



Città Metropolitana di Torino

**PROGRAMMA COLLEGNO RIGENERA
AREA DI RIGENERAZIONE "D.1"**

Aree ex stabilimento "Sandretto" di via De Amicis ang. via Manzoni

Prima seduta della Conferenza di servizi finalizzata all'approvazione di Variante semplificata al P.R.G.C. ai sensi dell'art.17bis, c. 5, L.r. 56/1977 e s.m.i.

mercoledì 17 giugno 2020, ore 10

A norma dell'art. 14ter, comma 1, L. 241/1990 e s.m.i, la seduta si svolge in modalità telematica.

All'inizio della seduta sono presenti

per la Città di Collegno:

- il Responsabile Sezione Urbanistica e Ambiente e Responsabile del procedimento urbanistico
Arch. Paola TESSITORE
- l'Istruttore direttivo tecnico ambientale e Responsabile del procedimento di verifica ambientale
Dott. Paolo FIORELLI
- il Responsabile dello Sportello Unico per l'Edilizia
Geom. Roberto BAROZZI
- il Responsabile Sezione Territorio del Settore Lavori Pubblici
Arch. Valentina RINARELLI
- l'Istruttore direttivo tecnico Ufficio Urbanistica
Arch. Alessandra PARODI
- l'Istruttore tecnico coordinatore Ufficio Viabilità del Settore Lavori Pubblici
Arch. Laura GAIO
- l'Istruttore tecnico Ufficio Viabilità
Dott. Marco BERTOLOTTI
- l'Istruttore tecnico Ufficio Urbanistica, assistente alla verbalizzazione
Geom. Luca PIA

per la Regione Piemonte, Settore Copianificazione urbanistica Area nord-ovest:

- il Dirigente di Settore
Ing. Salvatore SCIFO
- il Funzionario tecnico istruttore
Arch. Massimo PURGATORIO

per la Città Metropolitana di Torino, Direzione Territorio e Trasporti:

- il Dirigente Pianificazione territoriale e urbanistica
Ing. Giannicola MARENGO

per l'Agazia Regionale Protezione Ambientale del Piemonte:

- il Funzionario tecnico istruttore
Dott.sa Alessandra PENNA

per la Società proponente CANNON S.p.A:

- l'Amministratore delegato
Dott. Bruno FIERRO

i consulenti della Società proponente CANNON S.p.A:

- **Arch. Maria Rosaria SORBO**
- **Arch. Andrea CALLEGARI**
- **Arch. Lucio DE BENEDICTIS**
- **Arch. MARTINELLI**
- **Ing. Giorgio OLIVERI**
- **Arch. Giuliano BRIZIO**
- **Ing. Marco GAMARRA**
- **Dott. Geol. Riccardo PAVIA**
- **Ing. Lorenzo VIGNONO**
- **Dott. Forestale Vittorio BOLZAN**

altri soggetti interessati convocati

- per la Società VELA S.a.S:
Dott. Umberto FARES
- per la proprietà Olivero-Sansalvadore:
Sig.ra Fabrizia OLIVERO (50%)
Sig.ra Luisella SANSALVADORE (25%)
Avv. Corrado SOFFIENTINO (delegato dal Sig. Ugo Luciano Sansalvadore, 25%)

=====

Quanto segue è dato dalla trascrizione della registrazione audio della Conferenza dei servizi e costituisce il verbale ufficiale della medesima. Eventuali discostamenti riscontrabili nel testo sono dovuti all'adattamento del linguaggio parlato alla modalità di espressione scritta. Le modifiche e le eventuali omissioni non alterano in ogni caso il senso e i contenuti di quanto enunciato. Le Note di redazione [Ndr] sono indicate tra parentesi quadre.

Arch. Paola TESSITORE - Presidente della CdS e Responsabile del procedimento urbanistico
Buongiorno a tutti. Sono l'Arch. Tessitore, Responsabile della Sezione Urbanistica e Ambiente e Responsabile del procedimento. Prima di introdurre l'oggetto della Conferenza di servizi chiedo a tutti di fare un giro di presentazioni per la verbalizzazione delle presenze. Chiedo a ognuno di chiudere successivamente il microfono in modo da non creare interferenze.

[Omissis presentazioni. Vedi presenze sopra indicate].

Arch. Paola TESSITORE

Faccio un'introduzione veloce prima di dare la parola allo Studio Sorbo per la presentazione. L'oggetto della Conferenza è l'area "D.1" del Programma di rigenerazione urbana "Collegno Rigenera", l'area dell'ex stabilimento *Sandretto* di via Manzoni. La Conferenza di servizi è stata inizialmente convocata per la data del 12/03/2020 e poi rinviata a causa dell'emergenza sanitaria. E' stata quindi riconvocata per la data odierna con nota prot. n. 32676 del 29/05/2020. Si tratta della Prima seduta della Conferenza di servizi, convocata ai sensi dell'art. 17-bis, comma 5, L.r. 56/1977 e dell'Allegato 1 della DGR n. 25-2977 del 29/02/2016, parte seconda, punto k). E' convocata in forma simultanea e in modalità sincrona per l'espressione, da parte degli Enti competenti, dei pareri in merito alla compatibilità urbanistica e alla Verifica di assoggettabilità alla procedura di VAS [della Proposta di variante al PRGC]. Per garantire le necessarie misure di distanziamento sociale [correlate alla presente fase di emergenza epidemiologica], la seduta si svolge in modalità telematica ed è registrata. Copia della trascrizione verbale sarà trasmessa a tutti i partecipanti e pubblicata sul sito internet del Comune di Collegno. Si prega di depositare eventuali deleghe. Ad oggi risulta agli Atti la delega [del Sig. Ugo Luciano Sansalvadore] all'Avv. Corrado Soffientino. Chiedo a tutti di presentarsi prima di intervenire. Darei a questo punto la parola ai proponenti per la presentazione del Progetto e della Proposta di variante al PRGC.

Per la Regione Piemonte, Settore Valutazioni Ambientali e Procedure Integrate, entra in seduta telematica il Funzionario istruttore, Arch. Elisabetta GIACHINO.

Arch. Maria Rosaria SORBO – Consulente Società Cannon SpA

Il Progetto di rigenerazione urbana dell'ex Sandretto, oggi Società Cannon, si colloca all'interno di un Programma più ampio che è stato definito "Collegno Rigenera", un progetto partito nel maggio 2015 e approvato [dal Comune] nel maggio 2017. Vorrei premettere che il Programma è partito con una Legge di riferimento, la L.r. 20/2009, art. 14, che è stata oggi aggiornata con L.r. 16/2018.

Nella presentazione che vi proponiamo, come potete vedere da questo indice, abbiamo suddiviso l'iter progettuale in un'analisi del contesto, l'indicazione del motivo per cui su quest'ambito è stato scelto di intervenire come rigenerazione urbana, un racconto del percorso progettuale, il masterplan e, in ultimo, un approfondimento sui focus progettuali, ovvero le tematiche che sono state sviluppate dai vari componenti del gruppo di lavoro. L'ambito dell'ex Sandretto è prettamente

produttivo, sia come destinazione urbanistica sia nella realtà dei fatti. E' un'azienda che si è insediata a Collegno negli anni '60 e, come si vede dalla foto aerea, tutto intorno si è poi sviluppato un tessuto prettamente residenziale edificato dagli anni '70 in poi. Alla fine questo complesso produttivo si è trovato inserito in un ambito urbano che non era più il suo. Pur continuando l'azienda ad esistere fino ai primi anni 2000, la stessa si configura come un elemento non più coerente con il tessuto urbano della zona. Da quando l'attività è cessata, questo ambito è stato più volte oggetto di discussioni, di tavoli di lavoro con la Città di Collegno per valutarne una riqualificazione e rigenerazione. L'ultima occasione colta è stata proprio l'inserimento nel Programma Collegno Rigenera.

Per la Città Metropolitana di Torino, Direzione Territorio e Trasporti, entra in seduta telematica il Funzionario istruttore, Geom. Luciano VIOTTO.

Arch. Maria Rosaria SORBO

L'immagine aerea mette assolutamente in evidenza come questo complesso crei una barriera, una compenetrazione nel rapporto che si viene a creare con il tessuto che si trova ai suoi confini. Intorno a questo complesso si sono susseguite negli anni di una serie di trasformazioni che hanno portato alla localizzazione nel contorno di una serie di servizi di carattere locale e sovralocale importanti per la Città di Collegno, ma anche per la vicina Città di Torino, per Grugliasco, come ad esempio la recente localizzazione della sede distaccata dell'Università di Torino. Inoltre, dalle olimpiadi del 2006, la zona è servita dalla linea metropolitana con due fermate, proprio in prossimità della nostra zona di progetto, che sono quelle di Borgata Paradiso, su corso Francia, e di Fermi, dove in questo momento c'è l'attestamento della Linea 1 della metropolitana; come sapete tutti, è in atto la sua prosecuzione fino a Cascine Vica. Proprio per i servizi che presenta nel suo contesto, si tratta di una zona che in questo momento di difficoltà economica potrebbe trovare interessi di trasformazione.

Come dicevo prima il quartiere ha origini che risalgono agli anni '60. Nasce con il nome di Borgata Paradiso, che noi abbiamo voluto riprendere anche nel nome che abbiamo dato a questo Progetto. Un quartiere con una densità abitativa abbastanza importante, che alla fine del 2010 contava circa 12.000 abitanti. Guardandoci intorno, nelle altre realtà europee, ci siamo convinti e abbiamo tentato di impostare la nostra progettazione in una logica di trasformazione, noi l'abbiamo appunto chiamata la città del futuro, perché è il tentativo di realizzare un progetto non tradizionale, un progetto che libera del suolo oggi compromesso e restituisce alla città uno spazio con ampie aree verdi e una qualità edilizia ad alto contenuto ambientale. Questo è il tema che ha guidato la nostra progettazione. La rigenerazione di aree dismesse, il rimettere in gioco degli spazi attualmente degradati, il riappropriarsi dello spazio pubblico, una migliore qualità e sicurezza dell'abitare con la realizzazione di edifici di alta qualità architettonica e ad alta efficienza energetica. Temi ed obiettivi che abbiamo fatto nostri ma che erano già individuati nelle linee guida approvate nel 2017 con il Programma Collegno Rigenera. Ci siamo assolutamente allineati a quanto individuato dall'Amministrazione comunale nel Programma Collegno Rigenera.

Come dicevo prima, il complesso ex Sandretto crea in questo momento una limitazione alla permeabilità di queste due parti di città. Uno dei primi elementi che abbiamo cercato di sviluppare è stato, quindi, capire dove fosse possibile trovare delle penetrazioni, quali potessero essere e come potessero essere realizzate. A nostro favore ha giocato la caratterizzazione edilizia del complesso, in quanto lo sviluppo del manufatto è avvenuto per fasi successive. E' stato pertanto possibile pensare alla demolizione del fabbricato in blocchi successivi, in modo da andare ad individuare gli elementi di attraversamento capaci di mettere in relazione queste due parti di città. Qui vedete una serie di tentativi che sono stati fatti prima di arrivare alla soluzione progettuale definitiva. Parliamo di una superficie territoriale di quasi 45.000 mq che attualmente sviluppano una superficie coperta di 19.441 mq, a fronte di una superficie lorda di pavimento di quasi 23.000 mq (22.920 mq).

Altro elemento che ha guidato la progettazione è stata un'analisi bioclimatica del sito. Volevamo infatti garantire da una parte la qualità ambientale ed energetica cui facevo riferimento prima, dall'altra abbiamo a contorno un contesto con edifici molto alti e quindi volevamo avere la possibilità di inserire i nostri nuovi manufatti in posizioni che non determinassero eccessive ombreggiature e non andassero a limitare l'esposizione degli edifici esistenti.

Arch. Andrea CALLEGARI – Consulente Società Cannon SpA

Su questo inserisco un piccolo dettaglio storico. La posizione della Sandretto è inserita in un contesto residenziale nel quale la quinta dei fabbricati che sono attestati sul corso Antony rappresenta una serie di edifici che sono tra i più alti esistenti nel Comune di Collegno; è nata quindi la necessità di progettare i nuovi interventi il più possibile distanziati da questi altri fabbricati, in modo tale che si potesse favorire il miglior soleggiamento sia dei fabbricati esistenti che di quelli nuovi. La proposta progettuale che è nata dall'analisi di tutte queste situazioni ha individuato in un "boulevard urbano" il tema conducente di tutto il Progetto.

Quindi analisi dei percorsi, analisi delle possibilità di attraversamento tra la parte est di Collegno, quindi di corso Antony, verso la parte ovest, nella quale i punti più importanti sono rappresentati dall'esistenza di una scuola e poi dal centro Ipercoop più ad ovest. Individuati i percorsi di attraversamento possibili, si è studiato un boulevard urbano che potesse mettere in collegamento tutte queste aree e quindi dare più permeabilità possibile all'intervento.

Arch. Maria Rosaria SORBO

Come vedete dall'immagine denominata *Concept urbano*, vengono messe in evidenza le modalità con cui questo ambito si può raggiungere, sia attraverso l'utilizzo dei mezzi pubblici (quindi le due fermate della metropolitana) sia con il mezzo privato (l'asse di corso Francia), i servizi alla persona e commerciali già presenti, come l'Ipercoop e, come appunto diceva prima l'Arch. Callegari, la necessità di staccare le nuove edificazioni dall'esistente, dando respiro a quello che attualmente è già realizzato attraverso la localizzazione di gran parte delle aree a servizi sul boulevard urbano. Qui si andrebbero a concentrare gli spazi verdi e gli spazi pubblici di questo Progetto.

Tengo a precisare che i segni di attraversamento in direzione est-ovest non sono delle viabilità veicolari, ma sono delle viabilità di tipo pedonale e ciclabile. L'intenzione è infatti quella di realizzare un complesso in cui l'utilizzo dell'auto sia limitato al contorno dell'area senza prevedere l'attraversamento. A nord della proprietà Cannon il boulevard urbano potrebbe ancora continuare, intervenendo in futuro su altri ambiti e dando una continuità verso viale Certosa.

Qui vedete un render, una simulazione di quello che potrebbe essere effettivamente realizzato. Parliamo di quattro edifici a destinazione residenziale, almeno dal primo/secondo piano in poi; non escludiamo infatti che al piano terra possano essere collocate delle attività commerciali al dettaglio o del terziario, degli uffici. Ci sono poi il Boulevard, su cui abbiamo dato un'indicazione progettuale che andremo ad illustrare più avanti, e un ulteriore lotto, quello distaccato a ovest, dove la destinazione prevista, pur essendo legata alla dimensione dell'abitare, potrebbe essere sviluppata come Residenza Sanitaria Assistenziale o studentato.

