

VERBALE CONFERENZA DEI SERVIZI

SEDUTA DEL 20/06/2019

Variante n. 322 al P.R.G. “Aree poste lungo corso Romania e strada della Cebrosa
Proprietà Michelin e Romania Uno”
Conferenza dei servizi decisoria.

Con nota prot. n. 5167, in data 11/06/2019 il dirigente del Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali della Città ha indetto la Conferenza dei Servizi istruttoria per procedere alla valutazione del R.A. nell’ambito del procedimento di VAS inerente la Variante in oggetto indicata, invitando a parteciparvi le Amministrazioni interessate in data 20 giugno 2019 alle ore 09.30 presso la Direzione Ambiente.

Sono presenti:

ARPA Piemonte: Alessandra Penna

ASL Torino: Valeria Stefanini

Comune Settimo: A. Camillo, Emanuela Canevaro

SMAT: Andrea Altina

Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali: Claudio Beltramino, Enrico Gallo, Emanuela Sposato, Carletto Zerbini

Divisione Ambiente: Aldo Blandino

Area Urbanistica: Teresa Pochettino, Cristina Cavalieri, Giuseppe Colombo, Katia Finardi, Anna Petruzzi

Servizio Urbanizzazioni: Patrizia Petrecca

Divisione Infrastrutture Mobilità: Davide Amendola

SNAM Rete Gas: Giuseppe Scaffino

Progettisti e Consulenti ambientali: Riccardo Alemanni, Jacopo Tarchiani, Francesco Federico, Angelo Mana, Filippo Ronsisvalle, Marco Della Sette, Elisa Zanetta, Antonio Fatibene, Cosimo Vinci, Pietro Campantico, Giulia Ghidone, Stefano Fioravanzo.

Gallo - apre la seduta verificando la presenza degli Enti e Soggetti convocati; introduce poi la conferenza evidenziando che con la convocazione è stata trasmessa anche copia delle osservazioni ricevute. Indica quindi l'ordine dei lavori cedendo la parola ai colleghi dell'area urbanistica, per un aggiornamento in merito alle ultime attività condotte, anche in merito alle osservazioni.

Pochettino – comunica che rispetto all’osservazione presentata dalla Soc. Edera, è stato recepito un allineamento di intenti anche da parte di Michelin e probabilmente ci sarà una esplicitazione di questa proposta dal punto di vista della sostenibilità tecnico ed economica rispetto alle fasi di attuazione unitamente ad una verifica per gli aspetti di viabilità e quindi alle ricadute sul traffico. lo scenario proposto era già stata indagato dal punto di vista ambientale nei documenti agli atti e quindi non ci dovrebbero essere nuovi elementi da analizzare da questo punto di vista

Evidenzia che cambiando lo scenario delle fasi degli interventi sulla viabilità, oltre alla sostenibilità dal punto di vista strutturale ed urbanistico, la seduta prevede di verificare che non ci siano ricadute o rivalutazioni dal punto di vista ambientale e quindi invita i progettisti ad illustrare la suddetta

proposta e a chiarire se, da punto di vista ambientale, si tratti di esplicitazione di dati e analisi di quanto già depositati agli atti.

Penna – chiede se eventuali approfondimenti verranno essi a disposizione degli Enti.

Alemanni – pone in rilievo nuovamente che non si tratta di una integrazione di documenti ma di una esplicitazione di quanto già depositato agli atti.

Federico – propone di depositare la documentazione agli atti della conferenza in corso.

Alemanni – spiega che originariamente era previsto che Edera realizzasse nella prima fase tutte le opere relative a strada Cebrosa ed al primo tratto di c.so Romania; con l'osservazione Edera ha comunicato che non sussistono le risorse sufficienti allo scopo e chiede quindi che la parte delle opere relative al tratto centrale di strada Cebrosa possano essere realizzate dal soggetto attuatore che fa capo a Michelin. I soggetti attuatori si sono confrontati in queste settimane e stanno raggiungendo un accordo che porterà a garantire la realizzazione del tratto centrale di strada Cebrosa, mentre il resto, come previsto in precedenza verrà realizzato da Edera.

Illustra gli elaborati presentati dai quali risulta che pur realizzando in un secondo momento il tratto centrale di strada Cebrosa la viabilità consente di assorbire il traffico prodotto dall'intervento di Bricoman e come il tratto centrale stesso sia funzionale all'attuazione di tutte le attività previste e con la modifica integrale della viabilità.

Ronsivalle – evidenzia che gli elaborati che si presentano alla conferenza sono quelli predisposti a seguito degli incontri avvenuti in quest'ultima settimana.

Alemanni – precisa che tali elaborati esplicitano i contenuti che servono a supportare la risposta alle osservazioni di Edera.

Dellasette – comunica che è stato messo meglio chiarito quanto già descritto nel R.A. ma non di immediata lettura dal punto di vista geometrico. Partendo dalle verifiche di traffico che erano state fatte, basate su uno schema geometrico di un certo tipo, il medesimo schema è stato riportato su una tavola in termini geometrici corretti, in modo da consentire la verifica che esiste una perfetta rispondenza tra lo schema che è stato verificato dal punto di vista del traffico e dei livelli di servizi ecc.. e la soluzione progettuale che si può realizzare in questa fase temporanea.

