto sanitario e di emergenza, alla luce del progetto della Città della Salute.

**Dellasette:** precisa che il giudizio espresso è in relazione alla rotonda Maroncelli. Per quello che riguarda i mezzi di soccorso, strade che attualmente presentano livello di servizio C non superano lo stesso livello di servizio anche dopo la trasformazione, questo da una certa garanzia per la percorribilità anche dei mezzi di soccorso.

**Sommacal:** Chiede se gli incrementi di impatto acustico ipotizzati sono legati alla soluzione a raso o a quella del sottopasso.

**Morra:** la valutazione di impatto comprende tutta l'area interessata della trasformazione; la soluzione di riferimento è la soluzione a raso, mentre le alternative sia sovrappasso che sottopasso sono valutate come possibilità; il sottopasso sarebbe meno rumoroso del sovrappasso sul quale però si possono prevedere forti mitigazioni.

**Dellasette:** nella tabella di analisi multicriteria, è stato dato un giudizio più negativo alle ipotesi su due livelli, perché vi sarebbe un aumento della velocità di percorrenza che porta con sé l'aumento della rumorosità, in particolare per il sovrappasso. Il by-pass al contrario consente rallentamenti con delle chicane o curve, mentre il sottopasso e sovrappasso sono difficilmente rallentabili.



**Gallo:** chiede conferma che gli impatti aggiuntivi previsti rispetto ai recettori residenziali su Ventimiglia già fortemente comprimessi non mutano al variare degli scenari alternativi proposti per il nodo Maroncelli

**Morra/Miraglino:** confermano tale analisi

**Bertasio:** evidenzia che tra scenari sia importante considerare anche il transitorio, ovvero un momento in cui la trasformazione commerciale è già realizzata e non si sono ancora fatte le infrastrutture.

Ritiene non significativo approfondire due scenari a raso nel caso l'indirizzo sia quello di realizzare il sottopasso, perché si realizzerebbero opere, in parte su aree non di proprietà della Città.

È quindi determinante la scelta tra soluzioni a due livelli (sovrappasso sottopasso) o quelle a raso: le prime sono state prese in considerazione finché non c'è stata l'apertura economica per realizzare altre infrastrutture; ora l'attenzione si sposta sugli scenari 3/4 (sottopasso/sovrappasso).

**Dellasette:** per quanto riguarda il traffico, lo scenario temporaneo è stato valutato, quindi è possibile aggiungerlo all'analisi multicriteri. Sarebbe da valutare anche lo scenario cantiere, perché una cantierizzazione di quel tipo sarebbe certamente significativa, ma per ora non è stato valutato perché in assenza di un progetto è quasi impossibile capire come potrebbe funzionare il sistema cantiere.

**Morra:** dati gli input progettuali valutati a livello di studio di fattibilità, per gli altri parametri ambientali il tema cantierizzazione non può essere valutato in maniera ragionevole senza un progetto.

**Saporiti:** è interesse di tutti anticipare quanto più possibile questi, aspetti ma probabilmente bisogna separarli dalla procedura di VAS

**Palla:** dovendo scrivere un accordo di Programma tra l'amministrazione di Moncalieri e Torino, la soluzione temporanea è importante perché poi farà parte dell'Accordo di Programma e della definizione delle tempistiche di realizzazione dell'opera

**Morra:** precisa che la soluzione temporanea non comprende la cantierizzazione

**Serra:** chiede di precisare rispetto ai flussi in ingresso, quante auto arrivano dall'autostrada e quante da altre strade, per valutare se chi arriva da Moncalieri possa essere indirizzati su altri percorsi. Chiede inoltre di valutare se complessivamente abbia senso raddoppiare gli ingressi in città da 6mila a 14 mila, quando la Città con il PUMS lavora su mobilità alternativa, non solo in termini di rumore ma anche di tutte le componenti.

**Dellasette:** precisa che si tratta non di incremento ma di redistribuzione del traffico, perché aumentando la capacità a Moncalieri probabilmente diminuirebbero gli accessi da Stupinigi,

**Gallo:** ricordare che l'esigenza di tale analisi era già stata impostata nella fase di scoping, ed è la motivazione per la quale si era indicato tra gli elementi qualificanti dell'accordo di programma uno

scenario di lungo termine sulla mobilità sostenibile di accesso da sud est. Per tale ragione già nella fasi di scoping si è chiesto il supporto dell'Agenzia Metropolitana per la Mobilità, per esaminare sull'equilibrio modale complessivo, attraverso la connessione del sistema tangenziale, al servizio ferroviario metropolitano, attraverso un nuovo movicentro in Moncalieri, quale scenario da acquisire anche in accordo di programma.

