

Controdeduzioni alle Osservazioni del Pubblico sulla Verifica di Assoggettamento a VIA del progetto preliminare del nuovo Centro Direzionale Intesa Sanpaolo, ai sensi dell'art. 14 della L.R. n. 40 del 14 Dicembre 1998.

Osservazioni del Prof. MONTANARI

protocollo generale Città di Torino n. 6694 del 20 Agosto 2009

Le osservazioni sono sviluppate secondo alcune considerazioni generali per poi soffermarsi sul tema del paesaggio e dei beni storico ambientali. Per chiarezza di lettura, gli argomenti trattati e le relative controdeduzioni sono di seguito sintetizzati.

CONSIDERAZIONI GENERALI (pag. 1-2)

Riferimenti scientifici non inerenti il progetto specifico (pag. 1)

Ai fini della predisposizione degli elaborati necessari per le procedure ambientali previste dal d.lgs. 152/06 e s.m.i. e dalla L.R. 40/98 e s.m.i., il proponente può avvalersi dei dati e delle informazioni in possesso dell'autorità competente, dell'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale (ARPA), del sistema informativo della Regione, nonché degli altri uffici della Pubblica Amministrazione, in quanto enti riconosciuti per il supporto tecnico e scientifico grazie al patrimonio di conoscenze acquisite nello svolgimento dei compiti istituzionali.

L'utilizzo di tali fonti dunque non solo è auspicabile ma permette di realizzare pienamente l'analisi di inquadramento necessaria per contestualizzare l'opera e individuare le indicazioni e i riferimenti da tenere in considerazione durante tutte le fasi di progettazione.

L'esplicitazione delle metodologie di analisi utilizzate è, infine, coerente con lo spirito della legge ed è elemento di garanzia in termini di trasparenza e scientificità procedurale.

MITIGAZIONI (pag. 1 -2)

La verifica di assoggettamento a VIA si applica ad un livello progettuale che è quello caratterizzante il progetto preliminare. Essendo sviluppata successivamente alla VAS se ne differenzia in quanto gli elementi mitigativi non sono più prescrizioni da attuare, ma soluzioni concrete comprese nel progetto.

Il modello adottato e riconosciuto a livello internazionale è il modello DPSIR che esprime quelle che sono le risposte del progetto rispetto agli impatti potenziali (e non le mitigazioni previste). Questo è il tenore complessivo del documento di Verifica di assoggettamento a VIA sviluppato che, per molti elementi, si spinge ben oltre i contenuti di un progetto preliminare (sezione delle facciate, impianti tecnologici, ...).

SUPERFICIE PERMEABILE, GIARDINO GROSA (pag. 2)

Partendo dalle prescrizioni del PRGC relative alla necessità di parcheggi, superficie coperta, SLP,..., che per il progetto sono dati di input e che in effetti vanificano la ridotta impronta del grattacielo ai fini dell'impermeabilizzazione, la riqualificazione del Giardino Grosa rimane l'elemento chiave per definire la permeabilità dell'area. In linea con l'osservazione, ma coerentemente con quanto descritto, sarà necessario fare uso di tecnologie innovative per i giardini pensili che, ottimizzando i cicli del suolo (equilibrato rapporto fra accumulo idrico, efficace drenaggio e costante aerazione), possano permettere non solo una riqualificazione superficiale, ma anche una vera e propria restituzione a spazi verdi.

Si ricorda ancora che, come citato a pag. 90-91 dell'Elaborato di Verifica di assoggettamento a VIA, Intesa Sanpaolo realizzerà l'intervento di rinnovo di tale area, senza oneri per la collettività, prevedendo una rigenerazione almeno dello strato superficiale della coltre di terreno. In ogni caso, preliminarmente alla realizzazione di qualsiasi opera, sarà effettuato un controllo a campione di tutto lo strato di terreno e delle capacità drenanti del contatto con la soletta. La rigenerazione del terreno sarà realizzata in sito mediante l'apporto di emendanti e fertilizzanti, costituiti da materia organica e componenti drenanti leggeri da mescolare con il terreno esistente, con aratura superficiale, fresatura, erpicatura, o quant'altro necessario, al fine di conseguire le caratteristiche fisico chimiche, di PH e di fertilità adatte.

Il progetto prevede anche una riorganizzazione dei percorsi e delle funzioni ed una efficace sistemazione botanica, con alberature di taglia medio - piccola ed esigenze edafiche limitate nell'area in cui la coltre di terreno è ridotta per la presenza del parcheggio interrato, mentre bordi densi di alberature di grande taglia disegneranno i lati esterni, dove c'è piena terra.”.

PAESAGGIO E BENI STORICO AMBIENTALI (pag. 2-10)

Pur essendo pienamente condivisibile il riferimento alla Convenzione Europea del Paesaggio, per altro citato e assunto quale riferimento anche all'interno dell'Elaborato stesso, è doveroso premettere che la scelta della realizzazione di un grattacielo di tale tipologia deriva da un processo di pianificazione, ormai diventato attuativo.

In merito all'esempio relativo alla tour Eiffel e alla polemica che sorse si ritiene che non si sia inteso sottolineare una non-capacità di comprensione da parte dei cittadini parigini dell'epoca, anche perché tra i firmatari della lettera pubblicata su “Le Temps” del 14 febbraio 1887 vi erano molte personalità del mondo della cultura letteraria, dell'arte e dell'architettura (da Verlaine a Dumas figlio, da Charles Garnier a Sully

Preudhomme, e molti di questi dopo fecero ammenda esaltando l'edificio....) in grado di "sentire" in maniera approfondita il vorticoso cambiamento dei tempi che andava verificandosi alla fine del secolo XIX, ma, piuttosto mettere in evidenza il fatto che opere di tale portata siano da sempre oggetto di detrazioni in prima istanza. La stessa dinamica si è ripetuta in anni più recenti con i casi, sempre parigini, della Piramide del Louvre e del Centro Pompidou, oggi tra gli elementi più amati e caratterizzanti il tessuto urbano contemporaneo della Capitale francese.

Gli esempi citati, relativi ai "grattacieli" presenti o pensati per la città, come si rileva, furono e in parte sono ancora soggetti a critiche: tuttavia gli stessi costituiscono la memoria di quegli anni di "pretesa modernità", al di là delle scelte culturali e urbanistiche successive. Gli architetti che si trovarono ad operare tra la fine degli anni cinquanta e lungo gli anni sessanta accolsero questa sfida offrendo risultati comunque qualitativamente validi, come si nota nelle Osservazioni in riferimento alle opere di Aloisio, BBPR e Morelli, sicuramente slegati ed episodici per l'assenza di una pianificazione coerente, cui forse vanno indirizzate le critiche più accese, ma indiscutibili dal punto di vista della cura progettuale, della tecnica e dell'esecuzione. Quindi non l'edificio in sé ma al più le mancate linee di sviluppo dell'area all'epoca o le mutate volontà politiche.