Arch. Andrea CALLEGARI

La cosa interessante è che questa permeabilità pedonale, una volta realizzata, potrebbe interessare anche i condomini [esistenti] attestati su corso Antony, i quali hanno sempre lamentato questa difficoltà di attraversamento da est a ovest, in quanto esistono le possibilità tecniche che questi condomini valutino e decidano di affacciarsi direttamente su questo boulevard urbano. Questo ovviamente a scelta e discrezione assoluta dei condomini stessi, che in questo momento non sono coinvolti nel Progetto ma verso i quali abbiamo riservato un'attenzione particolare affinché questo boulevard possa servire non solo alle nuove costruzioni, ma anche ai fabbricati esistenti.

Arch. Lucio DE BENEDICTIS – Consulente Società Cannon SpA

Come abbiamo visto, tutto l'intervento ha una forte componente ambientale e paesaggistica soprattutto incentrata sul Boulevard e su questi assi che rendono permeabile [l'area di intervento]. Rispetto alla permeabilità dei suoli, oggi il 31% dell'area è interessato da superfici permeabili, mentre il 69% è su superficie impermeabile. Oggi abbiamo un totale di circa 13.612 mq di superficie permeabile. Con l'attuazione del Progetto ci sarà un aumento delle superfici permeabili, che arriveranno al 63% del totale a fronte di un 37% di superfici impermeabili. A parità di superficie territoriale, la superficie impermeabile passa da 31.000 mq a 24.000 mq e la superficie coperta da 19.000 mq a 3.743 mq, quindi con una differenza di circa l'81% in meno. La superficie permeabile è stata calcolata con tutte le aree verdi su terrapieno (13.612 mq circa) con un 20% stimato sulle superfici fondiarie, quindi anche su soletta. Tra vialetti, passaggi pedonali su sabbia o ghiaia o parcheggi permeabili è stato applicato questo coefficiente di permeabilità, poi ricalcolato ottenendo un incremento di circa il 45% in più.

Abbiamo effettuato diversi focus sugli spazi pubblici che poi vedremo come suggestioni in alcuni render. Nel merito della sicurezza dello spazio pubblico, ci siamo ispirati ad alcuni progetti europei che hanno sperimentato nuove tipologie di spazio pubblico considerato non più come standard meramente quantitativo ma oggetto di una progettazione dedicata per migliorarne la sicurezza e la vivibilità. Da questa immagine vediamo come è stata immaginata la nuova piazza Sandretto. Ci sarà un attraversamento viabilistico Zona 30, indicato con dei dissuasori, ma la piazza avrà attività e servizi dedicati ai pedoni e alle attività commerciali poste lungo via Manzoni. Sul Boulevard urbano abbiamo immaginato dei servizi non solo di rilevanza ambientale ma anche degli spazi per spettacoli e una accessibilità ciclabile e pedonale. Un'altra cosa molto importante è che abbiamo previsto dei *rain garden*, ovvero giardini che, oltre ad abbellire paesaggisticamente l'area, grazie ad alcune specie arboree con un impianto radicale [adeguato] riescono a raccogliere le acque meteoriche di prima pioggia filtrandole.

Arch. Maria Rosaria SORBO

Come abbiamo evidenziato in carattere grassetto, la nostra Variante individuerà a livello normativo e prescrittivo proprio l'indicazione di un preciso disegno urbano degli spazi pubblici. Non sarà pertanto un tema destinato a una progettazione a venire, ma le indicazioni progettuali vengono già date a livello di Variante urbanistica.

Arch. Lucio DE BENEDICTIS

Anche questo è un aspetto suggerito da progetti europei che puntano sulla sicurezza urbana, ispirati ad alcuni studi fatti dai primi anni '60 che mettono al centro la visibilità e la vivibilità degli spazi pubblici, evitando spazi marginali e accostandoli anche all'ingresso delle residenze così da avere una sicurezza costante dei cittadini ed evitare situazioni di pericolo. Si cerca di concentrare gli spazi urbani sugli assi residenziali, nel nostro caso anche sull'asse commerciale di via Manzoni, per rendere gli stessi spazi vissuti nell'arco di tutta la giornata ed eliminare zone buie o semideserte ad alcune ore.

Arch. Maria Rosaria SORBO

Nel merito delle quantità che andiamo a edificare, come ho già detto prima la destinazione residenziale è quella prevalente ma questo non esclude la possibilità di realizzare anche del commercio al dettaglio e del terziario nei primi due piani degli edifici. L'Indice fondiario di 1,3 mq/mq che abbiamo applicato è un parametro che deriva da un'indicazione del Comune, come anche la SLP realizzabile di 29.000 mq è stata già definita nel Programma Collegno Rigenera.

Lo spazio pubblico che si riesce a realizzare con questo Progetto è interessante. Parliamo di quasi 22.390 mq di aree per servizi pubblici che soddisfano pienamente gli standard urbanistici richiesti di 29 mq/abitante e che permetteranno, laddove il Progetto venga rispettato, di non avere quasi aree da monetizzare.

Arch. Andrea CALLEGARI

Altro aspetto interessante di questo Progetto è l'agognata apertura della via Sassi, che andrà a collegare la via Manzoni con il corso Antony attraverso questa bretella posta a nord dell'intervento che va a tagliare un pezzettino di aria fondiaria che sarà ceduta a servizi nell'ambito dell'intero Progetto. L'intervento consentirà quindi nel suo pieno sviluppo di rendere più accessibile la città da est a ovest e, come abbiamo detto, come assunto principale dell'intervento progettuale.

Arch. Maria Rosaria SORBO

In questa immagine vedete evidenziato lo spazio pubblico, sia come verde sia come parcheggi, perché anche di questi abbiamo bisogno e quindi sono stati individuati. Gli assi di distribuzione veicolare saranno la via Manzoni, via Sassi e via De Amicis a sud.

Arch. Andrea CALLEGARI

La RSA che vedete sulla destra avrà dedicato un suo parcheggio che potrà essere anche utilizzato a beneficio della scuola Anna Frank. I fabbricati in progetto sull'asse di via Manzoni vengono arretrati dal filo stradale in modo tale da realizzare e mantenere in proprietà, e quindi in uso e manutenzione ai condomini, un'area che comunque potrà essere accessibile al pubblico. Questo per dare più continuità ai percorsi e più spazio anche a tutte le attività di relazione che si potranno sviluppare nel tempo.

Arch. Maria Rosaria SORBO

In merito alle altezze, noi le abbiamo individuate. Ovviamente non sarà una prescrizione della scheda normativa, in quanto nella stessa sarà indicata solo un'altezza massima, quella di 10 piani. L'indicazione progettuale che noi vorremmo dare è però una realizzazione a scalare, che nasce dall'analisi bioclimatica che abbiamo illustrato all'inizio. Quindi 9-10 piani saranno le altezze massime e, a scalare, si arriverà a 6 piani.

Arch. Lucio DE BENEDICTIS

Come possiamo vedere dall'immagine ripresa dalla piazza Sandretto, si è deciso di inserire grandi spazi pavimentati pubblici, un *rain garden* per raccogliere le acque di prima pioggia, soluzioni anche piacevoli per rendere lo spazio pubblico più vivibile. I rain garden sono costruiti in modo da assorbire quanto più possibile le acque meteoriche e probabilmente, visti i cambiamenti climatici a cui stiamo assistendo, saranno indispensabili nella progettazione degli spazi pubblici futuri allo scopo di gestire piogge sempre più intense.

Arch. Maria Rosaria SORBO

A questo punto farei intervenire sui focus progettuali [gli altri componenti del gruppo di lavoro]. Mi chiedono però di stringere i tempi quindi non so se l'Arch. Paola Tessitore preferisce che i focus vengano affrontati a seguito di domande specifiche oppure diversamente.

Arch. Paola TESSITORE

Io direi di chiudere velocemente la presentazione, poi eventualmente si può ritornare [sui vari temi] nel caso servano precisazioni, in modo da avere un quadro completo.

Arch. Maria Rosaria SORBO

D'accordo. Allora, in questa immagine viene evidenziato tutto lo studio che abbiamo fatto sul tema dei percorsi pedonali e ciclabili e quindi sul tema della mobilità sostenibile, che come vi dicevo è il filo conduttore del nostro Progetto. Questo significa anche realizzare delle attrezzature come le colonnine per la ricarica elettrica [dei veicoli] e tutto quanto necessario.

[parole fuori verbale]

Vi elenco i focus progettuali, e poi se volete facciamo gli approfondimenti. I focus progettuali sono quattro, approfonditi da specialisti del settore. Uno riguarda gli studi sulle matrici ambientali suolo e sottosuolo, redatti dal Dott. Geol. Pavia e dal Dott. Bolzan; un altro attiene allo studio di traffico, molto importante, redatto dalla Società Irteco; lo studio sui sottoservizi redatto dalla Società Sertec; lo studio acustico dell'Ing. Gamarra. Ditemi voi su quale tema ritenete in seguito utile soffermarvi e farò intervenire i colleghi.

Arch. Paola TESSITORE

Io vorrei riportare alcuni punti della nostra istruttoria. Lascerei poi la parola ad ARPA per l'illustrazione delle loro considerazioni.

Premetto che il Progetto risulta coerente con il Programma [Collegno Rigenera]; ci sono stati più incontri al riguardo. L'impianto progettuale è stato condiviso dall'Amministrazione con deliberazione di Giunta Comunale del 25/07/2018, in cui sono stati anche ribaditi alcuni aspetti [di particolare importanza per l'Amministrazione]. Uno dei punti di iniziale discussione, ma poi condiviso, è la suddivisione [dell'intervento complessivo] in tre sub-ambiti. Questo perché l'intervento è molto grande, pertanto prevederà una successiva attuazione attraverso PEC autonomi. Altro aspetto importante è quello delle superfici permeabili e credo che su questo ritornerà anche la Dott.ssa Penna dell'ARPA. E' infatti importante per noi capire quali superfici siano effettivamente permeabili, e quindi su terrapieno, e quali siano invece individuate laddove sono previsti dei piani interrati o altri elementi che possano inficiarne l'effettiva permeabilità. Un altro aspetto rilevante è quello della RSA. Sia l'Amministrazione sia i proponenti trovano interesse allo sviluppo di un servizio che, ancorché privato, è comunque di interesse pubblico. In caso di mancata realizzazione della RSA, è stata inserita nelle NTA della Variante, nella sezione 2 della scheda normativa, la possibilità di recuperare gli indirizzi del Programma di rigenerazione prevedendo in loco altre funzioni attinenti all'edilizia sociale, coerentemente con quanto concordato.

Elemento caratterizzante l'intervento è il *Boulevard urbano*. E' interesse dell'Amministrazione che questo possa trovare in futuro uno sbocco sul viale Certosa, in relazione ad eventuali futuri sviluppi [di trasformazione] sulle aree poste a nord dell'intervento in esame. E' pertanto auspicabile valutare una modifica del Progetto per rendere questa ipotesi di futuro prolungamento, oggi non concretizzabile per la necessità di coinvolgere proprietà terze, più percorribile e fluida.

In riferimento al "triangolo" proposto a servizi nella Variante [e ubicato a nord del prolungamento di via Sassi], attualmente di proprietà Cannon e destinato nel vigente PRGC a luoghi del lavoro, come già illustrato in un precedente incontro è volontà dell'Amministrazione destinare quest'area all'atterraggio di diritti edificatori di proprietà comunale. L'area potrebbe infatti essere coinvolta in altri interventi nell'ambito dell'attuazione del Programma di rigenerazione urbana e per questo non può essere conteggiata tra le aree a servizi ex art. 21 della L.r. 56/1977 [afferenti all'intervento di rigenerazione ex Sandretto]. Dal momento che la Variante ha un percorso abbastanza lungo, a cui

seguiranno i successivi passaggi attuativi, la dismissione di quest'area al Comune dovrebbe essere anticipata allo scopo di agevolare l'inserimento in altre Varianti.

Per quanto riguarda le dotazioni infrastrutturali, si condivide l'impianto proposto. E' interesse di tutti, come già illustrato prima dall'Arch. Sorbo, collegare corso Antony con via Manzoni attraverso il prolungamento della via Sassi. Stante la necessità di incrementare fin da subito la fluidità del traffico di quartiere, si chiede di attuare tale previsione con il primo lotto di intervento, a prescindere da quale sia il sub-ambito di prima attuazione. Criticità di questa previsione viabilistica è che coinvolge una proprietà di terzi. Sono qui presenti i proprietari. Oggi non c'è la disponibilità di questi soggetti al coinvolgimento della loro proprietà, benché la porzione interessata dall'intervento abbia una superficie di soli circa 300 mq. Nel corso della seduta sarà data loro la parola. Non si scende per ora nel merito degli altri aspetti puntuali rilevati. L'intero contributo istruttorio sarà allegato al verbale in modo che tutti ne possano avere contezza.

Si lascia la parola ad ARPA prima di aprire la discussione.

Arch. Maria Rosaria SORBO

Vorrei fare solo una breve precisazione che non ho fatto all'inizio, più rivolta a Regione Piemonte e a Città Metropolitana di Torino che al Comune di Collegno. Noi partiamo da una Variante urbanistica, quindi significa che andiamo a mutare la destinazione attuale delle aree. L'area dove insiste la proprietà Cannon da PRGC vigente è destinata a luoghi del lavoro, quindi sostanzialmente produttivo. L'area interessata dal prolungamento di via Sassi è un'area in parte già destinata a viabilità e in parte a servizi. L'area del "triangolo" a cui si è appena fatto riferimento, che servirebbe all'Amministrazione comunale come area di atterraggio di diritti edificatori, è attualmente anche luoghi del lavoro. Le aree a servizi attuali erano state individuate dal Piano come servizi da acquisire. Tali aree sono quindi oggi aree bianche? La destinazione a servizi risulta decaduta?

Vorrei inoltre precisare sempre a Regione Piemonte e a Città Metropolitana di Torino che, a differenza del Programma di rigenerazione che ha interessato le aree ex Mandelli, questa Variante urbanistica non è proposta da un operatore economico, la Cannon è la proprietà. Passateci quindi, non dico la mancanza di approfondimento, ma l'elasticità che abbiamo cercato di introdurre anche nella scheda urbanistica e nelle indicazioni progettuali. In questo momento noi non abbiamo un operatore economico, quindi dobbiamo proporre una Variante di PRGC che permetta di avere qualche margine di elasticità. Questo non significa che non sono stati approfonditi tutti gli aspetti, ma che ad esempio sulla *mixité* delle destinazioni abbiamo bisogno di qualche margine in più.