**Bason:** ricorda che le ultime previsioni datate del 2005 davano un lieve aumento mobilità complessiva stimato in circa 7%, che in assenza di interventi sarebbe stato di mobilità privata; nel 2013 è stato avviato il sistema ferroviario metropolitano e si è osservato un'affermazione come utenza di questo servizio anche se non si è in grado di dire se sia solo dovuto da diversione da privato o da altro. Era anche stato stimato un aumento del 5/6% del traffico pubblico nel suo complesso; emerge dai dati del 2013, per ragioni contingenti, una diminuzione della mobilità dal 2010 ad oggi, soprattutto nella mobilità privata, ovviamente dovuta ai cicli economici.

Per quanto riguarda il futuro, questo è fortemente legato alle politiche che si intendono fare e in particolare gli investimenti sul trasporto pubblico; il risultato del 5/6% di diversione modale potrà realmente esserci se i finanziamenti pubblici permetteranno di portare avanti gli investimenti sulle infrastrutture di trasporto pubblico.

Risultano altrettanto importanti le politiche di contingentamento dei volumi e della congestione delle aree metropolitane, che hanno come conseguenza indiretta la riduzione dell'inquinamento acustico e di emissioni di inquinanti in atmosfera.

Ribadisce che, come ha fatto osservare Dellasette, quando si cerca di aumentare o favorire un certo canale di scorrimento, in realtà non si osserva una diminuzione del fenomeno, ma anzi si osserva che gli utenti che prima utilizzavano itinerari alternativi perché quello era troppo congestionato, si spostano sull'asse potenziato, e per equilibrio, si scaricano gli altri assi; questo potrebbe comportare che per l'asse d'interesse nel complesso che non ci sia né un miglioramento né un peggioramento. In generale una valutazione degli effetti di interventi sulla rotonda Maroncelli dovrebbe quindi essere estesa ad un ambito più ampio di quello locale.

**Bertasio:** evidenzia che oggi la capacità del servizio pubblico non è sufficiente per una radicale cambiamento di modalità e che quindi restano da risolvere criticità puntuali di congestione, che nel caso in oggetto non sono portate solo dalla trasformazione di Palazzo del Lavoro.

**Palla:** precisa, rispondendo a Serra, che il traffico in arrivo da Moncalieri in realtà è spesso bloccato dal flusso che si forma in uscita dalla tangenziale.

**Costantino:** evidenzia che a suo avviso dall'analisi multicriteria emerge chiaramente che se si privilegia la soluzione delle problematiche di traffico le soluzioni sovrappasso o sottopasso la risolverebbero, se invece il tema è il costo o altri criteri, lo sfiocco non raggiunge mai l'eccellenza,



sintetizza che l'alternativa è vogliamo spendere di meno, per interventi più veloci da realizzare con ancora ricadute sul traffico oppure spendere di più e migliorare anche gli altri aspetti.

**Gallo:** ricorda che questo tipo di strumenti consente di supportare le alternative anche al di fuori degli obiettivi della procedura di VAS; lo strumento permette di esplicitare i pesi con maggiore consapevolezza e trasparenza; evidenza che, ad esempio, il contributo di SMAT sulla fattibilità va oltre la procedura ambientale.

**Leonardi:** ricorda che la conferenza del giorno dd/mm/2015, ha privilegiato le soluzioni passanti rispetto agli scenari a raso, con un chiaro mandato politico-amministrativo.

**Gradinetti:** evidenza che Smat ha analizzato entrambe le soluzioni viadotto e sottopasso, e quest'ultima crea molti problemi per la presenza del sollevamento che da Vallere pompa tutto al collettore Sud consortile che serve tutta Torino. Questo implicare rimettere in discussione l'impianto di sollevamento, l'impianto di condotte forzate facendole passare da un'altra parte ed eliminare completamente i sifoni, con un peso economico non indifferente.

**Morra:** nella tabella era emerso che quella era l'ipotesi più penalizzante rispetto ai sottoservizi, anche se al momento questo è un giudizio qualitativo.

**Cavaglia:** ricorda che nel nodo c'è anche la condotta del teleriscaldamento.

**Gallo (Smat):** ricorda che oltre ad incidere per qualche milione di euro, la modifica vuole dire assorbire una costi energetici che sarà difficile ammortizzare e che per il sistema SMAT le criticità non vanno minimizzate; si devono inoltre prendere in considerazione gli altri sottoservizi

**Dalmazzo:** chiede di verificare se l'intervento infrastrutturale rimanga fuori dalla fascia di rispetto dell'impianto di potabilizzazione.