Precisa quindi che sono previste: quattro corsie tra la rotatoria esistente su strada Cebrosa e la rotatoria di accesso all'area Bricoman; due corsie per la tratta intermedia, oltre alle corsie di canalizzazione al semaforo e alla rotatoria, molto lunghe in modo da poter smaltire il più velocemente possibile il traffico; intersezioni semaforizzate con le corsie di canalizzazione per garantire tutte le svolte sul semaforo, una tratta molto breve tra due intersezioni semaforizzate (quella di strada Cascinette e SR 11) e l'intersezione semaforizzata su SR 11.

Alemanni – precisa che questo scenario era già stato analizzato in uno degli allegati presentati al Rapporto Ambientale, datato agosto 2018 poi pubblicato con il R.A., ma non specificato dal punto di vista geometrico.

Dellasette – conferma che questa precisazione è stata necessaria in quanto l'approfondimento progettuale ha determinato problematiche rispetto ad espropri che bisogna attivare. Comunica che i problemi sono stati evidenziati e risolti indicando che laddove sarà necessario fare espropri, questi sono stati previsti. Comunica quindi che gli unici espropri che ancora rimangono in sospeso sono quelli per la realizzazione della tratta intermedia definitiva a quattro corsie nello scenario finale a lungo termine, per attuare il quale occorrerà completare gli espropri più complessi.

Ronsisvalle – precisa che è previsto solamente l'esproprio di 400 mq circa, sull'area IVECO, in modo tale da poter realizzare, in maniera definitiva, l'incrocio tra strada Cascinette e Statale 11 con doppio semaforo nella prima fase in a capo a Romania 1.

Petrecca – chiede chiarimenti anche sulla seconda fase di realizzazione delle opere.

Alemanni – spiega che tra gli allegati consegnati alla conferenza c'è un allegato che esplicita quelli che sono gli espropri necessari per entrambi le fasi, in riferimento al quale si evince che per realizzare le opere afferenti alla prima fase, come anzidetto, è necessario solo l'esproprio sulla proprietà IVECO, mentre gli espropri più complessi per la necessità di prevedere lo spostamento di sottoservizi sono legati alle trasformazioni della seconda fase, cioè quelle che sarebbero in capo al proponente Michelin.

Gallo – riassume che dal punto di vista ambientale viene messa agli atti una nota che spieghi come uno degli scenari già descritti negli allegati già pubblicati, riferito alla fase temporanea, è confermato in termini di fattibilità e compatibilità dei flussi di traffico e impatti; di questa fase vengono prodotti elaborati cartografici rispetto alla fattibilità progettuale, perché siano chiariti i riverberi sotto il profilo degli espropri in coerenza con gli altri elaborati di fattibilità prodotti per il corso Romania.

Tali elaborati sono quindi propedeutici alle fasi di esproprio e di messa in coerenza rispetto ai profili urbanistici ma non rispetto agli impatti ambientali che vengono confermati come già studiati in termini di flussi di traffico e di viabilità.

Pochettino – in relazione alla necessità di verificare il collegamento dei pedoni fino alla fermata delle linee SE1 e SE2, emersa ed evidenziata in sede di sopralluogo, chiede se è stato verificato se anche per questo non sussistano necessità di aree da espropriare su IVECO.

Ronsisvalle – evidenzia che si può realizzare senza necessità di esproprio.

Pochettino – rispetto ai contenuti della nota oggi presentata chiede ancora a Dellasette se sono stati riportati in maniera chiara riferimenti ai dati indicati nel Rapporto Ambientale.

Dellasette – conferma e spiega i contenuti della nota che viene consegnata.

Camillo – chiede se lungo la strada Cebrosa c'è la pista ciclabile e comunica che la stessa non è presente all'interno dell'area commerciale.

Ronsisvalle – ripercorre la planimetria evidenziando la pista ciclabile in c.so Romania con la possibilità di ingresso all'area, anche in questa fase all'interno se è non prevista in sede propria.

Fatibene – spiega che è previsto all'interno del parco commerciale un percorso protetto anche se non materialmente disegnato a questo livello di progettazione.

Stefanini – evidenzia l'importanza della presenza della pista ciclabile.

Pochettino – riassume che su strada Cebrosa non è prevista la pista ciclabile, è prevista su corso Romania mentre all'interno dell'area ancora non è stato sviluppato lo strumento esecutivo per cui è possibile richiedere che all'interno dell'area si possa sviluppare la ciclabilità.

Zanetta – conferma che in questa fase di variante in considerazione del livello di scala della cartografia, all'interno delle aree non è riportata a pista ciclabile e propone di mettere a verbale che saranno garantiti i percorsi protetti all'interno delle aree singole.

Dellasette – conferma che in fase di progetto era stata prevista una pista ciclabile su corso Romania con un accesso protetto che consenta di entrare all'area commerciale e di arrivare ad una zona di rastrelliere; evidenzia che l'assenza della pista ciclabile in questa fase di progetto è legata ad una successiva fase di definizione di un layout complessivo.

Camillo – contesta la posizione, dal momento che se la pista ciclabile è stata indicata in c.so Romania allo stesso modo avrebbe potuto essere indicato il percorso ciclabile richiesto; richiede quindi che il tutto sia rimandato ad un'altra fase di sviluppo ulteriore oltre a quella che graficamente è stato presentato.