La conclusione contenuta a p.192 ha un riferimento più ampio che il solo grattacielo Intesa Sanpaolo; infatti, come è scritto, sposta l'attenzione verso i processi di trasformazione affrontati e da affrontare al fine di ripensare parte del territorio torinese per assecondare le nuove potenzialità di sviluppo della stessa dopo la fine della sua immagine di "città-fabbrica", considerando anche l'impatto positivo che molte di queste trasformazioni già attuate recentemente hanno prodotto. Non si cerca l'affermazione di una storia unica, ma si prova a costruire una storia in più, senza dimenticare le altre che hanno caratterizzato e continuano a caratterizzare Torino.

Osservazioni delle Associazioni Ambientaliste

protocollo generale Città di Torino n. 6710 del 21 Agosto 2009

Le osservazioni, escludendo la premessa che interessa PEC e procedura, sono sviluppate secondo l'indice dell'elaborato di Verifica di assoggettamento a VIA e tale suddivisione è rispettata anche nelle controdeduzioni.

Sui rapporti tra la procedura in esame e la procedura di valutazione ambientale strategica del PEC IntesaSanpaolo.

La Memoria Associazioni rileva (pagg. 1 e 2) che il "Centro Direzionale Intesa - Sanpaolo S.p.A. è stato oggetto di una procedura VAS", i cui esiti non sarebbero stati resi noti mediante pubblicazione di un provvedimento conclusivo; la presente procedura

di verifica di assoggettabilità a VIA sarebbe dunque compromessa in ragione dell'impossibilità di tenere in considerazione le risultanze della VAS e sarebbe dovuta pertanto essere sospesa fino alla data di pubblicazione di tale provvedimento.

I rilievi che precedono sono stati in parte già accolti dalla Città di Torino. Con determinazione dirigenziale n. 286 del 21 settembre 2009 il Settore Ambiente e Territorio ha sospeso i termini procedurali di cui all'art. 10 comma 3 della L.R. 40/98 al fine di consentire l'espressione del "Parere motivato" da parte dell'autorità comunale competente, nell'ambito del procedimento di VAS relativo al Piano Esecutivo Convenzionato.

A tal proposito, si chiarisce che le procedure di VAS e di verifica di assoggettabilità a VIA hanno oggetti differenti e, come tali, non risultano sovrapponibili.

La VAS, di cui all'art. 7 del d.lgs. n. 152/2006, come coordinata con il disposto di cui all'art. 20 della L.R. Piemonte n. 40/1998, ai sensi della Deliberazione della Giunta Regionale 9 giugno 2008, n. 12-8931 (recante "D.lgs. 152/2006 e s.m.i. "Norme in materia ambientale". Primi indirizzi operativi per l'applicazione delle procedure in materia di Valutazione ambientale strategica di piani e programmi", pubblicata sul B.U.R.P. n. 24 del 12 giugno 2008), infatti, ha ad oggetto unicamente "piani e programmi". La VIA (e la relativa fase di verifica di assoggettabilità) di cui all'art. 23 del d.lgs. n. 152/2006, come coordinata con il disposto di cui alla L.R. Piemonte n. 40/1998, ha invece ad oggetto dei "progetti".

Proprio in ragione del diverso oggetto, le analisi che hanno luogo in sede di VAS hanno carattere più generale e attengono a documenti pianificatori di ampia portata, mentre quelle svolte in sede di VIA (e relativa verifica) si spingono nell'ambito dello specifico progetto e valutano la documentazione progettuale di dettaglio (nel presente caso, il progetto preliminare del Centro Direzionale Intesa Sanpaolo).

Tuttavia, come anche considerato dall'allegato I alla D.G.R. 9 giugno 2008, n. 12-8931 che prevede l'opportunità di "utilizzare in modo adeguato, in sede di procedura di VIA, tutti gli elementi già positivamente valutati in sede di valutazione strategica o comunque decisi in sede di approvazione del piano o programma" (sezione "RACCORDO CON IL PROCEDIMENTO DI VIA E DI VALUTAZIONE D'INCIDENZA"), la Città di Torino ha ritenuto opportuno di disporre la sospensione del presente procedimento.

Tale sospensione, in particolare, è stata disposta con determinazione del dirigente del Settore Ambiente e Territorio in data 21 settembre 2009, n. cronologico 286, pubblicata all'Albo Pretorio dal 22 settembre 2009.

Il "parere motivato di compatibilità ambientale" conclusivo della VAS, reso con deliberazione della Giunta Comunale in data 27 ottobre 2009, n. mecc. 200906992/126, ha in seguito statuito la compatibilità ambientale del PEC relativo al

Centro Direzionale Intesa - Sanpaolo S.p.A., tale atto è in corso di pubblicazione all'Albo Pretorio e sul sito web del comune;

Osservazioni al P.E.C. (pag.2-3)

In merito all'offerta di parcheggi previsti nell'intero ambito Porta Susa si ribadisce quanto già illustrato nelle controdeduzioni alle Varianti 124 e 164 al P.R.G. vigente ed in particolare che "l'area di Porta Susa, dal punto di vista trasportistico, si configura come "Polo di Interscambio" la quale, con la stazione ferroviaria del passante, la stazione della metropolitana, l'incrocio tra il viale della Spina e corso Vittorio, risulta caratterizzata da livelli di accessibilità con i mezzi pubblici superiore ad ogni altra della città. Proprio nell'ottica di ridurre il ricorso ai mezzi privati di trasporto, si colloca la scelta dell'Amministrazione di non concentrare nell'area di Porta Susa ulteriori quote di parcheggi pubblici utilizzando, pertanto, come standard a parcheggi una porzione del parcheggio di corso Bolzano (ovvero 1/3 del dimensionamento attuale)".

Per quanto concerne il calcolo del fabbisogno di servizi, la Variante al P.R.G. ha puntualmente indicato i parcheggi pubblici da realizzare in struttura di competenza delle diverse UMI, associando in particolare alla UMI I l'obbligo di realizzare un parcheggio pubblico di mq. 8.800.

Le aree destinate a servizi pubblici a raso ed in struttura sono state evidenziate, per l'intero Ambito 8.18/3 - Porta Susa, nella Tavola 4b, allegato n. 12 al PEC, dalla quale si evince il soddisfacimento del fabbisogno relativo ai diritti edificatori dell'intero ambito, pari a mq. 118.102.

