



CITTA' DI TORINO

A03 074 Ambiente - Osservatorio 21

Prot. N. 14463 2 1 DIC. 2018

Tit. 6 cl. 90 15, 24

Divisione Infrastrutture e Mobilità
Servizio Mobilità

Prot. 29770 Tit. 8 cl. 40 Fasc. 10/1

Data 17 DIC. 2018

Numero e classifica di protocollo devono essere citati nella risposta.

Alla Direzione Ambiente e Verde e Protezione Civile,
Area Ambiente
Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali
c.a. ing. Enrico Gallo

Alla Direzione Infrastrutture e Mobilità
Servizio Urbanizzazioni
c.a. ing. Paola De Filippi

Al Servizio Attività economiche e di Servizio Sportello
Unico Attività produttive,
Pianificazione Commerciale
c.a. Dott.ssa Daniela Vitrotti

EB/GC/SC/LG

Sede

OGGETTO: istanza di Autorizzazione per apertura centro commerciale tipo G-CC3
Pratica Suap: prot. 31541/2018 del 30/07/2018
Richiedente: Pentagramma Piemonte S.P. A.
Sito: Via Ventimiglia 221 - Palazzo del Lavoro - Torino. Parere.

In riferimento alla richiesta di parere in oggetto, esaminata la documentazione allegata, qui di seguito si esprimono considerazioni in merito allo studio d'impatto sulla viabilità e ad alcune soluzioni viabili che necessitano, a parere del servizio scrivente, di modifiche migliorative.

Lo studio d'impatto sulla viabilità analizza i diversi assi e nodi al contorno del Palazzo del Lavoro, sia nello stato di fatto, sia con i carichi aggiuntivi derivanti dal nuovo insediamento commerciale, tenendo anche in considerazione i flussi di altri attrattori futuri (Palazzo della Regione, Città della Salute, Parcheggio Bengasi).

Le simulazioni evidenziano che i flussi indotti dalle nuove attività commerciali delineano un livello di servizio accettabile, in quanto i livelli di servizio calcolati sulla rete non superano il livello C.

Nodo Maroncelli

Rispetto al nodo Maroncelli, lo studio identifica quale livello di servizio attuale nelle ore di punta il livello F, livello non accettabile secondo normativa per un nuovo insediamento commerciale, poiché il nodo non risulta in grado di assorbire alcun carico di traffico aggiuntivo, in quanto già in condizioni di saturazione nelle ore di punta del mattino e della sera.

Per risolvere la criticità del nodo, i vari studi di traffico eseguiti nel passato identificavano quale soluzione viabile migliore la costruzione di un sottopasso sugli assi Trieste/Unità d'Italia, infrastruttura che implica un oneroso spostamento dei sottoservizi esistenti nell'area, e che non trova nella prima fase dell'insediamento commerciale la copertura finanziaria per la sua realizzazione.

In accordo con il comune di Moncalieri, la Città di Torino ha simulato per il nodo Maroncelli / Unità d'Italia diverse soluzioni viabili alternative al sottopasso, individuando, quale soluzione viabile migliorativa in grado di avere una prestazione paragonabile al sottopasso in termini di aumento della capacità del nodo, la riorganizzazione della rotatoria con la semaforizzazione dei vari accessi veicolari.

L'analisi condotta dalla Città è stata inserita nello studio d'impatto sulla viabilità presentato dai proponenti, che si sono limitati al semplice calcolo del livello di servizio della nuova rotatoria semaforizzata, che sembrerebbe raggiungere il livello di servizio D.

Si ritiene che il calcolo del livello di servizio del nodo modificato sulla base dei dati di traffico risultanti dalle simulazioni eseguite dalla città di Torino (che hanno riguardato unicamente l'intersezione e utilizzato dati rilevati in periodi diversi e stimati con metodologie differenti), sia da integrare nello studio di impatto al fine di avere dati più omogenei possibili, vista l'importanza che riveste il nodo Maroncelli sulla rete cittadina.

Per condividere la soluzione viabile individuata per il nodo Maroncelli, sarebbe utile calcolare la prestazione della nuova rotatoria semaforizzata, con i flussi indotti stimati per gli altri nodi e sezioni analizzate nello studio di impatto, in modo che lo scenario finale sia verificato in modo coerente nel suo complesso.

Infine si rimarca che per realizzare le modifiche ipotizzate nella nuova soluzione viabile del nodo Maroncelli, è indispensabile che la Città abbia la disponibilità finanziaria derivante dagli oneri dovuti dai proponenti nei tempi utili per approvare il progetto esecutivo, appaltare ed eseguire le opere.

