

## VERBALE CONFERENZA DEI SERVIZI

SEDUTA DEL 23/01/2019

Urbana di Trasformazione Ambito "16.35 – Palazzo del Lavoro", P.E.C.

Tavolo Tecnico di approfondimento viabilità

Fase di specificazione dei contenuti

*Con nota prot. n. 438, in data 19/01/2019 il dirigente del Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali della Città ha indetto il tavolo tecnico di approfondimento sul tema viabilità nell'ambito della fase di specificazione dei contenuti relativa al procedimento di VAS inerente il P.E.C. in oggetto indicato, invitando a parteciparvi le Amministrazioni interessate in data 23 gennaio 2019 alle ore 15.30 presso la Direzione Ambiente.*

*Sono presenti:*

*ASL Torino: Giuseppe Salamina, Morena Stroschia*

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

*Area Urbanistica: Giacomo Leonardi, Maria Rosa Mossino,*

*Servizio Verde Gestione: Matteo Castiglioni*

*Direzione Infrastrutture e Mobilità: Giuseppe Pentassuglia, Giuseppe Chiantera, Elena Bosio.*

*Servizio Urbanizzazioni: Paola De Filippi*

*5T: Francesco Fiore, Daniele Stella*

*ATIVA S.p.A.: Marco Borgna*

*SMAT Torino: Claudio Chiara*

*Proponenti, progettisti e Consulenti:*

*Pentagramma Piemonte: Stefano Ponchia*

*CDP Immobiliare: Anselmo Comito*

*AI Studio: Lorenzo Morra*

*Studio Rolla: Alberto Rolla*

**Morra** – sintetizza quanto previsto dal documento di scoping a livello di previsioni, evidenziando che il documento richiama le prescrizioni specifiche già formulate in sede di compatibilità ambientale dell'AdP e contestuale variante al P.R.G. in tema di traffico e viabilità, riferite a quest'ambito, in termini di area vasta e valutazione anche cumulativa di altre trasformazioni urbane site in prossimità. In merito alla fase attuale, riferisce della verifica prestazionale operata sulle direttrici e le intersezioni tra c.so Maroncelli e via Ventimiglia e quelle su via Ventimiglia a seguire verso il centro, rotatoria di via Garzigliana, e uscite e ingressi del sistema parcheggio rispetto a c.so Unità d'Italia.

**Gallo** – pone in rilievo che l'incontro è stato previsto perché chi ha dati e già gestisce la mobilità sia informato, in modo che le ipotesi sviluppate nel R.A. siano coerenti, per poi valutare nel successivo esame gli effettivi impatti ambientali residui sulla base di un quadro descrittivo condiviso. È quindi importante valutare con ATIVA e 5T i dati a disposizione e impostare un sistema di monitoraggio che può accompagnare successivamente le attuazioni.

Ricorda che, come ambito, oltre a focalizzare i rilievi sull'ora di punta commerciale, occorre anche attenzione rispetto ai carichi e allo specifico funzionamento del nodo Maroncelli anche negli altri orari della giornata.

**Chiantera** – ritiene che occorra attenzione non solo sul nodo, ma su tutta l'area, sia perché tutti i nodi limitrofi sono comunque carichi, sia perché in previsione dell'attivazione della metropolitana e degli altri interventi limitrofi (Palazzo della Regione, Città della Salute) l'area si trasformerà.

**Gallo** – dovendo prevedere dei rilievi o una infrastrutturazione per fare monitoraggio pone il quesito di che cosa prevedere e chiede se 5T ha già fatto una ricognizione.

**Fiore e Stella** – comunicano di aver guardato il sistema ed evidenziano che la situazione attuale non è delle migliori in quanto mancano delle spire, e inoltre sono presenti dati storici ma non dati attuali in tempo reale. Comunicano di aver ricevuto una richiesta di preventivo per la centralizzazione di rotonda Maroncelli ed evidenziano che il posizionamento della parte sensoristica avverrà dopo la sistemazione dell'area. Il piano di monitoraggio dovrà indicare quali sezioni considerare, e comporta finanziare l'intervento con spire che tuttavia potranno essere successivamente eliminate con il variare della viabilità. Precisano che attualmente sulla rotatoria ci sono dei cavidotti, ma le spire viaggiano su cavidotti semaforici realizzati da IREN e collegati alla loro regolatore che vengono gestite da 5T. Evidenziano che su Ventimiglia/Maroncelli esistono solo dati storici e occorrerebbe provvedere al rifacimento delle spire.