In particolare, per quanto riguarda la UMI I, nella relazione tecnico illustrativa, allegato n. 1 al PEC, viene indicato il fabbisogno complessivo di servizi, che risulta pari a mq. 52.861, di cui mq. 20.000 a parcheggi pubblici e mq. 32.861 a servizi a raso.

I parcheggi pubblici in struttura vengono reperiti nel nuovo parcheggio in via Nino Bixio (mq. 8.800), nel parcheggio di corso Bolzano (mq. 9.900) e per quota parte (mq. 1.300) nel Mezzanino Nord, mentre le aree a servizi pubblici a raso sono ricomprese nelle aree evidenziate in verde nella tavola di cui sopra (All. 12 al PEC).

Ciò premesso, non si ritiene configurabile alcun danno erariale in quanto la valutazione dei diritti edificatori è già stata effettuata tenendo conto dell'assetto giuridico-urbanistico impresso dalla variante.

Osservazioni in merito all'inquadramento urbanistico dell'intervento (pag. 3-5)

Motivazione dell'intervento (pag. 3-4)

La motivazione di qualunque nuova opera è intrinsecamente legata all'escursus storico di pianificazione della Città di Torino, così come riportato al Cap. 1.2.1. del Documento

di verifica di assoggettabilità a VIA. Richiamare le motivazioni che hanno portato la Città di Torino ad avviare la trasformazione è necessario per una valutazione della coerenza tra scelte strategiche, varianti urbanistiche e relativo progetto. Si ritiene rientri nei compiti della Verifica di assoggettamento a VIA del progetto preliminare del nuovo Centro Direzionale Intesa San Paolo non tanto la discussione delle scelte pianificatorie effettuate negli anni, quanto la sostenibilità del progetto risultato del processo.

Il contesto degli interventi previsti in Spina 2 (pag. 4-5)

Si ritiene che siano stati condotti approfondimenti adeguati al grado di definizione degli interventi citati nell'osservazione; tali approfondimenti, relativi alla contestualizzazione degli interventi, sono stati valutati e concordati anche nelle fasi di Conferenza dei Servizi, ponendo particolare attenzione alla realizzazione di parcheggi e alla conseguente variazione di flussi di traffico. Ulteriori elementi sono riportati nella controdeduzione "La nuova area di trasformazione: analisi della viabilità di progetto (pag. 10-11)

Si ricorda che la dotazione di parcheggi non ha proceduto per comparti isolati, ma si inserisce in una analisi di più vasto respiro e, a tal fine, è stata riportata a chiarimento dei concetti sopra espressi una tavola di inquadramento di tutta la Spina (pag. 138 fig. 62 del Documento di verifica di assoggettabilità a VIA). La scelta, per quanto legata alle SLP dei singoli comparti, è stata valutata nel suo complesso, talvolta spostando la realizzazione di alcuni parcheggi pubblici (ovviamente non quelli di pertinenza) per andare a sopperire a carenze locali.

Proprio nel caso in oggetto, la scelta di realizzare un parcheggio pubblico in via Nino Bixio è nata anche dal confronto tra Amministrazione e cittadini, in risposta ad esigenze del luogo ed ha permesso di rispondere ad esigenze differenti con un'unica opera.

Per quanto riguarda la soluzione ipotizzata di modificare la viabilità locale in funzione della futura congiunzione tra via Cavalli e corso Matteotti, questa è stata tenuta in considerazione dal Comune di Torino Settore Mobilità che, avendo valutato le variazioni dei flussi indotte da tale opera, ha richiesto la disposizione degli accessi così come riportati nel progetto presentato. Si ritiene invece assolutamente fuori luogo e non motivata la richiesta di utilizzo degli oneri di urbanizzazione derivanti dall'intervento per la realizzazione della suddetta congiunzione viaria.

Introduzione metodologica (pag. 5-8)

Motivazione dell'opera e alternative progettuali (pag. 5-8)

Relativamente all'uso delle tabelle di confronto tra le diverse alternative progettuali, si

vuole innanzitutto chiarire le scelte che sottendono la definizione dell'alternativa 1; di seguito si risponderà puntualmente alle singole osservazioni. Analogamente si procederà per il confronto tra alternativa “zero” e alternativa di progetto.

Premesso che le scelte localizzative avvengono in sede di Variante e non di PEC, né di Progetto Preliminare, la scelta di non considerare come alternativa possibile la delocalizzazione dell'intervento in altra area, ma piuttosto di ipotizzare un progetto tecnologicamente differente sulla stessa, nasce dalla volontà di valutare la sostenibilità dell'intervento in ottica di continuità strategica dell'intervento per la città di Torino. Delocalizzare l'intervento non può, allo stato attuale, essere considerata una alternativa realistica.

La scelta di ipotizzare la realizzazione di due edifici è derivata poi dalla discussione, in ambito di elaborazione del documento, relativa soprattutto all'elemento che più era stato contestato inizialmente al progetto, ossia la sua altezza, nonché dall'idea di valutare quali potevano essere gli effetti realizzando edifici con altezza inferiore ai 100 m.

La scelta invece di considerare come alternativa una tipologia di costruzione e gestione tradizionale dei due ipotetici edifici deriva dal voler valutare quali possano essere gli effetti dovuti dalla costruzione di tipologie edilizie che rappresentano la quotidianità delle costruzioni attuali, le quali sono realizzate per la maggior parte con tecnologie e materiali ben lontani da quelli scelti per la Torre Intesa Sanpaolo. Il riferimento a tipologie “standard”, in mancanza di concrete alternative, è da valutarsi logica e corretta, in quanto si rifà non tanto a progetti “tristemente convenzionali”, ma a progetti che, oltre a venire realizzati quotidianamente nel nostro paese, rispondono comunque agli standard quanti-qualitativi di legge.

Da questo derivano le considerazioni che sono state utilizzate per la compilazione delle tabelle citate, alle cui singole puntualizzazioni si va di seguito a replicare.

Per quanto riguarda l'accessibilità è innegabile come, rispetto a una qualunque altra tipologia standard, gli accorgimenti scelti da Intesa Sanpaolo siano quantitativamente superiori.

Per quanto riguarda il traffico si osserva come la realizzazione di un progetto da parte di un unico proponente, come Intesa Sanpaolo che si è impegnato formalmente in iniziative volte a migliorare gli impatti sulla mobilità (si veda Documento di verifica di assoggettabilità a VIA Allegato XII - Dichiarazione intenti), è sicuro elemento di sostenibilità ambientale, difficilmente riscontrabile in ipotesi con maggiore frammentazione.