L'esecuzione dell'intervento dovrà essere contestuale alla riqualificazione del Palazzo del Lavoro, in quanto condizione indispensabile per l'apertura delle attività commerciali previste, visto che solo con la nuova configurazione e regolamentazione viabile sarà presumibilmente possibile assorbire il nuovo traffico indotto e migliorare il livello di servizio del nodo e quindi la sicurezza relativa alla disponibilità economica resta a maggior ragione determinante.

Via Ventimiglia

Il doppio accesso all'area adiacente alla scuola materna all'altezza di via Garzigliana pare non indispensabile visto che attualmente la strada è organizzata a doppio senso veicolare; l'innesto esistente su via Ventimiglia potrebbe essere eliminato realizzando una nuova bretella, che consentirebbe di entrare e uscire dall'area in rotatoria.

Gli attraversamenti pedonali in corrispondenza della rotatoria dovrebbero essere posizionati su tutti i lati e la piattaforma rialzata dovrebbe essere centrata sulla via Garzigliana.

La piattaforma rialzata in corrispondenza di via Testona deve essere ridotta e devono essere previsti gli attraversamenti pedonali su tutti i lati; inoltre deve essere verificata la posizione dell'impianto carburanti che pare essere più prossimo all'intersezione con via Testona.

Corso Maroncelli

Deve essere eliminato l'attraversamento pedonale previsto tra le due rampe del parcheggio interrato, mantenendo esclusivamente quello indicato in prossimità del nodo Maroncelli.

Mobilità ciclabile

Dovranno essere previsti percorsi ciclabili in connessione con le piste esistenti e quelle previste sull'asse di via Nizza e su corso Maroncelli in connessione con la pista esistente di corso Traiano oltre a garantire la continuità ciclabile con il comune di Moncalieri e ai percorsi lungo il parco del Po. Inoltre, per favorire la mobilità ciclabile, dovranno essere localizzati, parcheggi bici, anche coperti, lungo i percorsi. La definizione dei percorsi ciclabili e del posizionamento dei parcheggi saranno da concordare con il Servizio Mobilità nelle successive fasi di progettazione. Il progetto percorsi ciclabili dovrà essere sottoposto alla Consulta della mobilità ciclabile per il rilascio del parere di competenza.



Mobilità pedonale

Dovrà essere garantita la continuità dei percorsi pedonali su tutto il perimetro dell'area d'intervento e in particolare sul corso Unità d'Italia, mantenendo i marciapiedi esistenti, e/o creando connessioni adeguate al loro utilizzo e che garantiscano la sicurezza degli attraversamenti veicolari.

Tutti gli attraversamenti pedonali e le fermate del trasporto pubblico dell'area oggetto di intervento, dovranno essere dotati di percorsi tattili per consentire la piena accessibilità e l'orientamento dell'utenza non vedente e ipovedente.

Trasporto pubblico di superficie

La localizzazione delle fermate del trasporto pubblico di superficie dovrà essere concordata con GTT e il Servizio Mobilità in posizioni sicure e funzionali all'interscambio con altre modalità di spostamento.

Nelle successive fasi di progettazione dovranno essere approfondite e verificate nel dettaglio le soluzioni progettuali indicate nei documenti presentati.

Si ricorda che l'Amministrazione Comunale provvederà al monitoraggio dell'effettivo impatto dell'esercizio commerciale sulla circolazione della zona e nel caso in cui si rilevassero delle criticità viabili il Servizio scrivente si riserva di far realizzare ai richiedenti eventuali opere di adeguamento.

Impianti semaforici

L'impianto semaforico Ventimiglia / Maroncelli dovrà essere aggiornato con ottiche e a led e adeguato con dispositivi sonori e pulsanti di chiamata per i disabili visivi.

A seguito della realizzazione della nuova corsia veicolare per la svolta a sinistra da corso Maroncelli a via Ventimiglia dovranno essere rinnovati tutti i sensori di incrocio (inserendo nuove spire o realizzando altri sistemi di sensoristica più evoluti e innovativi), al fine di permettere la ricentralizzazione dell'impianto semaforico (adeguamento del modello di incrocio e inserimento della priorità al mezzo pubblico), in modo da consentire il funzionamento coordinato e collaborativo con il nuovo impianto che verrà realizzato sulla rotonda Unità d'Italia / Maroncelli, oltre all'inserimento nella rete gestita dalla centrale del traffico di ST.

Cordiali saluti

Il Direttore Divisione
Infrastrutture e Mobilità
Ing. Roberto BERTASIO



Il Dirigente Servizio Mobilità
Arch. Giuseppe SERRA