Pochettino – spiega che sussistono due livelli di definizione diversi nella variante in quanto è presente un lotto che viene attuato con permesso di costruire convenzionato e l'altro con strumenti esecutivi che saranno confezionati in fase futura.

Chiede pertanto di precisare se ci si stia riferendo all'area di Bricoman, perché in tal caso la richiesta va considerata subito con una revisione del disegno dell'area interna, individuando all'interno della viabilità del lotto quale prescrizione l'indicazione della pista ciclabile nel lotto. Altro è quanto si deve ancora sviluppare sull'area Michelin, che potenzialmente, al di là di una viabilità interna ai singoli lotti, può prevedere anche una connessione di ciclabilità complessiva su un asse secondario che non sia strada Cebrosa, e quindi anche più protetto rispetto al traffico veicolare, tenuto conto che invece sulla Cebrosa porterebbe ad un allargamento della sezione oggetto di espropri.

Alle ore 10 circa si unisce alla seduta l'Arch. Amendola del Servizio Mobilità

Gallo – a beneficio del collega della mobilità appena giunto riassume gli argomenti affrontati nella precedente parte della conferenza, che fanno seguito alla osservazione pervenuta dalla Soc. Edera e pone in visione la nota di precisazione e gli allegati cartografici consegnati alla conferenza.

Amendola – precisa che erano state richieste precisazioni rispetto a flussi di traffico e livello di servizio dei nodi che si andavano ad interessare.

Dellasette – illustra nuovamente le precisazioni.

Amendola – prende atto delle precisazioni fornite e ritiene che i dati forniti siano sufficientemente chiari per supportare le previsioni del tratto di Cebrosa, da Romania fino all'innesto con la SS 11 e ritiene che i dati siano coerenti con le previsioni; evidenzia che prevedendo la realizzazione di due intersezioni semaforiche, andranno poi sviluppati approfondimenti in merito a tempistiche e gestione delle fasi, in modo che siano coerenti con i flussi.

Gallo - riassume che la nota consegnata meglio precisa il profilo dell'osservazione pervenuta da Soc. Edera, rispetto al rifasamento temporale di opere, con elaborati aggiuntivi che sono di supporto per le fasi di esproprio e fattibilità, confermando i dati già riportati nel R.A.

Evidenzia che rispetto alle osservazioni c'è un secondo profilo che riguarda il sistema a regime, e con quale significatività, questo possa comportare impatti a rilevanza sovracomunale, in particolare in merito alle connessioni con le altre infrastrutture, anche rispetto all'impatto sull'ora di punta del mattino e quindi chiede a tale proposito se sussista l'esigenza di nuovi elementi alla luce di quanto pervenuto.

Pochettino – prende atto che non sono stati specificamente esplicitati.

Dellasette – richiamando gli studi comunica che per quanto riguarda la prima fase che riguarda Bricoman, che ha un progetto già configurato con una struttura di parcheggi individuata e flussi già quantificati in 380 veicoli l'ora nell'ora di punta, si può affermare che, al di là delle strade di contorno, non c'è una influenza sul resto della viabilità che sia significativa.

Gallo – prende atto che queste conclusioni sono richiamate con la nota relativa alla fase transitoria, mentre in merito al sistema si farà riferimento ai dati di traffico già riportati nell'originario documento.

Camillo – chiede chiarimenti sulla permeabilità degli stalli e sul sistema di raccolta delle acque.

Pochettino – evidenzia che il progetto prevede un sistema di laminazione per garantire il ritardo di immissione nella fognatura bianca; per quello che riguarda l'invarianza idraulica, i proponenti hanno previsto un sistema di drenaggio per le raccolte stradali e per corso Romania, mentre per una parte delle fognature bianche del tratto di corso Romania fino all'innesto con la porzione Michelin e tutto il fronte di strada Cebrosa è prevista la canalizzazione delle bianche con integrazione nella rete di SMAT nell'ultimo tratto di strada Cebrosa.

Vinci – spiega la previsione del sistema di scarico su c.so Romania.

Scaffino – chiede chiarimenti in merito ad interferenze di tale sistema con l'esistente infrastruttura SNAM e chiede se è stato svolto un rilievo sul posto.

Alemanni – comunica che era stato fatto un rilievo in contraddittorio con SNAM.

Scaffino – evidenzia che rispetto alle risultanze di progetto in corrispondenza della rotonda ci sono delle imprecisioni ma che si può approfondire la situazione più avanti. Chiede cosa è previsto durante la fase di cantiere, con lo spostamento della viabilità.

Ronsivalle – comunica che è prevista la chiusura di corso Romania dalla rotonda di strada Cebrosa fino alla seconda uscita della Michelin.

Camillo – esprime forte perplessità in merito a quanto sopra per i potenziali relevantissimi effetti sulla viabilità dovuti alla chiusura del corso Romania. Evidenzia che l'asse di corso Romania è un asse di carattere intercomunale, che serve gli sviluppi della Cebrosa e tutti gli sviluppi verso Leini, Volpiano, le aree industriali e commerciali della Cebrosa fino alla Pirelli. Con l'attuale carico dalla tangenziale chiudere tale struttura per Settimo è insostenibile. A tale proposito si chiede per quale motivo Città Metropolitana in questi casi non si sia espressa. Chiede, da parte di Settimo, che venga verbalizzata l'opposizione ad una soluzione di questo genere. Chiede inoltre che Città Metropolitana si esprima formalmente su questo aspetto, se non lo ha già fatto, visto che l'asse della Cebrosa è proprietà di Città Metropolitana e la gestione di quell'asse dal punto di strada Torino in avanti è tutto della stessa.