Per quanto riguarda il valore del progetto, concordiamo con gli estensori delle Osservazioni che la qualità architettonica sia un elemento chiave della valutazione, qualità architettonica che infatti viene garantita, nel progetto proposto da Intesa San Paolo, non solo dall'essere stato scelto in sede di concorso, ma anche dal comprovato

riconoscimento internazionale dell'arch. Renzo Piano.

Per quanto riguarda gli aspetti energetici, l'attenzione a tale argomento è uno degli elementi chiave nella progettazione realizzata da Intesa Sanpaolo, come dimostrato dalla realizzazione di documenti e studi ad hoc (riportati in allegato e all'interno dell'elaborato presentato), atti proprio a realizzare un edificio innovativo che comporti un reale risparmio energetico. Sebbene, infatti, esistano pubblicazioni che argomentano quanto siano energivori i grattacieli, si ricorda che il progetto proposto non viene considerato come un "edificio alto a parità di tecnologie di risparmio energetico adottate" ma come edificio che utilizzerà il maggior numero possibile (da un punto di vista di fattibilità tecnico-economica) di tecnologie innovative che non sono generalmente diffuse nelle classiche realizzazioni di edifici alti, e in ogni caso in ultima analisi si deve confrontare con l'impatto energetico che, ad oggi, comporta il mantenimento delle sedi Intesa Sanpaolo dislocate sul territorio torinese (alternativa 0).

A conferma di quanto detto si ricorda che, come citato nell'Elaborato, tali elementi sono la base per la certificazione energetica che Intesa Sanpaolo realizzerà attraverso il Protocollo SBC che, non a caso, è la prima certificazione di tale genere per edifici alti applicata in Italia, a sottolineare ulteriormente l'interesse ma soprattutto l'impegno in tale direzione. Visto quindi che questi temi sono stati considerati centrali lungo tutto il processo di pianificazione e progettazione e che essi sono stati ben motivati all'interno dell'Elaborato, non si può che concordare con gli estensori delle osservazioni che "sono le tecnologie adottate e la qualità delle scelte progettuali che determinano la sostenibilità ambientale di un edificio, e non la sua altezza".

Per quanto riguarda la qualità del suolo si rimanda alla controdeduzione "SUPERFICIE PERMEABILE, GIARDINO GROSSA (pag. 2)" delle osservazioni del prof. Montanari.

Relativamente all'alternativa 0, osserviamo che essa rappresenta l'attuale stato di fatto e fa necessariamente riferimento alla destinazione d'uso ormai definita dal PRG. Anche volendo escludere l'attuale presenza del cantiere, ma confrontandosi con uno stato precedente (ex stazione di autobus dismessa) o uno stato futuro (sola chiusura e copertura dello scavo), l'assenza di una realizzazione di qualsivoglia tipologia edilizia e dunque di una pianificazione su tale area non può far pensare alla semplice realizzazione di un giardino. Questo non solo perché se si tratta di opzione "zero" si intende "mancanza di attuazione di progetti alternativi" e dunque la "qualità" dell'area non si potrà discostare oggettivamente da un quadro di trascuratezza data dall'assenza di progetti qualificanti, ma anche perché, fermo restando come detto che la destinazione d'uso è ormai definita, essa è identificata come "a servizi" con previsione di realizzare 50.000 mq di SLP e dunque non può far pensare alla "naturale espansione del contiguo giardino". L'ipotesi considerata dunque è proprio espressione del mancato accoglimento di "opportunità".

Per quanto riguarda l'ipotesi di errori di inserimento di elementi in tabella, si ribadisce

che per “sedi costruite secondo tecniche tradizionali” si intendono, in questo caso, le diverse sedi di Intesa Sanpaolo dislocate sul territorio torinese. E’ dunque corretto affermare che, essendo queste costruite con metodi tradizionali, la realizzazione del nuovo grattacielo con tecniche innovative risulterà un intervento migliorativo dal punto di vista dell’inquinamento e della deplezione dell’ozono. Tale concetto si appoggia ad un concetto di area vasta e di economia di scala, che permette di ragionare su tutto il comprensorio torinese (come già fatto per il traffico), non limitando impatti e benefici al solo ambito strettamente locale.

Per quanto riguarda l’aspetto paesaggio e il giardino Grosa si rimanda ai successivi punti “Paesaggio e beni storico ambientali: analisi della percezione visiva” e “I giardini Grosa (pag. 14-16)”

Caratteristiche dell’intervento (pag. 8-11)

Principali soluzioni tecnologiche impiantistiche (pag. 8-9)

Per quanto riguarda le osservazioni si ritiene necessario evidenziare i seguenti aspetti presenti nel “Documento di verifica di assoggettabilità a V.I.A.”:

nel “Documento di verifica di assoggettabilità a V.I.A.” a pagina 28 e in generale nel capitolo 2.2 “Principali soluzioni tecnologiche impiantistiche” si descrive la modalità di produzione del calore, specificando come il sistema utilizzi energia elettrica per alimentare le pompe di calore. L’impatto ambientale di tale fonte di energia viene valutato positivamente in quanto i progettisti dichiarano che l’energia elettrica utilizzata verrà interamente prodotta in centrali idroelettriche, che sfruttano quindi una fonte rinnovabile. Tale affermazione è confermata con l’evolversi del progetto ed è un elemento sicuramente positivo in termini di sostenibilità dell’intervento;

per quanto riguarda l’utilizzo del teleriscaldamento, si precisa che l’allacciamento è previsto soltanto in casi di particolare ed eccezionale necessità. Si è, pertanto, ritenuta prioritaria una valutazione delle condizioni di normale esercizio. L’impatto ambientale dell’utilizzo del teleriscaldamento è comunque valutato positivamente in quanto la produzione di energia su grande scala avviene con efficienza maggiore. Come si evince dalla Deliberazione della Giunta Regionale 4 agosto 2009, n. 46-11968 “Aggiornamento del Piano regionale per il risanamento e la tutela della qualità dell’aria - Stralcio di piano per il riscaldamento ambientale e il condizionamento e disposizioni attuative in materia di rendimento energetico nell’edilizia ai sensi dell’articolo 21, comma 1, lettere a) b) e q) della Legge Regionale 28 maggio 2007, n. 13 Disposizioni in materia di rendimento energetico nell’edilizia, “[...] nel corso degli ultimi anni, in considerazione dei benefici ambientali ed energetici della tecnologia, la Regione ha inteso sostenere fortemente la diffusione di reti di teleriscaldamento [...]”. Per quanto