Arch. Paola TESSITORE

Sulla *mixité* e sulla flessibilità avevamo già ragionato. C'è disponibilità da parte dell'Amministrazione, ma nei termini di limitate modifiche. Non è possibile approvare la Variante e poi stravolgere il Progetto, in quanto quest'ultimo è strettamente connesso alla Variante. Variazioni del Progetto comportano necessariamente l'approvazione di una nuova Variante.

In merito alla destinazione d'uso delle aree individuate come viabilità e che interessano terzi soggetti, le stesse sono in parte destinate a servizi e in parte a viabilità. Il problema principale è legato al consenso delle attuali proprietà, con le quali bisognerà trovare un accordo.

Per quanto attiene al "triangolo" attualmente di proprietà Cannon che l'Amministrazione vorrebbe acquisire, il tema è stato più volte evidenziato nei vari incontri. Era parso che ci fosse l'accordo per una cessione anticipata. Vi stiamo chiedendo solo di non cederla come area a servizi, in quanto questo implicherebbe l'impossibilità di fare atterrare sulla stessa dei diritti edificatori. Occorre anzitutto capire se quella dotazione di servizi risulta necessaria al fabbisogno dell'intervento complessivo e, in caso affermativo, individuare altre modalità di reperimento o monetizzazione.

Arch. Andrea CALLEGARI

Si tratterebbe di un'area priva di capacità edificatoria che può consentire l'atterraggio di capacità edificatoria proveniente da altri interventi. Quindi si presenta come una figura urbanistica nuova per il Comune di Collegno. Bisognerà quindi capire come nominare quest'area e che valore attribuirle, visto che sicuramente la stessa ha in ogni caso una valenza di interesse comunale; non è un'area a servizi ma si tratta di un'area altrettanto importante per la funzione di decongestionare altre aree del territorio che trasferirebbero lì sopra la loro capacità edificatoria. Quest'area mi sembra che abbia una superficie di circa 2.000 mq. Dove andiamo a reperire i servizi sottratti? A che titolo quest'area verrebbe ceduta al Comune senza che la proponente ne abbia ulteriormente un peso? Se noi cediamo un'area priva di capacità edificatoria senza che sia un'area a servizi, significa gravare l'intervento di un ulteriore peso. Noi possiamo cedere quest'area a servizi con rinuncia alla retrocessione in caso di cambiamento di destinazione d'uso, che il Comune potrà effettuare con un'altra Variante da approvarsi per lo sviluppo delle altre aree.

Arch. Paola TESSITORE

Sicuramente ci sarà una Variante successiva attraverso la quale far atterrare i nostri diritti edificatori che maturano da altri interventi. L'area in questione però non può essere predisposta con la destinazione a servizi; dovrà riportare un'indicazione che dovremo concordare e che consenta l'atterraggio di diritti edificatori. Se rimane un'area a servizi ed è vincolata alla Variante in esame, ci saranno ovviamente delle difficoltà maggiori rispetto alla necessità di approvare un'altra Variante urbanistica nel giro di poco tempo.

Arch. Andrea CALLEGARI

La successiva Variante che il Comune farà troverà le compensazioni necessarie da altre parti; sarà il soggetto attuatore della successiva Variante a doversi preoccupare di dare questo vantaggio all'Amministrazione, non la Cannon che sta già cedendo tutte queste aree in modo gratuito al Comune. Non si può gravare la Cannon di un ulteriore peso.

Arch. Paola TESSITORE

Mi permetto di precisare che la delibera di indirizzi [del Programma Collegno Rigenera] diceva delle cose al riguardo. [Nella Proposta di variante urbanistica in esame] non si coglie quanto la Cannon stia facendo a vantaggio del Comune. E' stato certamente condiviso un percorso, ci sono stati molti incontri in cui si è dibattuto su tutta una serie di aspetti. Si rammenta che la delibera di indirizzi del Programma di rigenerazione non concedeva alcuna premialità oltre i 10.000 mq di SLP esistente; nel vostro caso sono state fatte delle concessioni per coscienza delle difficoltà di sviluppo del Progetto. La prescritta quota di edilizia residenziale sociale si è ritenuta inoltre soddisfatta dalla previsione di una RSA che, pur rivestendo interesse e rilevanza pubblici e pur in presenza di un convenzionamento, resta comunque una struttura privata generatrice di profitti.

[parole fuori verbale]

La delibera prevedeva in aggiunta la cessione di un lotto per edilizia residenziale sovvenzionata.

[parole fuori verbale]

Si è coscienti della presenza di difficoltà attuative oggettive, ma l'Amministrazione ha dimostrato massima disponibilità nel venire incontro alle esigenze di un soggetto proponente privo di operatore economico, anche in riferimento alla richiesta di demolizioni, per le quali si è trovato un compromesso finalizzato a non gravare eccessivamente sulla proprietà.

Detto questo, l'area in parola è già oggetto di cessione; si tratta quindi di trovare una modalità concordata per consentirvi l'atterraggio di diritti edificatori funzionali anche a ciò che lo stesso vostro Progetto in prospettiva auspica, ovvero il completamento dell'asse [di via Manzoni] e lo sviluppo delle aree poste a nord.

Arch. Andrea CALLEGARI

Questi aspetti urbanistici di trasformazione del lotto a nord della via Sassi potranno essere studiati in relazione ai soggetti che saranno coinvolti, ma senza nessuna preclusione a una redistribuzione di questa area servizi che può trovare all'interno di questo ambito a nord della via Sassi qualsiasi ipotesi di trasformazione utile. Non è in questo momento che dobbiamo preoccuparci del futuro, noi dobbiamo preoccuparci di rendere sostenibile questo intervento.

Arch. Paola TESSITORE

Un ultimo intervento prima di dare la parola ad ARPA e agli altri Enti. Il tema sarà sicuramente oggetto di ulteriori approfondimenti e di altre Varianti urbanistiche, ma se nella presente Variante quell'area resta destinata a servizi ciò rappresenta un vincolo anche futuro al mantenimento di tale destinazione, con conseguente blocco dei progetti dell'Amministrazione.

Arch. Andrea CALLEGARI

Ribadisco che se quest'area a servizi è ceduta con rinuncia alla retrocessione in caso di cambiamento di destinazione d'uso, può essere tranquillamente fatto dopo tutto quello che voi desiderate fare.

[parole fuori verbale]

Ing. Salvatore SCIFO – Rappresentante della Regione Piemonte

Vorrei solo un chiarimento. Il Comune ha fatto delle considerazioni istruttorie e lo stesso dicasi per ARPA. Al fine di capire che tipo di contributo stiamo leggendo, si tratta di istruttorie o di pareri che devono essere valutati dalla Conferenza di servizi?

Arch. Paola TESSITORE

Si tratta di pre-istruttorie. Una serie di punti che abbiamo rilevato e sui quali non si è trovato un accordo. Per questo è importante che vengano fatti presente in questo momento della Conferenza. Allo stato non sono il nostro parere, ma ne saranno parte nel caso non si trovasse una condivisione. Lo stesso dicasi per ARPA, che ha fatto una pre-istruttoria per far emergere aspetti che possono essere integrati o specificati meglio.

Dott. Umberto FARES – Rappresentante Società Vela SaS

Buongiorno. Io vorrei fare una domanda circa le tempistiche di intervento.

Arch. Paola TESSITORE

A parte quello che è l'iter della Variante urbanistica, lascio la parola ai proponenti in quanto credo che dipenda dalla possibilità o meno di avere degli operatori.

Arch. Maria Rosaria SORBO

Quello che possiamo stimare sono i tempi della Variante urbanistica, in quanto sono stabiliti attraverso specifiche procedure. Se per tempistiche si intende l'avvio del cantiere, allo stato non mi risulta che la Cannon abbia degli operatori economici.

Arch. Andrea CALLEGARI

Possiamo pensare di arrivare a fine anno alla ratifica della Variante urbanistica in Consiglio Comunale. A quel punto Cannon valuterà la presenza di operatori interessati. Qualsiasi operatore decida di intervenire su quest'area dovrà presentare uno strumento urbanistico esecutivo che implica un percorso progettuale a autorizzativo di alcuni mesi. In presenza di un operatore interessato, possiamo pensare di arrivare nel 2021 allo sviluppo dello strumento urbanistico esecutivo. Un eventuale avvio del cantiere sarebbe pertanto ipotizzabile non prima di fine 2021.

Dott. Bruno FIERRO – Amministratore delegato Cannon SpA

Confermo che Cannon non è un operatore economico del settore. Cannon ha una vocazione industriale, quindi non c'è intenzione di arrivare a una progettazione [e attuazione] diretta della trasformazione. L'intenzione è quella di valorizzare e successivamente lavorare sulle opportunità offerte dal mercato, nella finalità di cedere a un operatore economico che abbia capacità e *mission* adeguate alla realizzazione di questo Progetto. Le date che ho sentito sono ottimistiche, in quanto allo stato non si percepisce dal mercato un interesse per operazioni di queste dimensioni in tempi brevi. Penso che i tempi siano più lunghi. Ciò non significa che da parte di Cannon non ci sia massima disponibilità a trovare quanto prima un operatore economico interessato.

Dott. Paolo FIORDELLI – Responsabile del procedimento di Verifica ambientale

Intervengo per passare la parola alla Dott.sa Alessandra Penna, per un riassunto del contributo istruttorio predisposto da ARPA.

Dott.sa Alessandra PENNA – Rappresentante ARPA Piemonte

Il contributo di ARPA potrà essere oggetto di eventuali ulteriori incontri di approfondimento, vista la mole e la ricchezza dei contenuti espressi. Questo contributo nasce in quanto vi sono una complessità di intervento e una complessità di contesto territoriale. Già in sede di Prima seduta si è pertanto ritenuto utile evidenziare tutta una serie di perplessità e/o carenze documentali che non facilitano l'espressione del parere.

Vorrei precisare subito cosa si intende [nel contributo] per cronoprogramma. Dal nostro punto di vista, con questa parola non si intende una scadenza temporale per l'attuazione dei diversi sub-ambiti, ma una consequenzialità di interventi. Ci si limita a chiedere che cosa viene fatto prima e che cosa viene fatto dopo, in modo da poter valutare se ciascuna singola attuazione possa vivere di vita propria e avere tutte le condizioni ambientali ottimali per gli abitanti residenti.

Il primo capitolo del contributo tecnico, molto corposo, è stato redatto dal collega del Piemonte nord-est Paolo de Maestri e riguarda la parte viabilistica. Al riguardo si ritiene che lo studio di traffico proposto sia carente, in quanto non sono stati rappresentati tutti gli scenari possibili. C'è solo una valutazione dello scenario "zero" (stato di fatto) e dello scenario finale relativo alla trasformazione complessiva, ma questa Variante è destinata a essere attuata per più sub-ambiti, in un tempo molto lungo, e al contorno ci sono una serie di trasformazioni nel Comune di Collegno di cui si dovrà tenere conto. Si richiedono pertanto scenari intermedi con la realizzazione, ad esempio, di singoli sub-ambiti. La realizzazione del sub-ambito 3, che presumibilmente è quello che partirà prima da quello che si è capito dagli elaborati, avrà al contorno la demolizione dello stabilimento 1

piuttosto che dello stabilimento 2, quindi una fase cantieristica sostanziosa che influisce con i suoi impatti e utilizza la stessa viabilità, una viabilità utilizzata anche da altri cantieri. Di tutte queste situazioni si deve tener conto, questo per definire possibili interventi mitigativi. La stima dello stato di fatto è insufficiente e pertanto non idonea a caratterizzare lo stato di massimo carico della rete. Non risulta valutabile e condivisibile la stima del traffico indotto. C'è una carenza di informazioni relative ai criteri e ai modelli utilizzati. Non è presente una valutazione del contesto territoriale necessaria per valutare gli impatti cumulativi. Tutto questo in estrema sintesi della parte relativa al traffico. Il collega resta disponibile per un eventuale confronto tecnico.

Gli aspetti di traffico hanno poi influenza sulle componenti aria e rumore. Da qui la richiesta di rivedere la valutazione previsionale di clima acustico in base alle valutazioni di traffico aggiornate.

Ci sono poi gli aspetti relativi alla contaminazione dell'area. Oltre ad approfondire il tema della bonifica amianto, dato che allo stato attuale sembra vi sia un tetto in amianto incapsulato, e della bonifica dei suoli, occorre [mettere gli Enti nelle condizioni di] valutare che la trasformazione sia attuabile con i parametri di verde e di permeabilità indicati. In altri contesti è infatti già capitato che a seguito di verifiche più approfondite si procedesse con una messa in sicurezza permanente e quindi con eliminazione di aree verdi permeabili [previste in progetto]. Un approfondimento sullo stato di contaminazione dell'area deve quindi essere fatto anche per queste finalità. Dovrà essere prodotta una planimetria che permetta di verificare l'impronta degli edifici presenti nel sito, gli impianti presenti all'interno dei capannoni, evidenziando nel contempo le attività che vi venivano condotte e le possibili sorgenti di contaminazione, la traccia dei sottoservizi, un'adeguata rappresentazione dei punti delle indagini condotte, in quanto nella documentazione depositata non è così chiaro. Una planimetria complessiva che introduca anche la rappresentazione delle trasformazioni urbanistiche con l'indicazione delle opere interrato è assolutamente necessaria.

Un aspetto che non è stato trattato è quello relativo alla fase cantieristica. In questo caso abbiamo un'importante quantità di materiale [di risulta dalle demolizioni] che solo in parte verrà riutilizzato. Tutte queste attività devono essere indicate come devono essere indicati i quantitativi in gioco. Allo stato non sappiamo quanti metri cubi di materiale siano da smaltire e in quale tempo, considerando inoltre che tale movimentazione va ad influire sulla rete viabile esistente. L'aspetto cantieristico non è stato affrontato adeguatamente e dal nostro punto di vista è l'aspetto attuativo più critico di questa Variante, anche per il contesto in cui ci troviamo. Si richiede pertanto un cronoprogramma, inteso come piano guida delle trasformazioni, che renda possibile verificare le trasformazioni per ciascun sub-ambito. Tornando ad esempio a una prima attuazione del sub-ambito 3, dove appare una grande quantità di parcheggi e una minore quantità di verde, in questa prima fase noi non avremo alcuna bonifica, non avremo il *Boulevard Urbano*, avremo una maggiore compromissione del suolo data la definitiva impermeabilizzazione del campo sportivo. La realizzazione del solo sub-ambito 3, senza poi aver capito se il prolungamento di via Sassi è connesso all'attuazione del primo sub-ambito o meno, può portare a una valutazione peggiorativa.