Dellasette – comunica che il tema era già stato affrontato per valutare la possibilità di mantenere il sovrappasso di c.so Romania, ma da parte degli Enti c'era stato l'orientamento di voler l'abbattimento di tale opera per creare una nuova strada.

Evidenzia che l'intervento di abbattimento è tecnicamente impossibile senza la chiusura della strada, e quindi comunica di aver previsto una viabilità alternativa su strada della Cebrosa sud – strada Cascinette, che in quel periodo dovrà essere gestita in modo tale da eliminare la sosta e lasciare due corsie per senso di marcia.

Evidenzia che ci saranno delle ricadute transitorie non indifferenti ma evidenzia altresì che il tutto va visto nell'ottica della necessità della realizzazione del nuovo asse di Corso Romania.

Evidenzia che tecnicamente era possibile mantenere il sovrappasso allargandolo con delle tecniche opportune e lasciando sotto il passaggio che poteva anche diventare una pista ciclabile e poteva anche essere una soluzione.

Camillo – evidenzia che le valutazioni si fanno sulla base di alternative che devono essere presentate.

Alemanni – comunica che queste sono state lungamente discusse.

Camillo – evidenzia come non risultino sviluppate valutazioni circa l'ipotesi di mantenimento del sottopasso per minimizzare le interferenze sulla viabilità e la circolazione complessiva della zona.

Considerata la rilevanza della infrastruttura e le ripercussioni sull'intorno della sua chiusura ritiene che varrebbe la pena di verificare l'alternativa ipotizzata dall'ing. Dellasette.

Zanetta – a precisazione comunica che all'interno dei documenti allegati e pubblicati con il R.A. c'è un specifico approfondimento sulla verifica della viabilità di cantiere durante la fase di demolizione del sovrappasso di c.so Romania.

Gallo – evidenzia che nella fase di scoping in cui il tema era stato affrontato con una delle richieste che riguardava “le soluzioni alternative da verificare anche in termini di cronoprogramma dovranno riguardare: la costruzione di una viabilità provvisoria a lato di corso Romania in maniera da non interrompere il traffico tra Settimo T.se e Torino; chiusura per quattro mesi di tutto il tratto deviando il traffico su strada Cascinette, secondo i due scenari prefigurati;” Conferma quindi che si era già data indicazione di considerare due scenari.

Dellasette – comunica che sotto il profilo tecnico la soluzione della viabilità complanare non è fattibile.

Gallo – continua evidenziando che il provvedimento già considerasse questi due scenari, che risultano coerenti con quanto richiesto ora e chiede quindi di chiarire come le ipotesi sono state successivamente approfondite per arrivare ad un R.A. in cui la soluzione individuata è quella di una diversa gestione di strada Cascinette nella fase temporanea.

Dellasette – comunica che delle due soluzioni, quella delle complanari non è tecnicamente fattibile l'alternativa è solo mantenere il sovrappasso e riqualificarlo oppure abbatterlo tenendo conto che è necessaria la chiusura di 4/6 mesi di c.so Romania.

Camillo – comunica che se la richiesta era di verificare le alternative sembrerebbe opportuno che anche venga verificato graficamente il perché non è possibile e le motivazioni che rendono impossibile una complanare.

Scaffino – comunica che anche per SNAM la chiusura di c.so Romania con un'area non accessibile, vista all'interno la presenza di un metanodotto da 12 bar, è improponibile.

Ronsisvalle – evidenzia che per motivi di sicurezza il cantiere è chiuso al transito ma è accessibile ai tecnici SNAM.

Pochettino – chiede chiarimenti sulle origini e motivazioni della richiesta di abbattimento del sovrappasso e se c'erano motivi cogenti di sicurezza o altra natura.

Amendola – comunica che la scelta di eliminare il sovrappasso fu una scelta della Città e dall'urbanistica.

Pochettino – rileva che l'urbanistica non si occupa di reti ed attraversamenti stradali e chiede se c'era una prescrizione specifica.

Amendola – afferma che era nel disegno del progetto di trasformazione complessiva dell'area; è stato valutato che avere una sede stradale a quattro corsie con quell'impianto era più opportuno che avere un manufatto inutile per la Città dal punto di vista viabilistico e strutturale; considerato che esiste la possibilità di percorsi stradali alternativi, tra cui è stato individuato quello di Cascinette/Cebrosa per la fase di cantiere limitata ai 4/6 mesi, è stato valutato sostenibile un disagio nella fase di cantiere nella previsione futura darà la possibilità di avere un c.so Romania di collegamento extraurbano, completo e senza un manufatto senza più funzione.

Pochettino – riguardo agli scenari alternativi possibili, posto che sussiste una esigenza della Città rispetto all'abbattimento del cavalcavia, reputa che la questione attuale non sia costituita dal tema

degli scenari alternativi, ma valutare gli impatti delle varie soluzioni per la fase di cantiere, ovvero se sono comparabili o meno, in quanto le problematiche esistono in entrambe le soluzioni.