riguarda “l’impatto sul resto della rete e delle utenze nell’area limitrofa”, tali analisi saranno supportate da opportune simulazioni nelle fasi progettuali successive; la figura n. 4 di pagina 28 del “Documento di verifica di assoggettabilità a V.I.A.” schematizza il funzionamento della tecnologia impiantistica in progetto, la pompa di calore ad acqua di falda. L’acqua di falda non costituisce una fonte energetica bensì è il fluido cui l’impianto sottrae calore per cederlo al fluido termovettore che circola nell’impianto. La pompa di calore deve essere alimentata con energia elettrica, prodotta a sua volta, come sopra indicato, da fonti rinnovabili; il fabbisogno energetico è indicato a pagina 293/294 nota n. 5 del “Documento di verifica di assoggettabilità a V.I.A.” mentre alcuni altri dati, quali la verifica dimensionale della produzione di acqua calda sanitaria, non possono essere oggetto di un progetto preliminare né tantomeno di una verifica di Assoggettamento a VIA.

Organizzazione del sistema infrastrutturale: il sistema del traffico (pag. 9-10)

Le valutazioni relative alla mobilità indotta in destinazione dal grattacielo hanno condotto a stimare 863 autovetture nell’ora di punta 8.00-9.00 pari, effettivamente, a quasi il doppio dei posti di pertinenza in progetto (486 posti). E’ intenzione della Città richiedere a Intesa San Paolo un impegno significativo per incentivare l’utilizzo del trasporto pubblico da parte dei suoi dipendenti, azione prescritta e da monitorare. Evidenziato che la mobilità indotta dal nuovo polo non andrà verosimilmente a sovrapporsi a quella di tipo residenziale è opportuno evidenziare altresì che adiacente all’area in cui sorgerà il nuovo grattacielo è attivo da anni il parcheggio Palagiustizia che, con i suoi 485 posti auto, costituisce un buon serbatoio di offerta di sosta sia per l’utenza destinata al Palagiustizia sia per l’utenza destinata nella zona in generale. Secondo alcuni recenti elaborazioni fornite da 5T (Tecnologie Telematiche per il traffico e i Trasporti a Torino), in un giorno feriale medio del mese di giugno 2009, con la nuova sede della Provincia di Torino pienamente a regime, l’occupazione del parcheggio in questione tra le 8.00 e le 9.00, garantiva mediamente il 51% dalla capacità residua, pari a circa 250 posti. Al parcheggio del Palagiustizia si aggiunge il parcheggio Nino Bixio che verrà realizzato in prossimità di corso Ferrucci, contestualmente alla torre Intesa-Sanpaolo, con 273 posti auto pubblici; si ribadisce, infine, che il fabbisogno di posti auto di pertinenza a nuove costruzioni è regolamentato da specifiche normative, pienamente rispettate dal progetto Intesa-Sanpaolo.

Per quanto riguarda l’“ulteriore inesorabile peggioramento della qualità dell’aria” citato nelle osservazioni si sottolinea il fatto che, benché rispetto allo stato attuale, tutti gli scenari di traffico esaminati presentino emissioni veicolari incrementali, come logica conseguenza della domanda di mobilità via via crescente, le variazioni stimate sono limitate a poche unità all’ora, peraltro distribuite su un reticolo stradale mediamente

esteso.

Rispetto allo stato attuale si stimano, complessivamente, 8,5 kg/ora in più per il CO, 1,3-1,6 kg/ora in più per gli NOx, poco più di 33 g/h in più per le polveri sottili e 22 g/ora in più per il Benzene.

E' inoltre importante notare che le stime in oggetto si riferiscono alle emissioni veicolari e, come tali, non corrispondono propriamente alle concentrazioni di inquinanti potenzialmente presenti nell'aria, funzione di fattori atmosferici (direzione e velocità del vento, stabilità atmosferica, temperatura dell'aria) e di elementi legati alla morfologia del tessuto urbano (altezza palazzi, larghezza strade).

I livelli di emissione stimati sono infatti da correlare con il contesto territoriale in cui tali emissioni avvengono, caratterizzato da strade con elevati indici di diffusione (strade con lati del tutto aperti o sezioni stradali di larghezza tale da garantire rapporti altezza edifici/larghezza effettiva della strada che non appartengono ai "canyon" stradali veri e propri).

Altro elemento significativo è costituito dalla composizione del parco veicolare circolante utilizzato per le simulazioni di tipo ambientale. Tutte le valutazioni sono state effettuate a parità di parco veicolare (Parco ACI 2006), benché sia verosimile ipotizzare che in futuro (ma già oggi rispetto al 2006), grazie anche agli incentivi statali per acquisto di vetture ecologiche, tale parco possa rinnovarsi in modo consistente, verso una configurazione composta da veicoli quasi totalmente a basso impatto ambientale. Le stime in oggetto devono, quindi, essere considerate del tutto cautelative.

Ulteriore riflessione deriva dalla seguente osservazione "... appare irresponsabile che non venga preso in considerazione alcun elemento di mitigazione dell'inquinamento veicolare ma anzi vengano demandate le soluzioni ad un futuro e un soggetto non meglio precisati...mobility manager...". Nella realtà il mobility manager di Intesa-Sanpaolo è stato già da tempo nominato e ha di recente dato il via ad alcune iniziative specifiche volte alla definizione del Piano degli Spostamenti Casa-Lavoro delle attuali sedi di lavoro del gruppo, in vista anche del futuro trasferimento nel nuovo grattacielo. Tali iniziative, oltre a esaminare le abitudini dei dipendenti in merito agli spostamenti casa-lavoro, sono volte anche a comprendere se tali abitudini si modificheranno alla luce del trasferimento di sede e come i dipendenti si pongono in relazione a nuovi sistemi di trasporto sostenibile, eventualmente implementati a livello aziendale (navette aziendali, car pooling, ...). Le attività di mobility management aziendale dovranno integrarsi con quelle del mobility manager di area (qui intesa come Provincia di Torino), già operante da anni sul territorio con l'obiettivo di integrare, ove possibile, le esigenze di mobilità delle imprese e delle aziende locali, nell'ottica di una mobilità sostenibile. E' importante evidenziare come la nomina del mobility manager aziendale non costituisca per il gruppo un obbligo di legge. Con una Lettera di intenti datata 19/06/09, l'Azienda ribadisce infatti che, nota l'attenzione sempre crescente sul tema della Mobilità Sostenibile, è forte la volontà di confermare il proprio impegno a

intraprendere nuove iniziative volte a migliorare gli impatti sulla mobilità, anche in relazione agli spostamenti casa-lavoro del proprio personale che utilizzerà il nuovo Centro Direzionale di Torino.