Per verificare che ogni sub-ambito abbia tutti i servizi, proprio in considerazione del fatto che i sub-ambiti possono essere realizzati indipendentemente gli uni dagli altri, le superfici a servizi devono essere fornite in maniera analitica per ogni sub-ambito. Visto che l'obiettivo è fare un Progetto che determini un'elevata permeabilità, devono essere ben individuate le aree verdi in piena terra e le aree verdi su soletta. Da quanto rappresentato in Relazione, ad esempio, le vasche di laminazione paiono essere in corrispondenza del Boulevard o comunque al di fuori degli edifici; ciò determina che il verde soprastante tali vasche non è su terrapieno ma risulta su soletta. Tutti questi dettagli sulle caratteristiche delle aree verdi andrebbero forniti. Al verde vengono attribuite funzioni di connessione ecologica, funzioni di mitigazione e funzioni tecnologiche. Deve essere pertanto prodotta una planimetria che individui per ogni area verde la funzione corrispondente. Per questa classificazione si rimanda alle "Linee guida per la gestione del verde urbano e prime indicazioni per una pianificazione sostenibile" redatte dal Comitato per lo sviluppo del verde pubblico ed emanate con Decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 2017. Queste Linee guida sono utilissime per affrontare il tema del verde urbano a livello comunale.

[parole fuori verbale]

Veniamo ora alla valutazione dei servizi ecosistemici tramite l'utilizzo di *Playsoil*. Questa modalità non è assolutamente condivisibile. Anche sul sito internet della Città Metropolitana di Torino viene riportato che l'utilizzo di *Playsoil* per fini istituzionali non è indicato. Si tratta di una simulazione. Già quando si utilizza *Simulsoil* vi sono difficoltà infinite nell'utilizzo. Alcuni parametri, quali ad esempio l'impollinazione, conducono a valori che non sono assolutamente comprensibili né da un naturalista né da un biologo. Questi strumenti sono molto difficili da utilizzare e *Playsoil* dà delle valutazioni che non sono utilizzabili. In relazione alla valenza di corridoio ecologico del Boulevard, ci sono poi delle forti perplessità. Noi ci troviamo in un contesto urbano con attorno viabilità aventi un certo carico di traffico. Volere realizzare qui un corridoio di connessione ecologica per la fauna terrestre lascia delle perplessità. Ciò non toglie che prevedere del verde sia utilissimo, però non è un verde di connessione ecologica; è un verde che ha altre valenze, anche perché è molto frammentato. E' importante poi valutare una sostenibilità ambientale misurabile. Questa rigenerazione viene misurata in termini di maggiore permeabilità, ma altri criteri ambientali non sono indicati. Noi facciamo riferimento al Protocollo ITACA residenziale, ora diventato una Linea guida UNI, ma ce ne sono anche altri. Tra i criteri del Protocollo ITACA vi sono criteri che sicuramente vanno a favore di una valutazione positiva di questa trasformazione, come il riutilizzo del territorio, l'accessibilità al trasporto pubblico, il mix funzionale, l'adiacenza alle infrastrutture, tutte caratteristiche che quest'area effettivamente ha.

Si chiede poi un'altra precisazione in riferimento alla gestione delle acque meteoriche. E' chiaro che c'è un tentativo di infiltrazione nel suolo tramite i *rain garden* piuttosto che tramite le aree verdi. Si parla nella Relazione di proprietà assorbenti, ma c'è una modalità di gestione confusa in quanto in un certo punto della Relazione si dice che le acque verranno coltate utilizzando per lo smaltimento la rete mista o pozzi assorbenti, ma poi si indica che verranno raccolte in vasche di laminazione e riutilizzate, oltre ai *rain garden*. Sarebbe pertanto necessario precisare meglio le modalità utilizzate.

In ultimo un appunto sulla scheda normativa allegata al Fascicolo di variante. Nella stessa si rimanda al Documento di verifica per ulteriori prescrizioni ambientali. Tali prescrizioni sono diffuse e sparse in tutto il Documento di verifica; diventa pertanto difficile per qualsiasi operatore andarle a recuperare puntualmente e anche definire quali siano. Nel Documento di verifica ci deve essere uno schema riassuntivo dettagliato di tutte le prescrizioni ambientali e la scheda normativa lo deve riportare per chiarezza. Non è possibile che un operatore ripercorra tutto l'iter valutativo per trovare le indicazioni. Questo è nel complesso il mio contributo.

Arch. Maria Rosaria SORBO

Non voglio entrare nel merito di risposte tecniche perché credo che questa non sia la sede, le risposte saranno date a seguito delle richieste che emergeranno da tutta la Conferenza. Mi preme però evidenziare alcune cose, per chiarire meglio al tecnico ARPA la scelta di utilizzo di alcuni strumenti nell'ambito della Verifica di assoggettabilità alla VAS. *Simulsoil* l'abbiamo usato come esemplificazione, ma non è stato il metodo utilizzato per la valutazione. Lo conosciamo bene, sappiamo i limiti che ha, ci stupiamo persino di quanto la Regione Piemonte vi abbia investito usando Fondi europei per avere uno strumento che non offre poi i risultati aspettati. Questo lo devo assolutamente puntualizzare, in quanto non è stato lo strumento utilizzato per la valutazione dei servizi ecosistemici di cui si parla nella Verifica di assoggettabilità alla VAS. Per quanto attiene al Boulevard, noi non l'abbiamo definito corridoio ecologico, l'abbiamo sempre chiamato *Boulevard Urbano*. Che poi questo possa essere un elemento di connessione tra le aree del Campo Volo e le aree agricole che ci sono ancora in Comune di Grugliasco è anche interessante, ma noi non l'abbiamo mai definito corridoio ecologico. Per noi è *Boulevard Urbano*. Abbiamo preso esempio da realizzazioni avvenute in altre realtà europee che vengono anche citate nel Progetto. Gli altri approfondimenti richiesti non li trovate perché noi stiamo affrontando una Variante urbanistica, non

un Piano Particolareggiato. Abbiamo quindi ritenuto che non fossero oggetto di questa fase del procedimento.

Dott.sa Alessandra PENNA

Per quanto riguarda la connessione ecologica, mi dispiace, ma voi utilizzate proprio questo termine. Connessione ecologica su un'area verde significa che si sta realizzando un corridoio. E' una richiesta di precisazione doverosa, questo verde non è di connessione ecologica. Ha altre funzioni che sono assolutamente auspicabili in ambito urbano e utilissime, ma non è un verde di connessione.

Arch. Andrea CALLEGARI

Può essere che sia stata utilizzata questa definizione ma si parla prima di tutto di permeabilità pedonale, il primo assunto da cui siamo partiti e che abbiamo utilizzato per studiare questa Variante urbanistica. Siamo all'interno di un contesto abitativo con fabbricati alti 10 piani.

Dott.sa Alessandra PENNA

Queste sono precisazioni che esigono a nostro parere un chiarimento, in quanto ci possono essere incomprensioni originate dall'utilizzo di una terminologia non corretta. Non si possono ora richiamare le singole pagine ma tale terminologia è stata utilizzata più volte. Detto ciò, la parte fondamentale di tutto il contributo sono gli approfondimenti sugli scenari intermedi che devono essere anche verificati dal punto di vista ambientale. Tutto il resto sono precisazioni ulteriori che ci devono essere ma che non determinano un parere negativo sulla Variante; vanno però a precisare e a rendere possibile l'attuazione della Variante ottenendo esattamente gli obiettivi prefissati. Questa è la finalità del contributo.

Dott. Paolo FIORDELLI

Se ARPA ha concluso diamo la parola agli altri Enti, Regione Piemonte e Città Metropolitana di Torino.

Ing. Giannicola MARENGO – Rappresentante della Città Metropolitana di Torino

Se l'Ing. Scifo è d'accordo interverremo un momento noi, anche perché tra poco dovrò abbandonare la Conferenza per un impegno successivo. Da una prima analisi l'intervento non presenta incompatibilità rispetto al Piano Territoriale di Coordinamento [della Città Metropolitana di Torino] e alle sue prescrizioni. Abbiamo qualche osservazione non particolarmente pesante che lascerei illustrare al Geom. Viotto che ha seguito l'istruttoria della pratica. Invieremo poi un parere scritto che riassumerà le osservazioni.

Geom. Luciano VIOTTO – Funzionario istruttore della Città Metropolitana di Torino

Come ha già anticipato il Dirigente Ing. Marengo, questa Variante non si pone in contrasto con il nostro Piano Territoriale. Resta comunque da chiarire un aspetto che riguarda la capacità insediativa residenziale, ovvero occorre rendere coerenti i dati con le Varianti già divenute efficaci di Collegno Rigenera, parlo ovviamente dell'area "A" (ex Mandelli), dell'area "O" e dell'area "N".

Nel Fascicolo di Variante alcuni dati non sono coerenti. Questi ovviamente sono dettagli puntuali, che però comportano un esito che varrebbe la pena considerare. Non voglio entrare nel merito della qualificazione del tipo di intervento, ovvero ristrutturazione urbanistica piuttosto che rigenerazione urbana. Dimentichiamoci questo dibattito. Se però questo intervento non viene considerato una

ristrutturazione urbanistica, l'incremento del 7,5% stabilito dalle Norme del PTC2 non è ammesso; questo ulteriore aumento della capacità insediativa deve pertanto essere espunto dalla Relazione illustrativa e dalla tabella.

Un altro aspetto che varrebbe la pena sottolineare, anche se non riguarda direttamente questa Variante, ma in considerazione del fatto che sono divenute efficaci già tre Varianti di Collegno Rigenera, riguarda i famosi 5.000 mq di SLP della RSA. Occorre che il Comune di Collegno chiarisca che fine fanno in quanto continuano a comparire nelle tabelle. Nel provvedimento, nel parere che sarà formulato, ci riserviamo di essere ancora più puntuali.

L'aspetto rilevante riguarda però la capacità insediativa residenziale di questo intervento che, aggiunta agli altri, deve portare a numeri coerenti. I numeri devono essere gli stessi. Grazie.

Abbandona la seduta telematica l'Ing. Giannicola MARENGO.

Ing. Salvatore SCIFO

Faccio una piccola premessa prima di passare la parola all'Arch. Purgatorio che è l'Istruttore della Variante. Come premessa vorrei aver chiaro l'iter procedurale di questa Variante. Correttamente è stata convocata la Prima seduta della Conferenza ai sensi dell'art. 17bis, commi 5 e 2, della L.r. 56/1977, quindi una procedura che prevede uno svolgimento in tempi molto stretti. Dall'illustrazione che abbiamo visto, si rilevano aspetti abbastanza importanti che sono ancora da definire. Mi riferisco, ad esempio, alla richiesta fatta dal Comune di Collegno in merito alla non qualificazione del "triangolo" come area a servizi, ma come area di atterraggio di diritti edificatori.

Se come Regione Piemonte dobbiamo portare un contributo come soggetto con competenza ambientale, ed esprimerci quindi sulla Variante urbanistica, dobbiamo sapere se quella è un'area a servizi o un'area residenziale. Evidentemente, se consideriamo l'area come atterraggio di diritti edificatori, sicuramente non sarà un'area a servizi ma sarà un'area residenziale. Questi aspetti devono essere chiariti. In questo momento, nella Proposta di variante, l'area è indicata come area a servizi; dobbiamo pertanto capire se nel prosieguo della Conferenza, senza modificazioni, si dovrà continuare a considerare quell'area come tale. Questo dal punto di vista del quadro generale.

Risulta poi molto importante in questa seduta di Conferenza capire se necessitano integrazioni o meno. In tal senso come Regione abbiamo fatto un approfondimento, rispetto al quale lascerò la parola all'Arch. Purgatorio. Inviterei pertanto tutti i soggetti ad essere espliciti sulla richiesta o meno di integrazioni e chi conduce il procedimento a capire se l'attuale procedimento è sospeso. Lascio quindi la parola all'Arch. Purgatorio.

Arch. Massimo PURGATORIO – Funzionario istruttore della Regione Piemonte

Buongiorno a tutti. Da una prima analisi, secondo noi occorre integrare la documentazione trasmessa, in quanto si rileva una carenza in merito alla verifica di coerenza al PPR [Piano Paesaggistico Regionale]. Occorrerebbe quindi fare riferimento al Regolamento 4/R, Regolamento regionale attuativo del PPR, in vigore dal 12/04/2019, che prevede appunto nell'Allegato B uno schema di raffronto tra le norme del PPR e le previsioni proposte dalla Variante. In buona sostanza occorrerà fornire questi elementi. Per quanto riguarda le verifiche e gli aspetti parametrici, concordo con le prime indicazioni fornite dal Geom. Viotto e quindi si richiede una maggiore chiarezza e precisazioni in merito agli aspetti legati alla capacità insediativa residenziale. Questo è quanto possiamo esprimere in questa prima fase.

Arch. Paola TESSITORE

Ne approfitto per coinvolgere la proprietà Sansalvadore, interessata per una porzione dalla previsione di realizzazione della viabilità a nord dell'intervento.

Sig.ra Luisella SANSALVADORE – Proprietà Olivero-Sansalvadore (parte)

Vorrei ribadire il nostro disaccordo circa il frazionamento del terreno in questione, anche in forza della proposta di acquisto di tutto l'appezzamento da parte della Società Cannon S.p.A. risalente al 2017. Non siamo d'accordo a cedere solo circa 300 mq su un terreno di complessivi mq 6.432. Un eventuale accordo potrà essere discusso esclusivamente riferendosi all'intero lotto. La Sig.ra Fabrizia Olivero concorda con quanto dichiarato dalla Sig.ra Luisella Sansalvadore.

Avv. Corrado SOFFIENTINO – Proprietà Olivero-Sansalvadore (parte)

Apprendo in questo momento la volontà degli altri comproprietari. Da parte del Sig. Ugo Luciano Sansalvadore c'è disponibilità a trovare delle soluzioni anche per una parte del terreno. Prendo atto della presenza di altre problematiche che dovranno essere affrontate probabilmente prima, ma faccio comunque presente alla proprietà Cannon, e ai professionisti che seguono il Progetto, che il Sig. Ugo Luciano Sansalvadore è disponibile a trovare una soluzione anche solamente per quella parte [interessata dalla nuova viabilità di collegamento]. Si dovrà ovviamente trovare un accordo anche con gli altri comproprietari.

Abbandona la seduta telematica la Sig.ra Fabrizia OLIVERO.

Abbandona la seduta telematica la Sig.ra Luisella SANSALVADORE.

Arch. Paola TESSITORE

Questa è una delle criticità emerse. Le posizioni di una parte della proprietà sono molto chiare.

[parole fuori verbale]

Lascero in chiusura anche la parola ai proponenti, se vogliono intervenire.