**Morra:** conferma che l'intervento non interferisce.

**Bisio:** chiede se si è tenuto conto dell'incremento traffico indotto della ruota panoramica, comprensivo dei pulmann turistici

**Dellasette:** l'impatto è marginale ed è stato considerato.

**Gallo:** considera conclusa l'illustrazione dei contenuti; da punto di vista procedurale si attende la scadenza dei termini per la presentazione di osservazione, su cui ci sarà un primo esame nell'organo tecnico e che saranno e poi condivise tra tutti i soggetti con competenza ambientale; seguirà la conferenza per la valutazione e, se necessario, specifici tavoli tecnici per l'approfondimento di specifici temi.

*I proponenti lasciano i lavori della conferenza.*

**Pochettino:** precisa che sono già in corso le attività di monitoraggio richieste dal comune di Moncalieri sul proprio territorio



**Dalmazzo:** visto che si va profilando l'ipotesi del sovrappasso sottopasso, suggerisce di richiedere un approfondimento sugli impatti legati alla fase temporanea, compreso l'aspetto acustico.

**Cavaglià:** suggerisce anche di approfondire l'impatti acustico sulla via Ventimiglia nel caso di sovrappasso e sottopasso

**Gallo** ritiene che questi non varino in modo significativo al variare delle alternative, dal momento che tale impatto è generato dall'entrata e dall'uscita del commerciale che i diversi scenari della rotonda Maroncelli non paio influenzare; gli impatti sono comunque significativi e, quindi, occorre prevedere le mitigazioni su via Ventimiglia dove vi sono i recettori residenziali. Se invece si considera l'impatto paesaggistico la situazione sovrappasso potrebbe esser la più impattante.

*Segue discussione collegiale sul livello di approfondimento necessario per supportare le indicazioni espresse in sede di conferenza circa la soluzioni su due livelli da privilegiare, da cui emerge la necessità di pervenire ad una stima sommaria dei costi attesi*

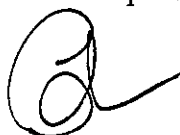
**Gradinetti:** evidenzia ulteriori problematiche per il sottopasso, perché questo prevederebbe, per bypassare l'impianto di sollevamento di Vallere, l'ampliamento del ponte di attraversamento del Sangone dove adesso passano le tubazioni come acquedotto, con necessità di autorizzazioni a livello regionale e allungamento dei tempi. Infatti non sarebbe più possibile sifonare il Sangone, dal momento che la soluzione prevedrebbe di non passare attraverso la via Corradini ma attraverso l'impianto di potabilizzazione così da evitare il doppio sifone compreso il sottopasso; infatti sifonare il Sangone e poi sifonare il sottopasso in pressione non è gestibile con l'impianto di sollevamento. Pertanto bisognerebbe portarsi sopra il Sangone di fianco al ponte che attualmente esiste, attraversare l'impianto di potabilizzazione, e portarsi dall'altra parte dove arrivano le rampe di accesso al sottopasso, con un intervento grosso, lungo e costoso.

**Serra e Cavaglià:** occorre fare delle analisi tecniche di dettaglio sulle pendenze per poter verificare la fattibilità del sottopasso.

**Gradinetti:** aggiunge che bisognerà anche costruire un tunnel tecnico sotto il sottopasso, dove poter operare, lì vi può essere anche il problema della falda; attualmente i sottoservizi sono a un metro e mezzo di profondità

**Gallo (Smat):** ragionevolmente, considerando la massa di interventi che si dovrebbero fare si dovrà avere una soluzione temporanea in cui si fa lo sfiocco, che poi sia ad una o due corsie, dal momento che per gli interventi SMAT e degli altri sottoservizi, le tempistiche non sono compatibili con l'avvio dell'intervento commerciale.

**Bertasio:** ribadisce la necessità di un documento che permetta di conoscere il dettaglio delle varie soluzioni, così da dare gli strumenti per le scelte; dopodiché si porrà la questione della copertura dei



costi; dovrà comunque essere verificata la compatibilità ambientale del sovrappasso o sottopasso, da momento che non solo la città di Torino ma anche il Comune di Moncalieri abbiano optato per queste soluzioni.

**Leonardi:** il comune di Moncalieri, che è qui rappresentato oltre che dai tecnici anche dall'Assessore, ha già esplicitato la propria scelta preferenziale per il sottopasso.

**Bayma:** ribadisce che per la scelta non sarà necessario valutare solo l'aspetto economico e di fattibilità tecnica, ma anche l'impatto sul traffico e l'impatto ambientale complessivo, comprensivo delle tempistiche di realizzazione dell'opera.

**Bertasio:** riporta l'attenzione sul fatto che il punteggio finale delle scelte a raso non è così diverso da quello delle soluzioni passanti.