La nuova area di trasformazione: analisi della viabilità di progetto (pag. 10-11)

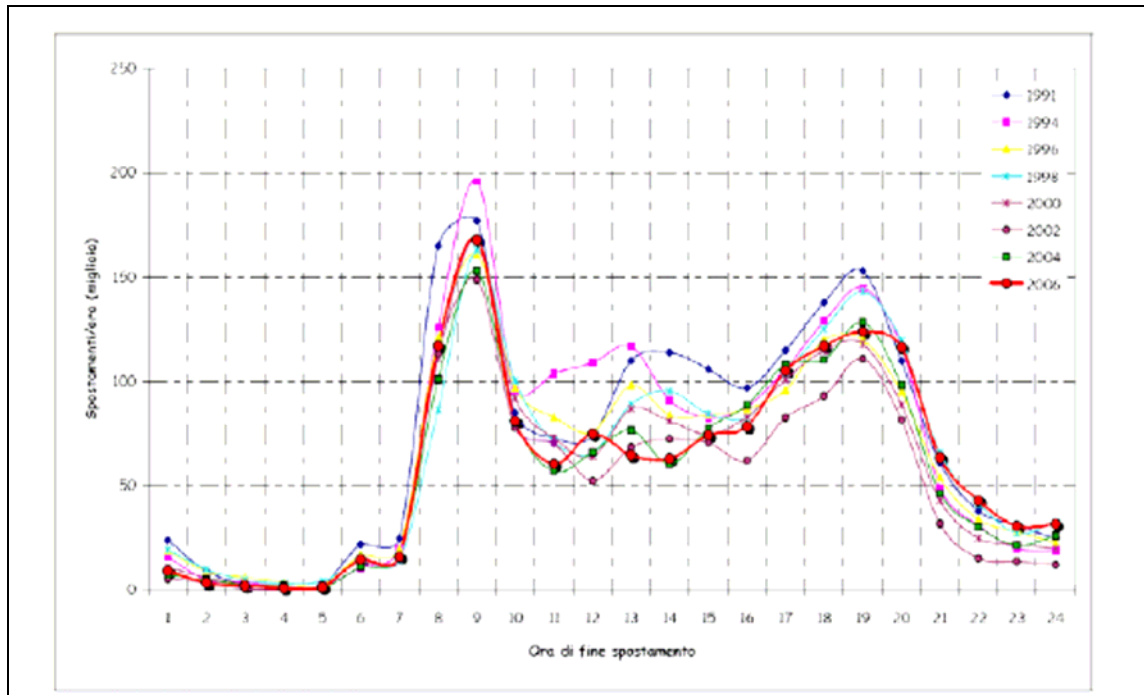
Si riportano le osservazioni rilevate, alle quali viene di seguito puntualmente controdedotto:

- “Non viene dichiarato in alcuna parte del documento che saranno proprio i dipendenti di P.zza San Carlo a trasferirsi nel torrione, per cui perde ogni senso comune la precedente affermazione sulla fascia orario/distribuzione delle entrate.”

In merito si rileva che il trasferimento dei dipendenti di Intesa-Sanpaolo nel grattacielo di C.so Inghilterra interesserà parzialmente i dipendenti dell’attuale sede di P.zza San Carlo, e tutti i dipendenti delle numerose sedi dislocate sul territorio cittadino torinese. Lo studio realizzato da Tekne Ingegneria nel maggio 2007 in relazione alla distribuzione giornaliera degli arrivi in auto del personale Sanpaolo IMI impiegato è stato utilizzato unicamente per poter disporre di un tasso medio di ingresso tra le 8.00 e le 9.00 (ora di punta in esame nelle simulazioni modellistiche) caratterizzante gli addetti di una realtà lavorativa di tipo bancario.

- “... sarebbe stato altrettanto importante valutare i flussi in altre fasce orarie. Manca infatti qualsiasi valutazione su fascia oraria/distribuzione delle uscite.”

L’analisi dei possibili impatti di tipo trasportistico legati alla realizzazione di nuovi poli di tipo terziario, attrattori/generatori di traffico si riferisce tipicamente all’ora di punta della mobilità motorizzata, caratteristica dell’ambito in cui si inserisce il nuovo intervento: nel caso specifico, all’intervallo 8.00-9.00. Tale prassi è volta a considerare la situazione peggiore possibile che, nel caso in esame, risulta costituita dal sovrapporsi della punta della mobilità cittadina con la punta della mobilità degli addetti. L’esame della relazione tra i flussi in uscita dal grattacielo e la mobilità di fondo non porterebbe certo a valutare situazioni di criticità più elevate, quanto piuttosto ad esaminare scenari più di “morbida”. E’ noto, infatti, che la distribuzione delle uscite degli addetti risulta generalmente più distribuita nel tempo rispetto a quella degli ingressi, limitata a fasce orarie ristrette, così come la mobilità motorizzata presenta una punta serale decisamente più appiattita rispetto a quella mattutina (cfr. immagine che segue).



Distribuzione giornaliera della mobilità motorizzata – comune di Torino (Fonte: IMQ 2006 – Agenzia Mobilità Metropolitana Torino)

- “...sono sistematicamente sottostimati i numeri di persone che per motivi di lavoro si recano nell’area di intervento. Non si tiene conto del numero di persone che accedono ai locali della nuova sede della Provincia di Torino, per cui....”.

Le stime in oggetto sono state condotte con riferimento a dati oggettivi, ove possibile sostenuti da studi pregressi o quantomeno da ipotesi esplicitate anche sulla base dell’esperienza.

Come chiarito nella Relazione Ambientale in esame, al mese di Ottobre 2008, periodo cui si riferiscono i rilievi di traffico di riferimento per le valutazioni trasportistiche, il trasferimento dei dipendenti provinciali nella torre della Provincia risultava quasi del tutto completato (95%). La mobilità generata dai dipendenti provinciali già trasferiti e dai relativi utenti esterni risultava, pertanto, conteggiata nei rilievi di traffico. Per i circa 50 dipendenti in attesa di trasferimento è stato ipotizzato un utilizzo dell’autovettura pari al 60%. L’apporto del 5% di dipendenti ancora da trasferire non è ritenuto rilevante ai fini della domanda aggiuntiva relativa agli utenti esterni.

Per la nuova Stazione di Torino Porta Susa le stime sono state riferite a quanto già previsto nell’Allegato F dello Studio di Compatibilità Ambientale P217-R166/03 dello studio TEI.