Colgo l'indicazione dell'Ing. Scifo della Regione, sulla quale il Comune per i motivi sopra espressi concorda, circa l'opportunità di sospendere la Conferenza. Questo per lasciare tempo a un eventuale accordo con le proprietà terze interessate e anche per chiarire rispetto al lotto [di atterraggio dei diritti edificatori di proprietà comunale]. La sospensione consentirebbe di fare le integrazioni necessarie in prospettiva di un parere favorevole. Si propone pertanto la sospensione. Lascio gli ultimi interventi ai colleghi del Settore Lavori Pubblici e al collega Paolo Fiordelli, Responsabile del procedimento di Verifica di VAS.

Arch. Andrea CALLEGARI

E' necessario che le parti Sansalvadore-Olivero capiscano che attualmente i 305 mq sono un'area già destinata per la quasi totalità a viabilità ed è necessario che il Comune chiarisca anche ai Sig.ri Olivero-Sansalvadore che quest'area è destinata all'uso pubblico.

[parole fuori verbale]

Abbandona la seduta telematica l'Avv. Corrado SOFFIENTINO.

Arch. Andrea CALLEGARI

Vorrei chiarire a questa assemblea che l'aspetto del "triangolo" di cui si sta parlando per l'atterraggio della capacità edificatoria è un aspetto che viene fuori oggi in Conferenza di servizi.

Arch. Paola TESSITORE

La questione è emersa nell'ambito di un ultimo incontro. Ora però è necessario far concludere tutti gli interventi.

Dott. Paolo FIORDELLI

Vorrei affrontare due temi: la contaminazione dei suoli e la riclassificazione acustica dell'area.

Per quanto riguarda il tema della contaminazione dei suoli, occorre tenere presente che, nel momento in cui la contaminazione viene acclarata, qualcosa deve essere fatto. Bisogna che venga individuato un piano di intervento. In qualche documento deve essere indicato che cosa si intende fare e con che tempistiche di intervento.

Per quanto riguarda il tema della riclassificazione acustica dell'area, l'area dei fabbricati artigianali posti a nord-est rispetto all'intervento, verrebbe riclassificata dalla V classe acustica alla IV classe acustica. Questo comporta una riduzione dei valori limite assoluti di immissione ed emissione che devono essere rispettati dalle attività produttive che sono insediate in quell'area. E' pertanto utile acquisire già in questa sede il parere della proprietà dell'area [oggetto di riclassificazione], per capire se la stessa è d'accordo o meno.

[parole fuori verbale]

Arch. Valentina RINARELLI - Responsabile Sezione Territorio del Settore Lavori Pubblici

Buongiorno a tutti. Avrei bisogno di capire in particolare se la via Manzoni viene ipotizzata come Zona 30 a priorità pedonale e se contiene un percorso ciclabile. Dagli elaborati non è così evidente. Si condivide poi quanto evidenziato da ARPA rispetto all'attuazione dell'intervento per più sub-ambiti e in particolare rispetto al rischio che l'asse di via Manzoni possa avere delle trasformazioni non coerenti se non realizzate in contemporanea. Si richiede pertanto di evidenziare come e con quali tempistiche si pensa di realizzare la riqualificazione di via Manzoni, fermo restando che esiste un BICIPLAN già adottato [dal Comune di Collegno] del quale gli elaborati presentati sembrano non tenere pienamente conto. Vengono infatti ipotizzate molte piste ciclabili nuove ma non si tiene conto dei percorsi già esistenti, in particolare su via Manzoni, dove è presente un collegamento già realizzato in sede propria tra viale Certosa e la scuola Anna Frank e che sembrerebbe perdersi nella riqualificazione della viabilità. Vengono poi ipotizzati sull'intervento dei tratti che non esistono e che non sono in previsione.

In ultimo il tema dei parcheggi. Questi sembrano concentrati troppo nel sub-ambito 3 a fianco della RSA e poco presenti in prossimità delle abitazioni. Inoltre, la nuova connessione veicolare e ciclopedonale tra corso Antony e via Manzoni, molto interessante dal punto di vista viabilistico, va però ad assorbire una quota di parcheggi esistenti che non trova ricollocazione nelle vicinanze.

Queste sono le tematiche che chiediamo vengano integrate e chiarite, fermo restando che la via Manzoni deve restare un asse di collegamento ciclabile prioritario.

Arch. Maria Rosaria SORBO

Sulla via Manzoni la pista ciclabile non viene interrotta. Tra gli elaborati sono presenti delle planimetrie che recepiscono il BICIPLAN [del Comune di Collegno]. Ne abbiamo assolutamente

tenuto conto. Per quanto riguarda il tema dei parcheggi, nella zona di via Sassi, dove sono già presenti delle proprietà pubbliche destinate a parcheggio, i parcheggi non vengono ridotti, anzi, vengono addirittura incrementati. Il fatto di concentrare i parcheggi vicino alla RSA e di evitare un numero eccessivo di posti auto lungo la via Manzoni o anche la via De Amicis deriva da una specifica scelta progettuale. Noi infatti vorremmo che questo nuovo pezzo di città sia il più pedonalizzato possibile. C'è la volontà di dare accesso [veicolare] solo ai residenti o a chi deve fruire dei servizi presenti nella zona. Rispetto alla richiesta di un cronoprogramma, non essendo presente un operatore economico si tratta della parte più difficile, ma proveremo a ragionare.

Arch. Paola TESSITORE

Chiedo agli altri Enti di condividere l'esigenza e l'opportunità di avvalersi di una sospensione della Conferenza; questo darebbe la possibilità di fare tutti gli approfondimenti dovuti e di fare tutte le integrazioni e specificazioni richieste nei contributi istruttori, che ovviamente saranno allegati al verbale della seduta che sarà trasmesso quanto prima.

Arch. Andrea CALLEGARI

Chiedo scusa. Ho bisogno che sia verbalizzato e messo agli Atti di questa Prima seduta della Conferenza un intervento sia dell'Ing. Gamarra, che si è occupato degli approfondimenti acustici, sia dell'esperto che si è occupato della caratterizzazione dei suoli. Grazie.

[parole fuori verbale]

Ing. Marco GAMARRA – Consulente Società Cannon SpA

Ho sentito prima la domanda relativa alla classificazione acustica dell'area della Società Vela SaS. Nello scenario dell'attuale zonizzazione acustica, la stessa costituisce di fatto un'unica zona con l'area di proprietà Cannon. Nello scenario di progetto, l'area Cannon muterà la propria destinazione d'uso, pertanto tutto il contesto circostante subisce le conseguenze acustiche di questo fatto. L'area Cannon, per effetto della sua destinazione futura, assumerà una connotazione di area di tipo misto, con presenza di abitazioni, di esercizi commerciali e di attività terziarie. L'area di proprietà della Società Vela, che dispone allo stato attuale anche di una fascia cuscinetto al proprio intorno, si troverà quindi a non essere più un unico insieme con l'area Cannon. Per sue proprie caratteristiche interne, a differenza dell'unico insieme costituito precedentemente, non può più configurarsi propriamente come una classe acustica V, ovvero un'area prevalentemente industriale, giacché sono presenti soprattutto attività di tipo artigianale. In tal senso, la classe orientata a rappresentare le attività artigianali è più la classe IV. Si è pertanto proposto nella Variante di assegnare all'area della Società Vela la classe IV, questo anche a beneficio di un contesto territoriale più vasto. Nello spirito delle normative acustica, infatti, in sede di variazione degli strumenti urbanistici si deve tendere ad eliminare le fasce cuscinetto, espressione queste di una potenziale criticità tra due realtà contigue. Se uniamo le caratteristiche interne dell'area della Società Vela, caratterizzata come artigianale, e il venir meno della caratterizzazione industriale della zona di proprietà Cannon, si arriva quindi a una maggiore omogeneizzazione eliminando le fasce cuscinetto. A chiusura del ragionamento, indico la nuova area dedicata alla RSA, a cui una direttiva regionale assegna la classe acustica II (area prevalentemente residenziale). Questa modificazione porta a un miglioramento della criticità che anche qui avevamo precedentemente, ovvero la presenza di una scuola, in classe I, a fianco di un'area classificata come appartenente a una classe IV. Il Progetto porta alla riduzione di questo accostamento critico, prefigurando uno scenario futuro dove nella zona della RSA l'accostamento critico si annulla completamente, mentre verso la zona parcheggio lo stesso viene attenuato.

Questo sotto il profilo urbanistico, se vogliamo poi entrare nel dettaglio della valutazione delle possibili criticità acustiche reali sul territorio derivanti dalla modificazione della classificazione, giustamente è stato evidenziato che si riducono di 5 dB i limiti assoluti da rispettare sul contesto territoriale circostante. Permangono comunque inalterati i limiti acustici da rispettare laddove ci sono degli edifici, in quanto negli ambienti interni si parla non di limiti assoluti ma di limiti differenziali a partire da un numero residuo. I limiti differenziali non si applicano nelle classi VI dove ci sono le industrie, ma in tutte le altre classi sono esattamente identici. La riclassificazione acustica dell'area della Società Vela, nulla pertanto modifica rispetto all'unico ricettore potenzialmente critico nella zona, ovvero il condominio già presente in stretta contiguità. Per questi motivi, nel concreto del rispetto dei limiti riferiti ai ricettori, i limiti acustici all'interno delle abitazioni non varieranno, sia nel caso che il ricettore residenziale permanga in classe acustica IV in virtù della fascia cuscinetto, sia nel caso lo stesso sia collocato in classe acustica III, come nel Progetto, con eliminazione della fascia cuscinetto.

Dott. Geol. Riccardo PAVIA – Consulente Società Cannon SpA

Per quanto riguarda lo studio geologico inerente alla Variante, è stato fatto uno studio di verifica di compatibilità idrogeologica e ambientale. Ci si è basati essenzialmente su numerosi sondaggi effettuati in loco in occasione di una precedente indagine di caratterizzazione ambientale nel 2007. Per la scelta stratigrafica ci si è basati su 14 sondaggi, alcuni a 30 mt e gli altri a una profondità di 6 mt. Siamo abbastanza certi delle caratteristiche del sottosuolo. Questo è costituito prevalentemente da ghiaie, quindi i terreni sono caratterizzati da una buona permeabilità a partire da una profondità di circa 1,5-2 mt. Per quanto riguarda i pozzi assorbenti, non c'è nessun problema legato alla dispersione delle acque meteoriche nel sottosuolo poiché i terreni sono molto permeabili e la prima falda freatica è ubicata a una profondità di circa 40 mt. Non ci sono problemi di ritenzione d'acqua o problemi legati alla dispersione delle acque mediante pozzi perdenti.

Per quanto riguarda la questione ambientale, l'indagine di caratterizzazione ambientale del 2007 ha identificato un paio di criticità in zone circoscritte. La prima riguardante l'area della centrale termica, dove in presenza di cisterne si è verificata una leggera dispersione di gasolio. Nell'altra area è stata individuata la presenza di solventi. Questo tipo di inquinante è stato trovato solo in un pozzo. In base ai dati disponibili non possiamo dire che esiste un inquinamento diffuso nell'area. Vorrei però vedere bene il parere ARPA, in quanto in questo momento non riesco a dare una risposta dettagliata a quanto richiesto. Dal punto di vista geologico non c'è nessun problema ad attuare gli interventi; dal punto di vista ambientale credo nemmeno. In una seconda fase, non credo in una fase di Variante urbanistica ma in una fase attuativa di Progetto esecutivo, probabilmente dovranno comunque essere fatte delle indagini più approfondite.

Arch. Paola TESSITORE

E' concessa al Dott. Fares la possibilità di fare un intervento rispetto alle ripercussioni che la variazione del Piano comunale di zonizzazione acustica proposta potrebbe avere sul fabbricato di proprietà Vela SaS [e sulle attività ivi insediate] in via Terracini.

Arch. Andrea CALLEGARI

E' stato richiesto di includere in questo verbale una dichiarazione del nostro esperto acustico. Se il Dott. Fares ha piacere, è possibile fare un approfondimento nel merito in modo che lui possa valutare con contezza l'esatta situazione.

Dott. Umberto FARES

Ringrazio l'Arch. Callegari, in quanto anche io alla fine dovrò riferire alla proprietà. In questo momento non posso esprimermi su un argomento così tecnico e così particolare. Metterò a conoscenza i soci della Società Vela Sas di questa problematica. Grazie a tutti.

Abbandona la seduta telematica il Dott. Umberto FARES.

Ing. Giorgio OLIVERI – Consulente Società Cannon SpA

Buongiorno a tutti. Solo un paio di puntualizzazioni in merito allo studio di traffico che è stato prodotto. A supporto dello studio, a maggio 2019 è stata condotta un'estesa campagna di rilievo di traffico volta a ricostruire quelle che erano allora le condizioni di mobilità in essere nell'area di studio. Contestualmente sono stati analizzati il PUMS della Città di Collegno e quelli che allora erano i progetti di rigenerazione urbana che direttamente o indirettamente avrebbero potuto interferire con l'intervento "ex Sandretto"; ci riferiamo in particolare al Progetto di rigenerazione urbana c.d. "ex Mandelli". Come presente nel report consegnato, a valle di questo è stata analizzata compiutamente quella che sarà la domanda indotta dalla realizzazione dell'intervento, delle 300 unità abitative previste e delle altre attività accessorie, stimando conseguentemente quella che sarà, in termini di spostamenti giornalieri, la domanda che graviterà sull'area nonché il suo riparto modale e, in ultimo, l'impatto durante l'ora di punta in termini di veicoli/ora. Unitamente ai dati rilevati, questi dati sono confluiti in un modello di microsimulazione, ampiamente descritto a livello reportistico, e la domanda indotta è stata assegnata alla rete tramite un modello di distribuzione di tipo gravitazionale bloccato sulle origini e sulle destinazioni. Sono stati costruiti diversi scenari alternativi di simulazione che sono stati tutti oggetto di attenta analisi con i tecnici progettisti dello Studio Sorbo e collaboratori, al fine di individuare quello che fosse lo scenario più performante in termini di minori impatti indotti sulla viabilità. Quello confluito nel rapporto è lo scenario selezionato, quello ottimale dal punto di vista di minori impatti, minori ricadute e massimizzazione della sicurezza stradale, accessibilità e via scorrendo. Tanto per portare un esempio, particolare attenzione è stata posta anche in fase progettuale, in stretta relazione con la parte modellistica di ingegneria del traffico, rispetto anche al sistema di accessi al comparto, riguardo a dove e in quale quantità localizzare gli accessi di semplice passo carraio al comparto e ai parcheggi previsti. Lo scenario che è stato analizzato, in maniera comparativa con lo scenario attuale, e riportato nella Relazione, è quello ottimale. In merito al prolungamento di via Sassi verso [est], quindi dall'attuale via Manzoni fino all'attuale corso Antony, già il PUMS evidenziava tale necessità. Nei momenti di partecipazione con la cittadinanza, è emerso che gli abitanti di Borgata Paradiso, come già evidenziava l'Arch. Callegari, hanno da sempre lamentato la scarsa accessibilità della zona ad ovest [dell'attuale stabilimento ex Sandretto]. Conseguentemente, a livello modellistico nello scenario di progetto simulato è stato inserito il prolungamento verso est di via Sassi fino all'intersezione con corso Antony dove, anche per creare un elemento di moderazione del traffico, vista la presenza di residenze e attività sportive ivi localizzate, è stata prevista una rotatoria di tipo compatto.