**Pochettino:** ricorda che nella fase di scoping, con il supporto dell'Agenzia della Mobilità, si era chiesto di valutare la modifica delle modalità di accesso dall'area metropolitana, come scenario di lungo periodo, tenendo conto anche l'incremento degli altri interventi, come Palazzo della Regione

**Bayma:** ricorda che nella CdS fatta all'urbanistica, si è presentato il rapporto ambientale, con uno schema di variante, per cui è stato dato mandato di pubblicazione; specificando che bisogna produrre delle integrazioni, è necessario valutare come queste incidano sul rapporto ambientale, perché se il rapporto ambientale fosse giudicato inadeguato, si riavviano le pubblicazioni.

**Serra:** ritiene che se si escludono le soluzioni di bypass, occorre avere informazioni più approfondite sui due scenari sovrappasso e sottopasso, oltre a quelle di lungo termine sulla mobilità metropolitana

**Cavaglià** evidenzia che nel caso per via di tali approfondimento il rapporto ambientale cambi sostanzialmente, bisognerà ripubblicare; è tuttavia prioritario un approfondimento di pari livello di tutti gli scenari per supportare la decisione.

**Gallo:** occorre chiarire se si reputa che il documento non risponda adeguatamente alle richieste di approfondimento precisate nella fase di scoping, come un adeguato sviluppo di tutti anche scenari o lo studio di scenari di lungo termine (e che quindi, in linea teorica non possa consentire la valutazione e la conclusione della procedura), oppure se non sia stata sufficientemente dettagliata la fase di scoping. Poi si pone il problema della pubblicazione, perché se la conferenza dovesse rilevare che il documento non è adeguato, si devono riaprire i termini della pubblicazione, da quando arriveranno tutte le integrazioni

**Bayma:** conferma che primo va chiarito il problema di merito, cioè si ritiene che gli scenari 3 e 4 debbano essere approfonditi nel documento ambientale, perché sembrerebbe che siano gli scenari su cui è stata data indicazione preferenziale; di conseguenza dovranno esseri valutati gli aspetti procedurali





**Grandinetti:** precisa che, da parte di SMAT, si procederà con l'invio di osservazioni nei tempi previsti, precisando gli interventi necessari

**Leonardi:** invita a valorizzare l'istituto dell'accordo di Programma anche per mettere in evidenza eventuali necessità di assensi o autorizzazioni da acquisire in questa fase

**Sommacal:** rilevare che nella fase procedurale in cui ci si trova non si possano chiedere delle integrazioni, ma che il punto di partenza debba essere quanto richiesto nella fase di scoping

**Pochettino** ferma restando la richiesta di monitoraggio già avanzata nella seduta della Conferenza del, la Città di Moncalieri si è riservata di leggere più approfonditamente i documenti e eventualmente presentare osservazioni.

**Gallo:** precisa nella conferenza del 17 settembre non era richiesto di valutare il Rapporto ambientale, dal momento che la fase di valutazione prende avvio della pubblicazione.

Ritiene che gli elementi di valutazione siano presenti, ma in forma qualitativa nella la valutazione multicriteri; tali giudizi sono solo in parte supportati da analisi quantitative, come per esempio il traffico, mentre in parte, come precisato dai consulenti, sono giudizi d'esperto. D'altra parte anche la conferenza si esprime attraverso la sintesi di giudizi d'esperto: SMAT ha ad esempio fornito maggiori dettagli per il tema delle interferenze; ASL sull'impatto acustico.

**Leonardi:** occorrerà acquisire i parere delle sovrintendenza e dell'ente parco sull'interferenza del sovrappasso rispetto ai vincoli.

**Bertasio:** ritiene utile richiedere come specificazione le considerazioni che stanno alla base dei giudizi formulati, in particolare per quanto riguarda i costi

**Gallo:** giudica che chiedere degli elementi di specificazione, ovvero come si è arrivati ai pesi dei criteri, sia sicuramente un'attività che può esser svolta dalla conferenza di valutazione. Osservazioni più rilevanti dovrebbe invece essere proposte attraverso lo strumento delle osservazioni, su cui si lavorerà nelle sedute successive

**Serra:** osserva che in questo modo non si chiede di modificare il documento presentato ma solo di meglio precisare gli elementi all'origine del giudizio.

**Bisio:** condivide tale approccio, a condizione che non dia luogo a risultati discordanti.

**Leonardi** ricorda che in ogni caso occorrerà rispondere alle osservazioni che preverranno nel merito

**Bayma:** invita i presenti a condividere gli elementi sulla cui scorta formulare le eventuali osservazioni; alla conferenza di valutazione seguiranno eventuali tavoli tecnici per meglio specificare gli elementi che come emerso necessitano di maggiori dettagli.