Con riferimento alla nuova torre RFI, in assenza di informazioni specifiche relative alla destinazione d’uso e al conseguente numero di persone ospitate, ma con la volontà di comprendere in qualche modo anche l’apporto della mobilità indotta dalla medesima, sono state utilizzate le ipotesi formulate per il grattacielo Intesa Sanpaolo, ovvero applicando il rapporto tra la SLP del grattacielo Intesa e le auto indotte dal grattacielo ai

mq di ASPI+uffici e di hotel previsti per la torre RFI.

- In relazione all'esclusione dalle considerazioni di mobilità di alcuni poli al contorno per i quali sono previsti progetti di recupero e riqualificazione, si fa presente che tale iniziativa non è stata dettata dall'idea che questi interventi non generino nuova mobilità, quanto piuttosto dall'assoluta impossibilità di quantificarne, anche in modo sommario, i veicoli indotti, anche questa volta, data la totale assenza di informazioni sulla futura destinazione d'uso. Basti pensare che, alla data del 9 febbraio 2009, nella quale è stata assunta la Deliberazione del consiglio comunale avente ad oggetto: " Variante parziale n. 181 al P.R.G., ai sensi dell'art. 17, comma 7 della L.U.R. 56/1977 e s.m.i., concernente l'ambito 8.18/2 spina 2 "Le Nuove". Adozione" non risultano ancora chiari gli aspetti legati alla riqualificazione dei poli in oggetto. Una qualunque ipotesi di worst-case che comprenda gli interventi in oggetto non potrebbe avvalersi di alcuna base quali-quantitativa, risultando poco attendibile e fortemente criticabile.

- Un'ultima nota merita l'affermazione di scarsa attendibilità delle valutazioni modellistiche conseguente l'utilizzo di valori impropri per alimentare il modello di traffico e legata al considerare "povera" la campagna di rilevazione del traffico realizzata nell'ambito dello studio in esame.

In merito va precisato che:

l'andamento del traffico veicolare costituisce un fenomeno interessato da una certa variabilità intrinseca. Nello specifico, è stato più volte osservato che una medesima strada, rilevata più giorni consecutivamente (sempre comunque su medesimi tipo-giorno, ovvero infrasettimanale, prefestivo, festivo, ...), presenta variazioni di volumi di traffico entro range massimi pari anche del 20% (in positivo o in negativo);

le rilevazioni di traffico sono state effettuate su tre giorni di una settimana di ottobre del 2008. Tutte le 12 sezioni di rilevamento sono state monitorate una sola giornata, su tre giorni infrasettimanali (martedì, mercoledì, giovedì), caratterizzati da una tipologia di traffico simile, depurata da fenomeni di pendolarismo (che interessano il lunedì e il venerdì) o legati a giorni prefestivi e festivi (sabato e domenica);

i rilievi sono stati utilizzati unicamente per calibrare il modello di traffico, ovvero per portare il tool di simulazione a definire una situazione di traffico attuale il più possibile prossima a quella reale. Un modello di traffico di dettaglio pari a quello utilizzato nello studio si considera calibrato quando la differenza tra i flussi rilevati e quelli calcolati si mantiene entro uno scarto del 20% (in più o in meno).

Caratteristiche dell'impatto potenziale (pag. 11-18)

Paesaggio e beni storico ambientali: analisi della percezione visiva (pag. 11-14)

Preliminarmente non si ritiene che il materiale iconografico e l'esposizione sull'evoluzione storica del sito, riconosciuti utili ed esatti dagli stessi estensori delle

osservazioni, siano scollegate dal problema in quanto le mutazioni urbane descritte rappresentano il quadro in cui si inserisce l'opera in oggetto e, dunque, elemento fondamentale su cui basare la valutazione.

In particolare, per le simulazioni visive riportate sono stati scelti:

da un lato, luoghi panoramici extraurbani, finalizzati ad inquadrare il cambiamento dello skyline urbano visto dall'intorno della città stessa e dunque da punti che permettessero, come ad un osservatore esterno, un abbraccio totale della città a 360 gradi;

dall'altro lato, luoghi interni al contesto urbano che fossero rappresentativi dei principali assi cittadini, in particolare quelli tutelati, e che rappresentassero il punto di vista, a livello stradale, degli abitanti della città.

L'esistenza di un'"immensa rete di punti di vista" da cui realizzare ulteriori fotoinserimenti è ovvia almeno quanto la sua impossibilità di realizzazione, in particolare se si vogliono far rientrare in essa le "case di abitazione da cui decine di migliaia di torinesi godono del panorama delle Alpi", ma soprattutto rappresenterebbe un metodo totalmente discordante con i principali studi in tale campo, che sottolineano la necessità di valutare gli inserimenti architettonici da punti di vista strettamente pubblici.

Tali simulazioni restituiscono un'oggettiva mancanza di sovrapposizione con i principali monumenti e con lo skyline delle Alpi, come un'oggettiva percezione di un nuovo asse caratterizzato da edifici moderni che costituiscono e costituiranno un nuovo paesaggio urbano, indipendentemente dalla condivisione o meno di questo nuovo paesaggio. In tal senso valutare un'interferenza di solo tipo "simbolico" non era e non vuole essere oggetto delle considerazioni sui fotoinserimenti realizzati.

Si sottolinea, invece, come il rimando da parte degli estensori ad un paesaggio legato ad una bellezza "storica", ossia fruita nei secoli non può che far pensare che anche tale progetto possa diventare parte di quel "paesaggio storicizzato che non solo non necessariamente si accompagna a godimento estetico, ma che può persino entrare in collisione con l'esigenza estetica. Il valore sia documentario in senso scientifico, sia di rievocazione della percezione visiva goduta per lungo tempo dagli esseri umani in un certo luogo, è tanto più importante quanto più intrecciata con eventi collettivi o individuali salienti".

Per replicare, infine, alle osservazioni contenute nel paragrafo relativo ai giardini Grosa (punto successivo), inerenti il paesaggio, anticipiamo in questo capitolo, per chiarezza di lettura, alcune conclusioni.

Con riguardo alla percezione visiva di chi percorre corso Vittorio, si osserva come questa si basi su una fuga prospettica delimitata ed esaltata dalle cortine degli edifici ottocenteschi il cui punto di fuga non incontra in nessun modo il grattacielo, il cui allineamento è arretrato rispetto a quello delle *costruzioni* che si affacciano sul corso

stesso.