Come evidenziato nel report, gli impatti indotti dalla nuova realizzazione sono stati considerati tutti nella situazione peggiorativa, dando quindi per assodato che tutti gli interventi edilizi riferiti ai diversi sub-ambiti vengano realizzati, quindi con il massimo impatto sulla rete veicolare.

Rispetto alla tematica "Zona 30" e interventi di moderazione, si è molto interagito con i progettisti dello Studio Sorbo al fine di individuare su via Manzoni le caratteristiche idonee di una "Zona 30", come previsto anche a livello di PUMS per questa porzione di territorio, prevedendo attraversamenti pedonali rialzati e altre opere che consentano di moderare veramente il traffico e che non siano la semplice segnaletica verticale con l'imposizione del limite massimo di velocità a 30 km/h; questo anche per massimizzare la sicurezza del plesso scolastico ivi localizzato.

In estrema sintesi, è stato ricostruito lo stato di fatto che è confluito nello scenario “zero”; sono stati costruiti diversi scenari alternativi fra i quali è stato selezionato quello più performante in termini di impatti indotti sulla viabilità e in grado di garantire il massimo livello di accessibilità e sicurezza stradale ed è lo scenario 1 che trovate a livello reportistico.

A disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti. Vi ringrazio.

Dott.sa Alessandra PENNA

Non si deve confondere il Boulevard, che è la zona ciclopedonale ricompresa fra l'intervento e i caseggiati di corso Antony, con la via Manzoni. Sono due cose diverse.

Per quanto riguarda gli scenari analizzati, non sono rappresentate le fasi cantieristiche e la realizzazione in sub-ambiti. La finalità deve essere l'evidenziazione dei problemi e la messa a punto di interventi mitigativi. La Relazione sul traffico deve servire anche a questo. Abbiamo compreso che lo scenario rappresentato è quello che risolve i problemi, ma ci possono essere scenari intermedi che non li risolvono e questi devono essere inclusi nella Relazione sul traffico, proprio perché sappiamo che questa Variante verrà attuata in un lungo periodo.

Con il collega De Maestri siamo assolutamente a disposizione, con tutti i partecipanti invitati, a esaminare il nostro contributo e ad avere un confronto sulla parte trasportistica. Secondo noi questa è la base per poi condurre una Verifica di assoggettabilità a VAS e un'analisi degli impatti.

Dott. Paolo FIORELLI

Per quanto riguarda le questioni inerenti alle bonifiche, cito il contributo tecnico di ARPA. “Occorre quindi essere certi che non ci siano possibili vincoli alla trasformazione conseguenti alla contaminazione e verificare che la bonifica, eliminando le matrici inquinate e non confinandole, sia economicamente fattibile e che non sia pregiudicato già in partenza il perseguimento degli obiettivi della Variante.” Quindi già in questa fase è necessario approfondire il livello di qualità [ambientale] dei suoli. Occorre definire meglio qual è e come si estende questa contaminazione. Questo perché, a differenza di altre Varianti fatte su Collegno, in questo caso si è già evidenziata una contaminazione presente da idrocarburi pesanti e da idrocarburi policiclici aromatici. E' pertanto necessario caratterizzare meglio l'estensione e le caratteristiche di queste contaminazioni.

Arch. Andrea CALLEGARI

Mi permetto di considerare che su 44.000 mq di terreno, sono stati trovati due punti dove c'erano due serbatoi. Non stiamo parlando di un inquinamento diffuso, ma di due punti concentrati che saranno approfonditi in sede esecutiva. E' assolutamente improprio approfondire ora una situazione che si presenta in due punti limitati dello stabilimento.

Arch. Maria Rosaria SORBO

Aggiungo una domanda. Quando ARPA fa riferimento agli approfondimenti viabilistici della fase di cantiere, visto che stiamo parlando di una Variante di PRGC, quali sono le fasi di cantiere?

Rispetto al discorso delle bonifiche, è evidente, come di solito avviene in tutte le aree produttive, che qualche bonifica verrà fuori. Si parlava dell'amianto e dei due punti citati. Ma l'alternativa alla Variante urbanistica, e quindi al cambio di destinazione d'uso di quell'area, qual è? Tenersi il manufatto così com'è e non fare le bonifiche?

Dott.sa Alessandra PENNA

Rispondo alla prima domanda sulle fasi di cantiere. Vero che stiamo parlando di una Variante che sarà attuata per sub-ambiti con diversi PEC, però la Variante deve dare il quadro di riferimento della

realizzazione dei sub-ambiti. Dato che la Variante è il quadro di riferimento, la stessa deve dare indicazioni sull'attuazione e sulle mitigazioni relative alle fasi di cantiere, che possono essere problematiche. Qui si devono demolire due stabilimenti, ci sono nuove costruzioni e tutta una serie di altri interventi. Credo che con la Variante o con uno studio unitario d'ambito quest'aspetto debba essere comunque incluso. Decidete voi quando farlo ma deve essere fatto.

Per quanto riguarda la seconda domanda, è ovvio che questo intervento viene considerato come utilissimo da farsi. Ciò non toglie però che nel momento in cui lo si fa, devono essere tenute in conto tutte le problematiche che ci possono essere. Soprattutto, se si indica che ci saranno tante aree verdi permeabili con tutta una serie di funzioni, che addirittura si avrà una riduzione di 5 °C per quello che riguarda l'abbattimento dell'isola di calore, un minimo di fondamento negli elaborati ci deve essere. Nella bibliografia che io ho esaminato finora si parla di 3 °C tra area urbana e area rurale; 5 °C sono effettivamente consistenti; come viene affrontato il tema? Viene solo indicato che c'è un abbattimento di 5 °C. Insomma, questo è un intervento di rigenerazione che può essere attuato con alti livelli o bassi livelli [di qualità ambientale]. La demolizione degli stabilimenti, la creazione di residenze e l'eliminazione di eventuali contaminazioni possono essere già da sole un intervento di rigenerazione, ma qui si punta molto in alto. Si chiede pertanto, anche per trasparenza, e la VAS è anche trasparenza, di avere modo di verificare che tutto quanto dichiarato negli elaborati venga attuato. Qualora non venisse attuato nel modo dichiarato, potrebbe anche andare bene lo stesso dal punto di vista ambientale, ma questo deve essere verificabile. La finalità del contributo ARPA è quella di avere contezza della trasformazione nelle modalità che vengono dichiarate.

Arch. Paola TESSITORE

Rispetto alle bonifiche, mi permetto di precisare che può essere un vantaggio sapere dove sono state individuate [le contaminazioni]. Come richiesto da ARPA, se ci fosse una tavola di sovrapposizione tra lo stato di fatto, con i punti in cui è stata accertata la presenza di contaminazioni, e lo stato di progetto, questo consentirebbe di capire meglio cosa potrebbe succedere nel caso di attivazione di un procedimento di bonifica. Un'integrazione progettuale di questo tipo potrebbe aiutare anche a valutare se l'intervento può essere fattivamente demandato al SUE oppure se questo ha delle implicazioni tali da richiedere necessariamente delle variazioni progettuali [già in questa fase].

Arch. Andrea CALLEGARI

Io penso di essere il professionista che da più tempo opera nell'ambito dell'area in questione. Mi sembra di poter affermare che saremo in grado di produrre le tavole di chiarimento che vengono richieste, saremo in grado di fare le precisazioni che ha richiesto la Dott.sa Penna, quindi anche tutti i chiarimenti in merito agli aspetti acustici. Preciso ovviamente che stiamo parlando di 44.000 mq di terreno che hanno una caratterizzazione fatta bene e nota. In questo senso intendiamo completare e soddisfare tutte le richieste che vengono da questa Conferenza.

Arch. Paola TESSITORE

Perfetto. A questo punto chiedo agli Enti partecipanti se condividono la sospensione della Conferenza con riconvocazione da concordare a seguito della presentazione delle integrazioni richieste. Invito i professionisti a concordare in separata sede ogni incontro di approfondimento eventualmente necessario per alcuni aspetti.

Arch. Maria Rosaria SORBO

La sospensione è finalizzata alla produzione di integrazioni?

Arch. Paola TESSITORE

La sospensione è utile per chiarire tutte le problematiche emerse, sia sull'area di proprietà di terzi coinvolta, sia in riferimento all'area da destinare all'atterraggio di diritti edificatori di proprietà comunale, sia rispetto alle integrazioni documentali richieste. Agli Atti di questa seduta saranno allegati il contributo istruttorio del Comune e quello di ARPA, che si aggiungono alle altre richieste documentali emerse nel corso della seduta [e formalizzate nella relativa trascrizione verbale].

[parole fuori verbale]

Arch. Maria Rosaria SORBO

Chiedo se questa, più che una sospensione, non possa essere una richiesta di integrazioni, fissando dei tempi e fissando già oggi la data della Seconda seduta della Conferenza. Comunque sia, chiedo all'Ing. Scifo se ho ragione, se noi andiamo a modificare il Progetto cambiando la destinazione d'uso all'area del "triangolo" [a nord del prolungamento di via Sassi], questo comporta la necessità di rivedere gli elaborati della Proposta di variante.

Arch. Andrea CALLEGARI

La questione relativa al "triangolo" non può che essere una scelta della Società Cannon che valuterà le integrazioni da fare e le risposte da dare a questa Conferenza. Non c'è assolutamente nessun motivo per sospendere questo iter di Conferenza. Dateci dei termini e la Società Cannon deciderà come affrontare i diversi aspetti, che sono comunque abbastanza chiari. Abbiamo un'area di 305 mq che è un'area occupata da sedime stradale e sulla quale non abbiamo alcun problema ad intervenire in quanto è un'area di cui il Comune può disporre come area di uso pubblico. Abbiamo una caratterizzazione ben definita del sito. Abbiamo le risposte acustiche. Non vedo pertanto il perché si debba sospendere questa Conferenza.

Arch. Paola TESSITORE

Prima di lasciare la parola all'Ing. Scifo, vorrei ribadire che c'è un problema di fondo. Lasciando da parte per un momento la questione relativa all'area di atterraggio dei diritti edificatori di proprietà comunale, comunque importante, c'è un'area di proprietà di soggetti terzi che sin dall'inizio si sono opposti al loro coinvolgimento nella Variante. [Nell'ambito di questo procedimento] questi soggetti dovrebbero essere firmatari della Proposta di variante. Dal momento che non lo sono, la questione va definita, in quanto come alternativa si dovrà modificare il Progetto escludendo il coinvolgimento di quella proprietà dalla realizzazione del prolungamento viario.

Arch. Maria Rosaria SORBO

Noi non mutiamo in Variante la destinazione di quell'area. La parte destinata a viabilità rimane tale, mentre la parte destinata a servizi è oggetto di vincolo decaduto e quindi è considerata area agricola. Su questo chiedo aiuto a Regione e Città Metropolitana di Torino.

Ing. Salvatore SCIFO

Come Regione noi possiamo esclusivamente ribadire la nostra richiesta di sospendere per la produzione delle integrazioni che riguardano la coerenza con il PPR. In una Conferenza ordinaria tale richiesta poteva essere gestita nei tempi della Conferenza, ma in una Conferenza semplificata che dura 30 gg, in considerazione dei tempi stretti si ritiene utile sospendere fino alla produzione dell'integrazione, ricalendarizzando poi la seduta conclusiva con 30 gg di tempo per chiudere il

tutto. Questa è la valutazione che è stata fatta. Per quanto riguarda gli altri aspetti, diventa delicato andare a discutere in Conferenza, e forse non è neppure il luogo idoneo, circa gli aspetti urbanistici relativi ad aree che pur essendo presenti in questa Variante non sono per la stessa sostanziali. Il “triangolo” in discussione può essere un’area a servizi come proposto dal proponente, cosa che dal nostro punto di vista non ci trova assolutamente contrari, però stiamo raccogliendo l’esigenza da parte del Comune di avere un’area residenziale. Mi sono permesso di fare quell’intervento prima proprio perché, anche dal punto di vista dei contenuti della Verifica di assoggettabilità alla VAS nell’ambito degli aspetti ambientali, si può sicuramente prevedere un’ulteriore residenza in quell’area, ma ciò determinerebbe un aumento del carico urbanistico e probabilmente dei potenziali impatti ambientali. Occorre quindi fare chiarezza, ma è un aspetto che non riguarda Regione Piemonte, si tratta di una richiesta del Comune. Lo stesso dicasi relativamente alla questione del vincolo preordinato all’esproprio e della reiterazione dei vincoli del Comune di Collegno. Si tratta di una situazione che non conosco ma che comunque non compete alla Regione. Il Comune dovrebbe verificare se il vincolo [preordinato all’espropriazione] è decaduto e, se del caso, in presenza di un interesse a realizzare opere pubbliche lo stesso andrebbe reiterato. Questo dal punto di vista generale. Più di questo non posso dire.

Geom. Luciano VIOTTO

Mi associo alle considerazioni dell’Ing. Scifo della Regione Piemonte sul rilevante carico urbanistico che questa Variante comporta. A prescindere da questa valutazione, vorrei fare un ragionamento sotto il profilo procedurale in quanto la Regione ha ravvisato la necessità di integrare gli Atti con una verifica di coerenza con il PPR, che è dovuta per Legge. Propongo quindi alla Conferenza di utilizzare un meccanismo di flessibilità già impiegato in altre situazioni analoghe, ovvero che il proponente trasmette agli Enti in Conferenza le integrazioni richieste e da quel momento decorrono i trenta giorni per convocare la seduta conclusiva. A me pare corretta questa impostazione, poi ovviamente ciascuno si esprimerà secondo le proprie competenze. Io ho anticipato che la Variante non è incompatibile con il Piano Territoriale [di Coordinamento della Città Metropolitana di Torino]. Ho solo ravvisato la necessità di approfondire meglio la capacità insediativa residenziale; poi è chiaro che i soggetti con competenze ambientali si esprimeranno secondo le proprie competenze.