Amendola – ricorda come un ulteriore elemento valutato all'epoca fosse il fatto che mantenendo il manufatto occorresse avere delle livellette di raccordo rispetto al piano stradale del c.so Romania inficiando l'accessibilità alle aree di trasformazione.

Zanetta – comunica che nel rapporto ambientale gli scenari infrastrutturali alternativi sono stati valutati; per quanto riguarda la questione del cantiere, dopo le interlocuzioni con la Città, non è stata esplicitata un'alternativa perché non perseguibile, per le motivazioni espresse, ma è stato riportato quale approfondimento la sola verifica dello scenario di cantiere all'interno dello studio di viabilità, il quale evidenzia che la ripartizione di traffico sui due tratti di strada Cascinette e strada Settimo sarà rispettivamente pari al 20% e 80%, corrispondenti all'incremento di traffico che si avrà sulle due direttrici suddette.

Dellasette – Pone il tema se in procedura ambientale di variante di Piano regolatore occorra già valutare i cantieri.

Camillo – evidenzia come si continui a ragionare come se il tema si fermasse al limite amministrativo di Torino. Chiede nuovamente che Città Metropolitana formalmente si esprima in quanto risulta proprietaria di strada della Cebrosa e che la trasformazione condiziona le scelte dei Comuni che utilizzano quel tratto, considerato che con la stessa C.M. si sta ragionando sulle intersezioni di strada Cebrosa sulla quale insistono attività commerciali e produttive.

Evidenzia ancora che l'argomento della gestione di quel tratto nel periodo del cantiere non può non essere considerato e la complanare poteva essere una alternativa da esplorare. Chiede di dimostrare per quale motivo non è possibile realizzare una complanare nella finalità di dare, nonostante le difficoltà, continuità a corso Romania.

Chiede ancora se l'area a ridosso di villaggio Olimpia di Settimo sia prossima ad una sua trasformazione, evidenziando che anche questo interverrà ad aumentare i flussi e la domanda di traffico su quell'area.

Alemanni – evidenzia che non c'è attualmente previsione di trasformazione.

Pochettino – segnala come sussista una problematica dovuta al dislivello sussistente tra l'area di Bricoman e l'area Michelin rispetto alla quota finale di 4 metri che sarebbe tale da non consentire un raccordo a lato.

Ronsisvalle - spiega l'impossibilità di realizzare opere complanari a lato del cavalcavia per inaccessibilità alle aree a lato dello stesso stante la presenza anche di fabbricati, oltre a problemi dei costi connessi a opere di protezione del metanodotto esistente.

Dellasette - illustra la viabilità alternativa, connessa all'abbattimento del sovrappasso, in previsione su strada Cascinette, evidenziandone la fattibilità anche alla luce della temporaneità di realizzazione dell'intervento, stimato in 4/6 mesi, previsto in un periodo dell'anno favorevole e cioè nel periodo estivo a cavallo luglio/agosto.

Zanetta - ricorda che ci sarà anche una fase di verifica di VIA commerciale con contestuale verifica della strada e indica quella di cantiere quale fase che si addice più propriamente ad una verifica di VIA.

Gallo - evidenzia l'importanza di dare risposta a una richiesta già formulata in termini di scenari alternativi, con le informazioni necessarie, dal momento che dei due scenari prefigurati ne è stato modellato reputando l'altro non fattibile.

Pochettino - chiede ancora se lo scenario alternativo a tre corsie (due più svincolo) fosse già stato indagato e se in quella situazione fosse già stata ipotizzata la situazione di cantiere.

Dellasette - conferma che c'è la valutazione.

Camillo - puntualizza che delle due alternative una è stata verificata e l'altra no, nel senso che circa l'alternativa della complanare è stato dato atto durante la conferenza che non si può realizzare perché ci sono questioni di carattere tecnico, mentre per quanto riguarda l'altra la valutazione è stata fatta, approfondita e dimostrata.

Dellasette - evidenzia che dal punto di vista viabilistico, nell'ipotesi della complanare, confrontando le due piste a lato del cantiere e l'attuale corso Romania aperto a due corsie, di fatto la capacità di quella strada rimane pressoché invariata.

Gallo - chiede di formalizzare se il profilo da verificare nel R.A. in merito all'ipotesi complanare e la non fattibilità sia stato riportato.

Zanetta - chiede che sia messo a verbale che è stato esplicitato in conferenza.

Ronsivalle - precisa che la complanare sarebbe una strada a tutti gli effetti, che necessita di alcuni mesi per essere realizzata, sarebbe utilizzata per 4/6 mesi, dopodiché sarebbe demolita. Conseguentemente sussistono aspetti tecnici e anche di costi che devono essere considerati.

Mana: richiamando la dimostrazione della fattibilità della soluzione temporanea, indicata nel R.A. e dai contributi in conferenza, vista la compatibilità dei volumi di traffico, esprime alcune puntualizzazioni di carattere procedimentale chiedendo che siano verbalizzate.

In primo luogo è stato confermato che la scelta della demolizione del cavalcavia ferrovia è stata una volontà dell'Amministrazione Comunale. Evidenzia quindi che se è volontà dell'Amministrazione titolare del procedimento e titolare dell'opera farla demolire, questo non è uno scenario da indagare. Ricorda inoltre che siamo in presenza di una conferenza di servizi, cioè una procedura formalizzata prevista dalla legge con delle tempistiche, con delle salvaguardie per l'efficacia. Pertanto la seconda cosa che chiede di verbalizzare è che la richiesta fatta di chiedere il parere di Città Metropolitana è inammissibile, perché la legge dice chiaramente che l'Amministrazione convocata che non si pronuncia esprime parere favorevole.