Per quanto attiene invece all'interferenza che il grattacielo genererà con le sommità degli edifici storici, si osserva che qualsiasi edificio previsto in quella posizione che avesse altezza di 60 m interferirebbe con questo aspetto. Considerato che, fin dalla prima stesura del PRG di Torino, approvato definitivamente nel 1995, si prevedeva la realizzazione di edifici a torre sulla Spina Centrale indicando un'altezza massima di 21 piani e dunque sicuramente superiore ai 70 m fuori terra, non si ritiene che questo elemento possa essere preso in considerazione per la valutazione della bontà o meno del progetto attualmente proposto.

I giardini Grosa (pag. 14-16)

Relativamente al giardino Grosa si rimanda al paragrafo "Superficie permeabile, giardino Grosa (pag. 2)" delle controdeduzioni alle osservazioni del prof. Montanari, dove si è già sottolineato che la sua realizzazione rappresenti oggettivamente un innegabile miglioramento dello stato attuale. La conclusione avanzata per cui "la riplasmazione del Giardino sarà comunque modesta" se confrontata alla possibilità di realizzare piantumazioni in terra di alberi di grandi dimensione, è a sua volta tautologica noto che "disgraziatamente è giardino a soletta".

Per quanto riguarda l'assoggettabilità del progetto a VIA si rimanda allo specifico punto "CONCLUSIONI (pag 17-18)"

Studio del soleggiamento (pag. 16-17)

In merito al soleggiamento degli edifici, si ritiene necessario evidenziare alcuni elementi già presenti nel "Documento di verifica di assoggettabilità a V.I.A.":

sono stati analizzati gli edifici ritenuti maggiormente sensibili nell'intorno. Si sottolinea come gli edifici scelti per l'analisi siano quelli che maggiormente avvertiranno la variazione delle condizioni di irraggiamento. Nelle vie del tessuto urbano retrostante, infatti, le ombre portate dagli edifici attigui sono già ad oggi considerevoli. Le riflessioni svolte per gli edifici campione possono essere ragionevolmente estese agli altri edifici dell'intorno;

si ribadisce che le analisi svolte hanno verificato che l'aumento dei consumi dovuto all'ombreggiamento non assume percentualmente un peso considerevole. La riduzione del contributo degli apporti termici solari sulle dispersioni termiche si attesta, infatti, tra l'1,3 e il 3,5 % per gli edifici analizzati;

la riflessione della radiazione incidente sui vetri dell'edificio dipende dalle caratteristiche fisico-tecniche dei vetri stessi. Tale valutazione sarà svolta quando saranno disponibili le schede tecniche di tali materiali. Data la natura delle superfici orizzontali in questione, con particolare riferimento ai citati giardini, si ritiene che possa

essere scongiurato sia un effetto “isola di calore” nell’intorno sia, a maggior ragione, l’effetto caratterizzante gli “specchi ustori di archimedica memoria” citato dagli estensori delle osservazioni.

Potenziali impatti a scala regionale e globale: Lyfe Cycle Analysis (pag. 17)

Come descritto ampiamente nel capitolo 4.2, vi sono differenti livelli di applicazione dell’LCA.

Nel caso in oggetto la scelta poteva ricadere tra un’analisi Ecoprofilo, studio LCA interrotto al termine del processo di realizzazione (“cradle - to - gate”) e un’Analisi “dall’ingresso alla tomba”, dove lo studio LCA si spinge al “fine vita” del sistema esaminato (“Documento di verifica di assoggettabilità a V.I.A.” pag 243).

Ciò è stato effettuato espressamente a pag. 258 laddove si dichiara che lo Studio presentato applica “un’analisi “dalla culla alla culla” del progetto preliminare del Nuovo Centro Direzionale Intesa Sanpaolo, includendo tutte le fasi del ciclo di vita e ponendo particolare attenzione agli impatti associati ai materiali costituenti l’involucro edilizio ed alla gestione della fase di fine vita” e si configura come “strumento di supporto alla progettazione, allo scopo di fornire le linee guida ed i passi da seguire per individuare le soluzioni tecnico-progettuali più sostenibili dal punto di vista energetico-ambientale”.condurre un’analisi che considerasse tutte le fasi con l’inquadramento del progetto a scala globale con la finalità di fornire indirizzi ed orientamenti alla successiva fase di progettazione definitiva.

Premesso quanto sopra, non sembra corretto definire “banali” né i risultati di un’analisi innovativa, fra l’altro riconosciuta come valida dagli stessi estensori delle osservazioni, né la trasparenza dei risultati stessi che sono stati calcolati in specifico riferimento al grattacielo in oggetto.

Inoltre si ricorda che, come già citato, è espresso impegno di Intesa Sanpaolo ottenere una certificazione del progetto proposto attraverso il Protocollo SBC, a sottolineare ancora una volta l’attenzione posta verso le tematiche di sostenibilità ambientale e dunque l’impegno a seguire gli orientamenti nelle successive fasi di progettazione, rispondendo pienamente agli obiettivi dell’LCA.

Impatti in fase di cantiere (pag. 17)

Gli indicatori specifici, sia per la fase di cantiere che per quella di esercizio, non solo non vengono minimizzati, ma sono stati valutati e condivisi con gli Enti coinvolti e monitorati a carico del Proponente secondo scadenze prefissate.

Il monitoraggio, assieme all’individuazione dei relativi target, sono l’elemento chiave perché gli impatti rimangano effettivamente circoscritti.

Si prevede dunque che Intesa Sanpaolo si farà carico del Monitoraggio, per quanto riguarda gli attori preposti allo sviluppo del monitoraggio sia dal punto di vista della raccolta e dell'elaborazione dei dati che della stesura dei report, per la fase di cantiere si prevede che se ne occupi l'impresa costruttrice mentre, per la fase di uso dell'opera, è prevista una struttura esterna che si occupi del coordinamento di risorse interne come il Facility / Energy / Mobility Manager, ed enti esterni; tale struttura elaborerà annualmente un documento che sviluppi una serie di analisi sulla base delle indicazioni del piano di monitoraggio; i valori degli indicatori dovranno essere determinati contestualmente alla fine di ogni periodo di verifica (anno solare); infine si è concordato, anche con la Circoscrizione competente, di costituire un Comitato di Cantiere a carattere consultivo, ulteriore tutela nei confronti della realizzazione e della trasparenza del suddetto monitoraggio.

CONCLUSIONI (pag 17-18)

Si rammenta, infine, come il Comune abbia scelto come ulteriore elemento cautelativo di sottoporre il progetto in oggetto a Verifica di Assoggettamento a VIA pur non sussistendo obblighi normativi in tal senso, vista l'attenzione che si è ritenuto di garantire agli aspetti di sostenibilità energetica ed ambientale del progetto.