Arch. Maria Rosaria SORBO

Non abbiamo problemi a produrre in tempi rapidi le integrazioni richieste dalla Regione. Da ciò che abbiamo capito sono cose che già abbiamo e che dobbiamo semplicemente esplicitare meglio. Se anche la proprietà è d’accordo, vorremmo fissare un termine per la presentazione delle integrazioni e da quello far decorrere i trenta giorni necessari per la seduta conclusiva. Vorremmo solo avere delle date certe in quanto la situazione si sta protraendo a nostro giudizio da troppo tempo.

Dott. Bruno FIERRO

Inutile sottolineare che non posso che essere d’accordo con i miei professionisti. Senza caricare di responsabilità nessuno questo Progetto sta soffrendo un ritardo pesante. Una soluzione procedurale come quella che propone la Città Metropolitana, che consentirebbe di avere un tempo non lunghissimo di approntamento delle revisioni richieste con dopo trenta giorni la convocazione della seduta deliberatoria, mi sembra opportuna. Dopo di che non sono un tecnico e quindi non posso esprimere altro che un giudizio di questo tipo.

Arch. Paola TESSITORE

Vorrei precisare che il Comune non è stato inerte. Gradirei che l'Arch. Sorbo confermasse che in questo periodo di emergenza epidemiologica abbiamo più volte invitato i proponenti ad avviare un procedimento di Conferenza di servizi preliminare che avrebbe consentito di dipanare tutte le questioni a monte della Conferenza decisoria. Sia il Comune che ARPA hanno nel mentre inoltrato [ai tecnici della parte proponente] dei contributi istruttori. Si è cercato in più occasioni di trovare delle forme di collaborazione per arrivare ad affrontare le questioni che ora si presentano. Ora tutti gli Enti condividono sulla necessità di integrare dei documenti e di definire le questioni in sospeso. Nell'ambito della procedura integrata di cui alla DGR [29 febbraio 2016, n. 25-2977], la presentazione di integrazioni non può verificarsi che attraverso una sospensione. Possiamo stabilire un termine [per la presentazione delle integrazioni] ma l'iter non può essere diverso, in quanto [allo stato] nella seconda seduta i pareri non potrebbero che pervenire sulla documentazione già agli Atti. In tal caso è verosimile che ARPA chiederebbe di demandare [la Variante] a Valutazione [Ambientale Strategica] con il risultato che le integrazioni sarebbero comunque prodotte dopo, ma resterebbero non perfezionati degli aspetti di base di oggettiva criticità. E' vero che la destinazione dell'area in proprietà di terzi è in parte viabilità e servizi, ma [per disporre della stessa] si dovrebbe addivenire a un accordo con soggetti in questo momento espressamente contrari al loro coinvolgimento. Non è nella volontà dell'Amministrazione avviare un procedimento di esproprio.

[parole fuori verbale]

Ing. Salvatore SCIFO

Per sintetizzare credo che sia importante capire come perfezionare il verbale. La Regione non ha prodotto una richiesta formale di integrazioni. Il verbale deve quindi contenere esso stesso la richiesta di integrazione. Se il medesimo fosse redatto in modo chiaro, mettendo in evidenza [gli interventi degli Enti e] le integrazioni richieste, potrebbe essere un falso problema definire dei tempi, in quanto il proponente saprebbe già che, dal momento in cui produce le integrazioni, la Conferenza si riconvocerebbe nei trenta giorni come seduta conclusiva. Domando se è corretto. Se interpreto bene la posizione dell'Arch. Sorbo, credo che il proponente e i professionisti vogliano avere chiare le integrazioni da produrre. In via ordinatoria possiamo anche indicare un termine per la presentazione delle integrazioni. Resta inteso che quando le stesse perverranno agli Atti e potranno essere esaminate, il Responsabile del procedimento potrà convocare la seduta conclusiva e sia Regione sia gli altri Enti verseranno in Conferenza i propri pareri.

Arch. Paola TESSITORE

Nel momento in cui avremo l'audio del verbale, ne faremo la trascrizione e la trasmetteremo agli Enti e a tutti i partecipanti. Dalla data di trasmissione ufficiale del verbale, possiamo stabilire un termine concordato per le integrazioni, anche se forse converrebbe verificare le integrazioni da produrre prima di stabilire una data. Il rischio è che non si abbia il tempo materiale per fare le integrazioni dovute.

Arch. Maria Rosaria SORBO

Possiamo stabilire un termine massimo di 45 giorni dall'avvenuta trasmissione del verbale.

Arch. Paola TESSITORE

Va bene. Se concordano anche gli altri Enti, si sospende la Conferenza di servizi assegnando 45 giorni dalla trasmissione del verbale per la produzione delle integrazioni richieste.

Dott. Bruno FIERRO

Per integrazioni intendiamo tutto ciò che può essere integrato dai professionisti. Se fra queste comprendiamo però anche la precisazione relativa alle aree in proprietà di terzi che allo stato non accettano di essere coinvolte cedendo la porzione interessata dalla realizzazione della viabilità e anche la risoluzione del problema relativo alla destinazione d'uso dell'area "triangolo" [a nord del prolungamento di via Sassi] richiesta dal Comune, come può essere garantita la produzione di integrazioni che possono non dipendere solo dalla volontà dei professionisti? Dovremmo capire almeno il metodo di approccio a queste questioni.

Arch. Andrea CALLEGARI

Mi permetto di intervenire. Noi dobbiamo rappresentare la posizione di Cannon che è assolutamente trasparente e pulita. Abbiamo un "triangolo" che destiniamo a servizi e proponiamo in cessione a servizi. Abbiamo un'area di 305 mq che è viabilità e chiederemo al Comune di renderla usufruibile come viabilità. In Conferenza di servizi il Comune assumerà le sue valutazioni.

Arch. Paola TESSITORE

Chiuderei qui la seduta. Noi trasmetteremo la trascrizione verbale e dall'avvenuta trasmissione decorreranno ufficialmente i 45 giorni [per la presentazione delle integrazioni richieste]. Credo che i due punti evidenziati non potranno essere trascurati in quanto sono richieste specifiche dell'Amministrazione. Dei ragionamenti devono essere fatti, anche in riferimento all'area in proprietà di terzi. E' impensabile il coinvolgimento di soggetti che non sono d'accordo. Sarà nostro impegno convocare le parti per cercare una soluzione. Grazie a tutti.

[parole fuori verbale]

La seduta termina alle ore 13:15

L'Assistente alla verbalizzazione
F.to PIA

Il Presidente della Conferenza di servizi
F.to TESSITORE

====

ALLEGATI:

- 1) Contributo istruttorio tecnico-urbanistico Città di Collegno, depositato agli Atti in sede di CdS;
- 2) Contributo istruttorio di ARPA Piemonte, depositato agli Atti in sede di CdS;
- 3) Documenti di delega depositati agli Atti in sede di CdS.



Programma “Collegno Rigenera” Area di Rigenerazione urbana «D.1»

Contributo istruttorio tecnico-urbanistico sulla Proposta di variante al PRGC presentata ai sensi dell’art. 17bis, comma 5, L.r. 56/1977 e s.m.i.

GIUGNO 2020

La presente Relazione è stata predisposta con prevalente attenzione agli aspetti urbanistici e di coerenza della Proposta di variante semplificata rispetto al linguaggio e alle scelte di fondo del PRGC della Città di Collegno.

ELABORATI PROGETTUALI E INDICAZIONI GENERALI

In ragione della necessità di mantenere una certa organicità progettuale e di garantire un maggior controllo pubblico sull’attuazione, anche in attinenza agli aspetti di verifica ambientale e alla progettazione e realizzazione delle opere di urbanizzazione, si condivide anzitutto la scelta di ripartire l’Area di rigenerazione RigU-D.1 in non più di tre “sub-ambiti” oggetto di PEC autonomi. Si ribadisce nondimeno l’importanza che tali strumenti urbanistici esecutivi siano quantitativamente e qualitativamente autonomi in termini di servizi pubblici e dotazioni infrastrutturali.

La relazione illustrativa deve essere integrata con dimostrazioni analitiche, condotte con ragionevole approssimazione in riferimento al livello di approfondimento progettuale richiesto, delle quantità esistenti e in progetto afferenti sia alle superfici edificate e impermeabilizzate sia alle aree libere non compromesse.¹ Nella tavola di sintesi progettuale sarebbe inoltre auspicabile

¹ Si precisa che per ISPRA (Istituto Superiore Protezione Ricerca Ambientale) il consumo di suolo corrisponde alla perdita dei caratteri naturali della risorsa con la “produzione” di una superficie artificiale. Si ha una superficie artificiale quando il suolo viene compattato, asportato, impermeabilizzato. Sono da intendersi suolo consumato, e pertanto compromesso, tutte le aree interessate da:

- Edifici, capannoni
- Strade asfaltate o sterrate
- Aree estrattive, discariche, cantieri
- Cortili, piazzali e altre aree pavimentate o in terra battuta
- Serre e altre coperture permanenti
- Aeroporti e porti
- Aree e campi sportivi impermeabili
- Ferrovie e altre infrastrutture
- Pannelli fotovoltaici
- Tutte le altre aree impermeabilizzate

individuare graficamente le superfici permeabili *ante* e *post operam* in quanto gli interventi in progetto dovranno pervenire ad un bilancio positivo o neutro di superfici permeabili rispetto all'esistente. A tale scopo dovrà essere minimizzata l'impermeabilizzazione del suolo attraverso un'estesa individuazione in progetto di aree verdi in piena terra e l'utilizzo di materiali di sistemazione esterna che permettano l'infiltrazione e la dispersione delle acque nel terreno. Nel bilancio delle aree non compromesse potrà essere computata la superficie permeabile presente all'interno delle aree fondiari, da individuare per almeno il 20% della SF. Anche in funzione della quantificazione delle superfici permeabili effettivamente disponibili, sugli elaborati grafici deve essere indicato l'ingombro massimo degli interrati in progetto.

Si condivide la scelta di individuare uno specifico ambito normativo per la Residenza Socio-Assistenziale in progetto, qualificata come "servizio privato di interesse pubblico". Stante la connotazione propriamente sanitaria e assistenziale della struttura, caratterizzata da un insediamento destinato alla stabile residenza collettiva di degenti e disabili, la stessa deve infatti trovare collocazione in zone deputate alla realizzazione di attrezzature socio-sanitarie e servizi per anziani, funzioni compatibili con un ambito normativo qualificato come "servizi", ancorché di natura privata convenzionata. Si osserva infatti che le strutture sanitarie assistenziali non possono essere assimilate ad insediamenti industriali o terziari, in quanto connotate da degenza stanziale suscettibile di particolare protezione (si pensi ai potenziali accostamenti acustici critici) né tantomeno può essere ritenuta congrua la destinazione residenziale, date le funzioni di una RSA e la sostanziale differenza rispetto a una casa di riposo per soggetti autosufficienti.

Per quanto attiene al parcheggio della RSA indicato nelle tavole di progetto, risulta tuttavia necessario precisare che lo stesso, essendo computato quale area a standard ai sensi dell'art. 21 della L.r. 56/1977 e s.m.i, non potrà essere individuato ad uso esclusivo della struttura.

Rilevato che la connotazione dell'impianto progettuale è demandata al boulevard urbano che si sviluppa da via De Amicis a corso Antony costituendo una cortina verde a servizio della Città, si ritiene opportuno valorizzare il viale attribuendogli continuità rispetto a un'eventuale prosecuzione futura verso il viale Certosa, riducendo al minimo la tortuosità del percorso e massimizzando la percezione di una continuità rettilinea. Nello specifico, si suggerisce di ripensare la morfologia dell'area a servizi afferente al sub-ambito 2, e della superficie fondiaria adiacente, rimodulandola in virtù di futuri sviluppi che consentano l'attuazione di quanto auspicato.

Si specifica inoltre la necessità di mantenere la coerenza dei fili edilizi lungo la via Manzoni. I fabbricati previsti sul lato ovest dovranno rispettare il filo edilizio dei fabbricati residenziali esistenti sullo stesso lato. Parimenti, sul lato est, la posizione dei nuovi edifici dovrà perfezionarsi in modo da garantire coerenza compositiva nei confronti degli eventuali sviluppi edificatori sulle aree limitrofe a nord dello stabilimento ex Sandretto. Tali indicazioni devono essere tradotte in prescrizioni all'interno della scheda normativa "area di rigenerazione RigU-D.1".

Con riferimento alla porzione di superficie "triangolare" a nord della nuova bretella stradale di collegamento tra corso Antony e via Manzoni, si segnala la volontà politica di preservare la stessa a vantaggio del Comune come area dedicata all'atterraggio di diritti edificatori di proprietà

Vi è perdita della risorsa suolo, non solo a causa dell'impermeabilizzazione, ma anche a causa del degrado della risorsa nell'area limitrofa alla zona impermeabilizzata.

comunale nell'ambito del Programma "Collegno Rigenera". Tale fattispecie dovrà essere prevista e indicata negli elaborati progettuali e normativi. Di conseguenza, vista la necessità di non privare l'intervento di rigenerazione urbana ex Sandretto della necessaria dotazione di servizi pubblici, e anche al fine di consentire un differente utilizzo dell'area nei termini di validità della convenzione attuativa dell'ambito interessato, la stessa non può essere individuata fra quelle a standard ex art. 21 della LUR. Nell'ottica di permettere una cessione autonoma e separata della medesima al Comune, è necessario adoperare al riguardo estrema chiarezza normativa e grafica, perimetrando l'area come a sé stante e indicandola graficamente con apposito retino.

L'area interessata dal prolungamento di via Sassi, sedime del raccordo tra corso Antony e via Manzoni, nonché tutte le aree in fregio al corso stesso individuate in Proposta di variante come "aree esterne per dotazioni infrastrutturali funzionali all'intervento", devono essere identificate con un proprio autonomo perimetro ed evidenziate graficamente con apposito retino sia negli elaborati progettuali sia nella scheda progettuale grafica annessa alla Variante. Stante la destinazione a viabilità pubblica e ad opere pertinenti funzionali all'intervento complessivo, le stesse aree dovranno essere oggetto delle sistemazioni previste e di cessione alla Città unitamente all'attuazione del primo PEC, a prescindere da quale esso sia. Tale prescrizione deve essere esplicitamente indicata sugli elaborati di progetto e nella scheda normativa.

In relazione a quanto sopra, in sede di convenzione inerente al primo sub-ambito e relativo PEC, compatibilmente con l'equilibrio economico del soggetto operatore si auspica che venga promosso uno sforzo volto all'abbattimento della maggiore quantità possibile di edifici collabenti, in ottemperanza a quanto deliberato dall'Amministrazione con D.G.C. n. 252 del 25/07/2018.

Rispetto a quanto indicato nelle destinazioni d'uso, si precisa che la definizione del mix funzionale deve essere sempre coerente con le definizioni e indicazioni generali dettate dall'art. 7 delle NTA del vigente PRGC, con particolare riguardo alle funzioni terziarie e ai servizi.