**Chiantera** – evidenzia che nella fase di cantiere i sensori salteranno mentre nel futuro, una volta sistemata l'intersezione, i sensori ci saranno; rimane da gestire la fase transitoria dall'approvazione del PEC all'inizio dei lavori.

**Gallo** – precisa che occorre capire se risulta necessario fare dei rilievi appositi per definire localmente il modello. Evidenzia che se il nodo va approfondito, perché ritenuto rilevante rispetto al funzionamento locale, occorre impegnare delle risorse.

**Morra** – evidenzia che dati ci sono, ma si riferiscono ai tempi dell'Accordo di Programma.

**Castiglioni** – precisa il concetto che se si devono fare i monitoraggi ha senso farli accordandosi con 5T in quanto occorre capire quali interventi che restano "definitivi" si possono realizzare da subito, e quali potrebbero essere provvisori per la fase transitoria, per poi essere modificati in funzione della modifica della viabilità, al fine di creare un sistema di rilevamento che possa rimanere il più possibile stabile.

**Morra** – ritiene che non ce siano altri nodi critici oltre quelli ora evidenziati.

**Gallo** – chiede quali dati occorre condividere con ATIVA

**Borgna** – segnala che ATIVA possiede i dati in ingresso su Torino da corso Trieste e sono aggiornati semestralmente. Ritiene che i dati di interesse, provenienti dal modello dei proponenti il PEC, debbano riferirsi sempre agli stessi dati in ingresso in Torino, mentre occorrerà capire tutte le previsioni fatte per le fasi di cantiere anche in funzione delle attuali criticità in ingresso al mattino.

**Chiantera** – evidenzia che soprattutto nella fase di cantiere stradale saranno da monitorare le code che probabilmente interesseranno anche il sottopasso Giamone.

**Gallo** – evidenzia che la cosa importante da valutare, è il funzionamento di un attrattore di traffico in un'area che comunque è critica e sarà oggetto di trasformazione, per andare a mitigare le attuali criticità; quindi occorre valutare lo studio dell'impatto della viabilità generata dalla struttura commerciale nonché dalla precedente fase cantieristica, con riferimento ad uno scenario di viabilità che ha una configurazione attuale e una futura.

**Chiantera** – evidenzia che le criticità rilevanti allo stato attuale sono conosciute.

**Gallo** - evidenzia che rispetto a questo punto di partenza noto, occorre aggiungere i due cantieri che si riferiscono, uno alle realizzazioni sull'edificio, e l'altro che si riferisce alla parte stradale.

**Morra** – ritiene che anche attraverso opportune regolazioni sull'orario di movimentazione dei mezzi, l'impatto delle attività di cantiere dell'edificio siano ragionevolmente gestibili; diverso è il caso del cantiere stradale per la modifica del nodo.

**De Filippi** – chiede informazioni su chi farà il monitoraggio nella fase di cantiere in quanto risulterebbe che i dati saranno forniti dai privati.

**Gallo** – tenuto conto dei costi di un monitoraggio che si protrarrà nel tempo, e che questa trasformazione deve essere coordinata con trasformazioni del sistema della viabilità dell'intorno, ribadisce la necessità di approfondire e valutare quale approccio dare al monitoraggio in modo che i dati che servono al proponente, in quanto obblighi in materia ambientale, possano servire anche ai vari Enti o Organismi interessati, per avere un quadro complessivo di quello che sta succedendo. Quindi si pone il quesito di capire quale sforzo di coordinamento occorre mettere in campo ora per fare un sistema di monitoraggio che serva nelle varie fasi; questo sforzo deve essere attuato tenendo conto negli scenari che vengono descritti, di come funziona il nodo nella situazione attuale e in quella di cantiere, perché potrebbe anche emergere la necessità di modulazione delle fasi per evitare situazioni successivamente ingestibili.