Chiede quindi che nel verbale sia inserito che la Città Metropolitana seppur tacitamente ha espresso parere favorevole. Puntualizza che non sono ammissibili protrazioni delle procedure della conferenza dei servizi per chiedere il parere della C.M. perché questo è stato reso in forma tacita e quindi sarebbe una violazione del procedimento.

Evidenzia ancora che durante la conferenza sono state rese le motivazioni della non fattibilità dello scenario complanare.

Gallo - contesta che lo scenario di cui si discute sia relativo alla demolizione o meno del cavalcavia ferrovia, ma quello in merito alle alternative viabilistiche temporanee da prefigurare durante la demolizione e la realizzazione dell'ampliamento di corso Romania. Ritiene pertanto quindi che la prima obiezione non sia pertinente.

Sulla seconda obiezione ricorda che dell'assenso formatosi in assenza di contributi si dà regolarmente atto nei provvedimenti.

Pochettino - segnala che risulta già acquisita la delibera della Città Metropolitana che non rileva problemi in merito alla coerenza della variante con il PTC2.

Camillo - segnala nuovamente che si contesta che rispetto alle due alternative, una è dimostrata, mentre l'altra è stata oggetto di discussione in conferenza, indicando problematiche nella presenza

di un dislivello e di una struttura come quella di SNAM; non è stato chiarito in che modo questi possano essere affrontati e risolti.

Gallo – evidenzia che la Conferenza ha sufficientemente affrontato il tema di come dare risposta ad una richiesta formulata in fase di scoping.

Penna – chiede un chiarimento sulla gestione delle acque meteoriche in quanto non è chiaro se le vasche di laminazione siano ad un uso dedicato o plurimo.

Vinci – precisa che le vasche di laminazione nel lotto Bricoman sono tre e per risultare efficaci devono essere normalmente vuote. Le vasche per le irrigazione sono all'interno del lotto e possono essere affiancate o si può prevedere che all'interno della stessa vasca si possa destinare un volume a tale scopo.

Federico – intende mettere a verbale un contributo sul tema dei parcheggi in struttura / parcheggi in copertura e a tale proposito legge integralmente una nota che viene acquisita agli atti della conferenza.

§§§

segue lettura della nota per la verbalizzazione conferenza dei servizi VAS del 20 giugno 2019 che viene successivamente acquisita al protocollo del Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali al n. 5546 in data 20 giugno 2019

§§§

Gallo – segnala l'assenza di elementi di coerenza in quanto la nota letta richiama un'ipotesi di progetto che non è stata presentata e non è oggetto quindi di esame né pertanto si può valutare.

Evidenzia ancora che tutti elementi che non sono coerenti con il livello della valutazione che si sta affrontando non possono costituire un vincolo rispetto all'attuale fase di valutazione.

Federico – precisa che alcune obiezioni portate alla conferenza possono essere ritenute attinenti.

Penna – evidenzia come in merito al consumo si stia valutando la problematica dal punto di vista tecnico, e quindi ARPA fa riferimento alle definizioni di ISPRA.

Precisa che poiché si sta facendo una valutazione sullo stato di fatto, che verrà modificato da una variante, occorre partire da quest'ultimo. Poiché ISPRA definisce che si ha consumo di suolo quando lo stesso viene artificializzato; in questo caso per la maggior parte delle aree in variante il suolo ha già subito una serie di artificializzazioni in passato e in parte ora è stato riportato, deimpermeabilizzando, in condizioni naturali limitatamente ad alcuni aspetti funzionali.

Continua precisando che quanto osservato sul consumo di suolo non è da ritenersi pertinente in quanto le valutazioni non concernono aspetti normativi ma investono la funzionalità del suolo, e quindi una condizione tecnica e ambientale.

Federico – presenta alla conferenza la foto aerea per l'ambito 3.1, per mostrare quali sono le aree che ricadono in quella fattispecie evidenziando come ad esempio le aiuole che hanno sotto delle vasche non possono essere conteggiate come aree verdi.

Penna – concorda con il criterio.

Federico – evidenzia ancora che l'importante è concordare sulle premesse del metodo.

Gallo – comunica che l'obiettivo di effettuare conteggi è un elemento che riguarda la valutazione e i criteri di sostenibilità della variante, dal momento che questa contabilità è orientata a raggiungere determinati standard.

Federico – chiede come sia possibile se non si conosce l'attuazione.

Gallo – conferma che la contabilità sul consumo di suolo va fatta sulla base di regole e di un obiettivo da raggiungere e quindi, se la variante darà degli obiettivi, andrà sviluppata in fase di PEC, tenuto conto degli obiettivi della variante.

Camillo – evidenzia che la variante è prerogativa della pubblica amministrazione e quindi, in questo caso la Città di Torino, stabilisce cartograficamente e normativamente le possibilità di attuazione. La Città valuterà quindi quali sono le regole del gioco alle quali gli attuatori dovranno poi attenersi, con alcune specificazioni all'interno della variante, da attuarsi poi attraverso la strumentazione esecutiva la quale potrà puntualizzare tali previsioni.

Penna – puntualizza che si potranno obiettivi anche su temi che non sono ancora del tutto normati ma che vanno nella direzione della sostenibilità ambientale; se d'altra parte fossero già normati non ci sarebbe la necessità di fare la VAS.

Questa entra infatti nel merito del concetto della sostenibilità che forse è un aspetto più vago, ma che in realtà permette una serie di valutazioni pertinenti e utili proprio per la gestione delle aree da parte della Città.

Evidenzia quindi di sentirsi libera, come Ente ambientale di dare indirizzi di sostenibilità ambientale, al di là della fattibilità economica, la cui valutazione non è compito dell'Agenzia. Comunica infine che occorre ancora valutare una serie di questioni che si approfondiranno a livello di PEC, ma in ambito di variante ci saranno una serie di indirizzi e indicazioni progettuali e sicuramente per quello che riguarda ARPA l'indirizzo sarà quello di massimizzare le superfici veramente verdi.

Blandino – evidenzia inoltre che la conferenza è legittimata a chiedere alcune delle attenzioni illustrate da ARPA in quanto la Città ha aderito e sottoscritto recentemente delle politiche volontarie sul clima e l'energia.

Federico – evidenzia che ora siamo a livello di variante e l'idea di progetto presentata va in quella direzione, ma quello che emerge dal verbale sembra che si voglia valutare ora una cosa che non esiste.

Gallo – evidenzia che si vogliono dare criteri ed obiettivi ambientali comprese le indicazioni per le successive fasi.

Federico – ritiene ancora, che essendoci due livelli di approfondimento ben distinti, la determinazione su alcuni punti darà delle prescrizioni di un certo tipo su altra parte non potrà darle perché non c'è il progetto.

Gallo – conferma che come sempre il provvedimento terrà conto delle specificità della Variante.

Alemanni – predispose una lettera di trasmissione elencando i documenti che vengono consegnati e acquisiti agli atti della conferenza.

§§§

La conferenza prosegue in una fase riservata solo agli Enti.

§§§

Pochettino – chiede precisazioni sulla cabina sita a metà di strada della Cebrosa a SNAM, che conferma come non sia loro.

Camillo – riprende il discorso della complanare ed evidenzia che non c'è equivalenza tra un asse lineare che favorisce in modo più fluido il traffico rispetto ad una soluzione alternativa fatta di tratti con una transitabilità indubbiamente più complicata. Ribadisce che si sta considerando una soluzione di viabilità temporanea che deve risolvere il problema dell'abbattimento di una infrastruttura ed è dettata dall'economicità dell'intervento.

Garantisce che la situazione è particolarmente delicata ed il rischio è di avere congestione.

Evidenzia ancora che con Città Metropolitana si sta lavorando sull'asse della SP 3, che è un asse distributivo dei flussi metropolitani verso nord e quindi sarebbe opportuno che Città Metropolitana si pronunci, anche perché l'interpretazione sul silenzio assenso espresso in conferenza è corretto.

Evidenzia che il tema della complanare non è stato sufficientemente esplicitato e il costo che comporta quella operazione non è stato considerato, ma è stato dichiarato in conferenza dei servizi come quella soluzione non sia attuabile in quanto tecnicamente non fattibile.

Colombo – evidenzia che una possibile viabilità parallela invaderebbe anche una porzione dell'area Michelin, la cui attuazione ad oggi non è prevista parta subito.

Camillo – evidenzia che si è voluto mettere in chiaro il problema prima che si presenti e ritiene che tecnicamente volendo si risolve tutto. Sottolinea che da parte dei proponenti c'è stato poco approfondimento sulle alternative e una forte concentrazione sulla soluzione economicamente a loro più favorevole.

Stroscia – evidenzia che l'ASL Città di Torino ha sottolineato l'importanza della tutela della salute per gli abitanti del villaggio Olimpia.

Camillo – prosegue evidenziando che i proponenti dovrebbero presentare una alternativa che verifichi la possibilità di una complanare su c.so Romania, innanzitutto, e una soluzione alternativa nel caso in cui questa fosse tecnicamente impossibile, con una valutazione economica che deve entrare a far parte di una valutazione complessiva, nonché considerare come terza alternativa il concentrare gli interventi su Cebrosa, rinunciando in una fase intermedia all'abbattimento del tratto di c.so Romania a scavalco.

Pochettino – ritiene che lo scenario sia già presente perché la soluzione a due corsie parallele alla viabilità è la situazione attuale con i numeri dello stato di fatto.

I proponenti dovranno dimostrare esplicitando i dati comparativi di cui loro sono già in possesso, che quello scenario, con i numeri che hanno, sia una soluzione paragonabile con quella a 3 o 4 corsie su strada Cebrosa. Potrebbe infatti emergere la necessità di realizzare subito tutte e quattro le corsie su Cebrosa.

Gallo – in merito agli studi fatti con Città Metropolitana chiede fino a dove si spingano.

Camillo – comunica che riguardano il tratto dalla rotatoria dell'imbocco della SP 3 Cebrosa alla rotatoria di via Torino, su Settimo, ed arrivano fino a Volpiano. Tutto l'asse critico della Cebrosa è quello dove convergono i flussi autostradali della A4, A5, i flussi generati dalle attività industriali e commerciali, i flussi che arrivano da Torino e i flussi che arrivano dal tratto finale della tangenziale.