**Morra** – aggiunge che questa valutazione in scenari se deve essere lo scenario di valutazione del cantiere della rotonda Maroncelli, richiede il progetto di cantierizzazione della stessa.

**Ponchia** – evidenzia che la valutazione dell'impatto di Palazzo del Lavoro aperto, sulla situazione attuale, era già stata fatta in fase della precedente VAS e quindi non c'è nessun problema a ripeterla con gli approfondimenti richiesti a livello di R.A., con gli impatti previsti nel caso in cui Palazzo del Lavoro fosse andato in esercizio senza modifica alla viabilità. Precisa che questo fa parte degli studi previsti e già a loro disposizione. Comunica inoltre che il professionista incaricato ha parlato con la mobilità, per capire quale era il modello teorico fatto con la viabilità di rotonda Maroncelli modificata, e sta facendo delle valutazioni con l'analisi dei traffici attuali e con il carico modificato per l'attuazione dell'intervento, con la situazione cantieri finiti a regime. Evidenzia ancora che non dovrebbero esserci particolari sovrapposizioni tra i due cantieri, non sussistendo interferenze all'esterno dell'area di intervento.

**De Filippi** – ritiene che invece che il coordinamento per lo spostamento dei sottoservizi faccia carico al proponente

**Ponchia** – ritiene che si stia andando oltre quello che è l'oggetto del Rapporto Ambientale in quanto se ci sono interferenze saranno date delle prescrizioni per eliminarle, ma allo stato attuale è estremamente complesso cercare di determinare tutte le interferenze.

**Gallo** – specifica che il grosso dubbio che può venire ai valutatori attenga allo scenario di funzionamento della struttura con tutti i suoi carichi contemporaneamente al cantiere della rotatoria.

**Bosio** – evidenzia che il parere della mobilità indica che l'apertura del centro commerciale è vincolata alla realizzazione e messa in funzione della rotonda.

**Morra** – comunica che a questo punto decade la necessità di valutare lo scenario temporaneo tra l'esercizio del centro commerciale e la fase di cantiere della rotatoria.

**Ponchia** – esprime preoccupazione per le tempistiche con le quali vengono eseguite le opere pubbliche e comunica che chiederà garanzie da inserire in convenzione.

**Leonardi** – ritiene necessario distinguere le fasi che riguardano l'approvazione del PEC e la cantierizzazione dell'involucro. La subordinazione dell'autorizzazione commerciale all'esercizio

effettivo dell'attrattore, che rileva sotto il profilo del traffico, è una fase che non pregiudica l'attuazione dell'involucro. Non c'è dubbio che il finanziamento dell'opera non potrà venire che a valle del rilascio del titolo abilitativo. Il parere che subordina invece l'autorizzazione commerciale è una fase conseguente, ma nel frattempo il cantiere può essere avviato. Di fatto bisogna valutare quale può essere l'interferenza inerente alla cantierizzazione delle due opere.

**De Filippi** – evidenzia che questi sono argomenti da approfondirsi con il piano di sicurezza e quindi nel corso di una fase esecutiva.

**Morra** – evidenzia che in questa fase di PEC possono essere individuate delle necessità e degli obiettivi da raggiungere.

**Ponchia** – ribadisce che la VAS fa emergere i possibili rischi da interferenza e detta le prescrizioni operative per la fase attuativa dei diversi interventi affinché non si creino problemi.

**Gallo** – ritiene che l'argomento sia chiaro; sarà esaminata dal punto di vista ambientale una prescrizione nata dal punto di vista viabilistico. Evidenzia che le indicazioni fornite semplificano gli scenari ambientali. Chiede ancora che per la redazione del R.A. si facciano approfondimenti rispetto alla disponibilità di dati già presenti e si valuta, dove valga la pena, di strutturare un sistema di monitoraggio in continuo, piuttosto che una campagna ad hoc di approfondimento, integrando quanto è già stato fatto.

**Ponchia** – comunica che sulla rotonda Maroncelli si farà una campagna di monitoraggio spot con una telecamera, perché il rischio è di fare un lavoro che poi dopo poco andrebbe rimosso e non serve a nulla.

**Beltramino** – non evidenziando altri temi, chiude l'incontro.