Pochettino – in relazione alle necessità di SNAM chiede se possa essere sufficiente garantire che qualsiasi sia la soluzione che verrà adottata per la fase di abbattimento del sovrappasso dovranno essere messe in opera le misure per garantire l'accesso e la gestione della sicurezza della rete SNAM.

Scaffino – comunica che in realtà la situazione è più complessa, perché gli interventi prevedono comunque dei tratti di protezione del metanodotto per cui andranno comunque formalizzati sia gli addebiti sia i risvolti economici volti a risolvere in maniera puntuale l'interferenza, di cui ad oggi

non risulta alcuna richiesta, e comunque il controllo della linea di metanodotto deve essere sempre garantita per tutte le fasi. Conclude e lascia la conferenza.

Segue discussione sulle problematiche tecniche ed esecutive delle possibili alternative di viabilità provvisoria e temporanea anche in relazione alla presenza della infrastruttura SNAM ed alla disponibilità di aree.

Pochettino – chiede che cosa indicare rispetto alle prescrizioni.

Camillo – per quanto riguarda Settimo esprime che sarebbe meglio ragionare sull'ipotesi della complanare temporanea e mantenere la funzionalità di c.so Romania così com'è. Si può chiedere ai proponenti una valutazione.

Colombo – osserva che fare l'asta Cebrosa a quattro corsie sarebbe probabilmente meno oneroso dell'abbattimento del cavalca-ferrovia di c.so Romania; l'unico problema di incertezze sarebbe la gestione di strada Cascinette.

Penna – chiede se l'apporto derivante della nuova logistica sull'area Michelin, con interventi realizzati con permesso di costruire, è stato valutato, e chiede quale sia la viabilità di accesso; evidenzia che in fase di scoping questi elementi non erano noti.

Amendola – comunica che attualmente l'accesso avviene da c.so Romania ed evidenzia che verrà parzialmente ridotto rispetto all'attività attuale per essere ribaltato su strada delle Cascinette.

Colombo – precisa ancora che è stato indicato che i flussi risultano trascurabili in relazione agli orari in cui si svolgono le attività.

Amendola – evidenzia ancora che in previsione futura c.so Romania si dovrebbe alleggerire relativamente al traffico pesante.

Camillo – riassumendo Comune di Settimo chiede che sia almeno valutata tecnicamente, con una soluzione progettuale, la soluzione complanare, richiamando una delle due soluzioni alternative; evidenzia che delle due soluzioni alternative solo una è stata presentata e l'altra enunciata verbalmente ma non motivata.

Pochettino . evidenzia che questo può essere la prima condizione; continua indicando che la seconda condizione potrebbe essere di spostare la fase demolizione all'applicazione della realizzazione di tutto l'asse di c.so Romania, ammesso che sia sostenibile dal punto di vista degli accessi a Bricoman.

Gallo - osserva che è opportuno verificare, con la valutazione di tutta str. Cebrosa a quattro corsie. la questione degli impatti sovracomunali, sulla scorta dei dati già riportati.

Pochettino – riprende l'argomento mettendolo in relazione all'osservazione pervenuta che contesta la strutturalità di tutta la variante. Spiega la tecnicità dell'argomento mettendo in luce l'interpretazione data ai casi simili da parte della Regione Piemonte ed evidenziando che anche Città Metropolitana ha avuto modo di esprimersi favorevolmente rispetto alla decisione assunta dalla Città.

Segue nuova discussione sull'allargamento di c.so Romania in merito all'interferenza dell'infrastruttura SNAM e in relazione al tema delle fognature. Seguono inoltre considerazioni sul tema dell'assenza di linee di indirizzo della Città su invarianza, superfici permeabili, PTC, aree verdi ecc. , temi rilevanti per la valutazione.

Si formulano considerazioni sul tema di invarianza idraulica, sul tema dei parcheggi permeabili e dell'assorbimento in falda, nonché della riduzione della temperatura ottenibile dalla realizzazione degli stessi parcheggi verdi.

Camillo – chiede informazione sui tempi della variante

Pochettino – spiega che è previsto di pervenire all'approvazione entro il mese di agosto; è inoltre previsto un permesso di costruire convenzionato, da rilasciare approvata la variante di piano che si sta valutando.

Penna – chiede perché in questo caso all'interno della ZUT si va a permesso di costruire.

Colombo – spiega che ci sono stati dei precedenti analoghi e che solitamente si usa il PEC, oppure il permesso di costruire convenzionato se non vengono modificate quelle che sono le destinazioni o le concentrazioni e così via; questo ha fatto sì che la scheda di dettaglio fosse legata alla procedura di VAS assieme alla variante.

Penna – in relazione al fatto che per l'area Bricoman si andrà a permesso di costruire, chiede se in questa fase di VAS non si chiede lo studio previsionale di impatto acustico.

Gallo – comunica che non viene richiesto perché non è previsto un dettaglio sufficiente.

A conclusione seguono valutazioni sulla comunicazione letta in conferenza da Federico e sulla opportunità di formulare in tale fase prescrizioni generali per la trasformazione.

Gallo: condivide con l'OTC il principio di non rendere pubblico i verbali della seduta riservata agli enti, sino alla conclusione del procedimento con la definizione del provvedimento conclusivo della fase decisoria.

§§§

IL DIRIGENTE
Ing. Claudio Bellini