Si precisa inoltre che le rampe di accesso ai parcheggi interrati privati devono essere individuate per la totalità su area fondiaria e non su area a servizi pubblici.

Nella tavola di progetto non risulta inoltre riportata la fascia di rispetto della linea metropolitana sottostante la via De Amicis e pari a metri 15 dall'asse del tracciato. Tale fascia deve essere indicata graficamente su tutti gli elaborati, compresa la scheda progettuale grafica annessa alla Variante. Si rammenta che la fascia di rispetto è inedificabile; sono unicamente ammessi la messa a dimora di alberi, la sistemazione a verde ed i parcheggi.

Si rileva infine che la Proposta di variante al PRGC, procedimento ad istanza di parte privata, determina ricadute sulla destinazione urbanistica di aree in proprietà di soggetti terzi. Al riguardo è necessario perfezionare assenso formale dei soggetti interessati, da depositare agli Atti della Conferenza preliminarmente all'espressione dei pareri degli Enti convenuti.

Relazione di Variante

In via generale, si precisa che gli elaborati di approfondimento ambientale connessi al procedimento di VAS, benché redatti in considerazione dei contenuti urbanistici della Variante, costituiscono un *corpus* separato oggetto di uno specifico procedimento, ancorché svolto in sede di Conferenza di servizi contestualmente all'esame della Variante urbanistica. Il procedimento di VAS si conclude prima dell'approvazione della Variante con un provvedimento dedicato e può potenzialmente mettere in discussione i contenuti degli elaborati di approfondimento ambientale presentati dal proponente, che per questo non sono allegati alla documentazione di Variante ratificata con deliberazione di Consiglio Comunale. E' fatto obbligo, per ogni prescrizione ambientale proposta e ritenuta valida in sede di VAS, di indicare i contenuti direttamente nelle NTA. In considerazione di quanto premesso, all'interno della documentazione di carattere urbanistico e specialistico espressamente parte della Variante ai sensi dell'art. 17bis, comma 14, L.r. 56/1977, occorre eliminare ogni rimando alla documentazione di carattere ambientale presentata (vedi paragrafo 1g e scheda normativa annessa alle NTA).

A valere sui contenuti descrittivi della Variante (paragrafo 1b), per ogni destinazione prevista in progetto è opportuno sottolineare analiticamente quantità di SLP e servizi dovuti, al fine di verificare le dotazioni di standard individuate e il rispetto dei margini di monetizzazione per ciascuno dei "sub-ambiti" autonomi oggetto di SUE. A norma dell'art. 21, comma 1, L.r. 56/1977, in afferenza al fabbisogno residenziale dovrà essere infatti garantito e dimostrato il reperimento diretto su aree dismesse di almeno 18 mq/ab. di aree per servizi pubblici. La quota restante per il raggiungimento del fabbisogno minimo stabilito dal PRGC (29 mq/ab.) può essere reperita su aree private assoggettate all'uso pubblico (massimo 7 mq/ab.) o monetizzata.

Si chiede pertanto di dimostrare analiticamente, anche nel capitolo 1 della Relazione di variante, che la realizzazione in loco dei servizi pubblici Parco urbano e Parcheggio soddisfa il parametro relativo al reperimento di servizi su aree dismesse (18 mq/ab.) relativamente al fabbisogno residenziale. A tal riguardo, la Relazione di Variante deve essere coerente con le indicazioni prescrittive della scheda normativa annessa alle NTA, dove andranno altresì precisati i margini di assoggettamento e di monetizzazione ammessi.

Occorre altresì evidenziare che all'interno dell'area di rigenerazione RigU-D.1 è prevista la realizzazione di una Residenza Sanitaria Assistenziale (RSA) in luogo della dovuta quota di edilizia residenziale sociale prevista dagli indirizzi del Programma "Collegno Rigenera". Tale previsione di 5.000 mq di SLP dovrà essere indicata in Relazione e nelle NTA con il vincolo di garantire, in caso di mancata realizzazione della struttura, analoghe superfici di edilizia residenziale sociale in affitto a canone moderato, nelle casistiche individuate dalla deliberazione del C.C. n. 51 del 26/06/2018. Non sono ammesse deroghe alle casistiche precisate dal Consiglio Comunale. A tal riguardo occorre rivedere l'elenco disposto nella scheda normativa annessa alle NTA.

Nella Relazione di variante, paragrafo 1c, si evidenzia la necessità di verificare la rispondenza del dato inerente alla percentuale di suolo permeabile rispetto alla situazione esistente, inserendo, per un corretto computo delle aree, tutte le parti non interessate da nuovi edifici, parcheggi, aree

cortilive e viabilità, escludendo anche le zone interessate da costruzioni interrato, superfici impermeabilizzate o compromesse (cfr. sopra, nota 1), al fine di garantire la coerenza tra tavole di progetto e altri elaborati.

A valere sul paragrafo 1h, è opportuno modificare l'inesattezza relativa alla citazione dell'art. 21, commi 7 e 7bis, delle NdA del Piano Territoriale di Coordinamento Città Metropolitana (PTC2).

In merito alle tabelle n. 1 e n. 2 di pag. 24, si rammenta l'esigenza di modificare i dati relativi all'ambito E del Programma in ragione delle sopravvenute modifiche adottate con deliberazione del C.C. n. 37 del 13/05/2020.

Si suggerisce infine, a seguito dell'avvenuto aggiornamento degli elaborati, di rivedere il sommario per garantire l'effettiva coerenza dello stesso con la partizione interna del documento.

Modifiche al PRGC

Modifiche alla Relazione Illustrativa

Nella Relazione illustrativa, prima del paragrafo 4.6.b, si suggerisce per una maggiore comprensione di riportare il cappello introduttivo dell'intero capitolo 4.6 "Calcolo del fabbisogno di aree a servizi nel Comune di Collegno", omettendo eventualmente il paragrafo 4.6.a.

A valere sulla tabella di sintesi relativa al fabbisogno di servizi pubblici ex art. 21 afferenti ai luoghi del lavoro, pag. 34 del Documento di Variante, si ritiene necessario provvedere ad una verifica generale dei dati numerici inseriti ricordando che la modifica effettuata sul dato parziale comporta necessariamente una variazione sul dato totale esito delle somme.

Si ricorda che la correzione degli errori materiali riscontrati negli elaborati di PRGC comporta la necessità di esplicitare le modifiche effettuate. Con particolare riferimento alla tabella di pag. 35, si richiede di argomentare la correzione effettuata sul dato aggregato dei servizi relativi ai luoghi del lavoro con apposita nota esplicativa riportante la seguente dicitura: "Correzione errore materiale. Si considera il dato aggregato corretto elidendo i dati disaggregati errati per mancato aggiornamento a partire dall'approvazione del PRGC originario".

Relativamente alla successiva tabella di pag. 36, inerente alle dotazioni di aree a servizi presenti sul territorio, non si comprende la modifica apportata ai valori numerici riferiti al luogo di progetto *Paradiso* e si rileva inoltre l'incoerenza con il dato totale, che risulta stranamente invariato. Di seguito, la tabella n. 3 di pag. 37 presenta incongruenze nei totali, che dovrebbero coincidere con quelli riportati nella tabella di pag. 34 afferente ai fabbisogni. Si ricorda che tutti i dati inseriti nelle tabelle devono essere coerenti.

Modifiche alle Norme tecniche di attuazione – Norme generali

L'ambito normativo della Residenza Socio-Assistenziale, configurandosi come servizio privato di interesse pubblico, non risulta ad oggi disciplinato dalle NTA del vigente PRGC; occorre pertanto introdurre una specifica norma in merito nelle NTA generali, anche al fine di disciplinare il fabbisogno dovuto in termini di standard ex art. 21 L.r. 56/1977.

Modifiche alle Norme tecniche di attuazione - Scheda normativa di quartiere

In riferimento ai “Servizi derivanti dal Programma di Rigenerazione Urbana”, pag. 53 del Documento di Variante, e segnatamente riguardo al servizio denominato Parco urbano, si rileva l'incoerenza del dato inerente alle superfici a servizi da dismettere in loco rispetto a quanto indicato nella tabella di sintesi di pag. 15.

Modifiche alle Norme tecniche di attuazione - Scheda normativa “area di rigenerazione RigU-D.1”

Si premette che le schede progettuali, sia normativa sia grafica, devono garantire, attraverso una chiara disciplina urbanistica, l'attuazione univoca del Progetto di rigenerazione urbana approvato in Conferenza di Servizi, pur in presenza di fisiologici margini di flessibilità.

In fase di SUE, l'impianto progettuale approvato in CdS relativo ai servizi pubblici, alle infrastrutture e alle edificazioni private, nonché le scelte compositive effettuate in merito alla distribuzione fondiaria dell'edificato rispetto alle aree di pertinenza, dovranno essere rispettate. Rispetto a quanto approvato in Variante, non saranno ammesse modifiche ai perimetri delle unità attuative né modifiche planimetriche alla viabilità pubblica. Saranno consentiti solo limitati adeguamenti qualitativi. Di questo deve essere data esplicita evidenza nella Sezione 1 della scheda normativa (*Modalità di attuazione*). Data inoltre la necessità di armonizzare fin da subito le indicazioni della scheda grafica con le previsioni della scheda normativa, si rileva l'insussistenza della clausola di prevalenza citata nell'ultima riga della parte 1b. Si chiede pertanto di eliminarla.

Relativamente alla Sezione 2, parte 2a, e segnatamente riguardo alle indicazioni sui servizi pubblici ex art. 21 afferenti alla residenza, occorre sia specificato l'obbligo di reperire, su 29 mq/ab. complessivi, almeno 18 mq/ab. su aree dismesse. In linea con quanto argomentato nelle indicazioni generali della presente istruttoria e con quanto indicato nella normativa urbanistica regionale di riferimento, la possibilità di monetizzazione è ammessa per le destinazioni residenziali solo per la quantità eccedente tale parametro, fatta comunque salva la possibilità di individuare fino a 7 mq/ab. su aree private assoggettate all'uso pubblico. Si rileva, inoltre, la totale assenza di indicazioni in merito ai servizi pubblici afferenti alle SLP terziarie e commerciali realizzabili.

Anche rispetto al numero di piani massimo dei nuovi edifici, la scheda progettuale normativa deve garantire l'attuazione della soluzione di progetto prescelta ed esaminata in Conferenza di servizi, pur con i citati margini di flessibilità. Con particolare riferimento alla Sezione 3, *Parametri edilizi*, la scheda urbanistica deve pertanto prendere atto, attraverso specifiche prescrizioni normative, della previsione di un numero di piani massimo decrescente da sud verso nord. Ciò anche al fine di sostanziare e non vanificare gli approfondimenti ambientali effettuati in merito agli

aspetti di soleggiamento ed ombreggiamento. Risulta inoltre necessario precisare che il numero di piani massimo si riferisce a piani fuori terra (p.f.t.).

Il dato normativo relativo ai parcheggi privati pertinenziali, inoltre, deve essere allineato a quello previsto per gli ambiti residenziali dal PRGC, ovvero 0,35 mq/1mq SLP.

Nelle successive parti della scheda normativa, si rinnova la necessità di eliminare ogni rimando a documenti ed elaborati non allegati alla Variante ma oggetto di approfondimenti valutati nell'ambito del procedimento ambientale. Come già precisato nella presente istruttoria, è fatto obbligo, per ogni prescrizione ambientale proposta e ritenuta valida in sede di VAS, di indicare i contenuti direttamente nelle NTA, precisando altresì la fase attuativa di recepimento delle stesse. Lo stesso vale per le ulteriori misure compensative e/o mitigative eventualmente prescritte dall'Organo Tecnico Comunale per la VAS a seguito dello specifico procedimento di verifica.

Si evidenzia inoltre che la classificazione acustica stabilita in Variante non può essere oggetto di successive modifiche. E' pertanto opportuno eliminare il periodo relativo alla possibilità di ammettere differenti destinazioni d'uso rispetto a quelle specificatamente previste nella Variante.

Modifiche alle Norme tecniche di attuazione - Scheda grafica "area di rigenerazione RigU-D.1"

Nell'analisi della scheda progettuale grafica, si rileva l'assenza di corrispondenza tra il retino utilizzato nell'elaborato per indicare le aree esterne per dotazioni infrastrutturali funzionali all'intervento e la relativa legenda.

In ragione della necessità di una realizzazione anticipata, occorre utilizzare una caratterizzazione grafica differente e un differente perimetro per individuare le aree esterne per dotazioni infrastrutturali in fregio a corso Antony e di sedime del nuovo raccordo stradale tra lo stesso corso e via Manzoni. Tutte le altre aree esterne per dotazioni infrastrutturali devono essere invece accorpate al rispettivo "sub-ambito", e quindi incluse nel suo perimetro, per essere oggetto di approfondimento progettuale in sede di relativo SUE. Tutte le aree esterne devono essere correttamente individuate nella presente tavola per garantire la coerenza interna degli elaborati.

Allo stesso modo, i percorsi ciclabili in progetto dovranno essere individuati nella scheda grafica ed essere collegati ai "sub-ambiti" di appartenenza per la realizzazione nella fase attuativa.

Come già indicato nella sezione dell'istruttoria riferita al progetto, la superficie caratterizzata dalla forma triangolare a nord del nuovo raccordo stradale tra corso Antony e via Manzoni, essendo oggetto di cessione anticipata e autonoma come area deputata all'atterraggio di diritti edificatori di proprietà comunale nell'ambito del Programma Collegno Rigenera, dovrà essere perimetrata a sé stante e individuata graficamente con apposito retino differente da quello utilizzato per i servizi e per le aree destinate a dotazioni infrastrutturali.

Nella scheda progettuale grafica il perimetro dell'area esterna in proprietà di terzi deve essere rivisto a motivo dell'incoerenza con quanto indicato nella tavola di estratto catastale. In generale va inoltre evidenziato che la stessa area, individuata interamente a viabilità negli elaborati progettuali, non può restare parzialmente destinata a servizi pubblici con indicazione parcheggio,

ma occorre che sia coinvolta nella Variante con attribuzione della destinazione viabilità. Nel PRGC della Città di Collegno non esiste infatti promiscuità tra destinazione viabilità e servizi.

Servizi in progetto

In merito alla modifica apportata alla superficie del servizio codice 5.9, riferito al luogo di progetto *Paradiso*, non si coglie la valenza della variazione in quanto nel progetto la superficie rimane immutata. Occorre pertanto verificare i valori immessi nella tabella riferita alle aree a servizi art. 21 di pag. 36, in quanto i dati riportati nelle tabelle devono sempre risultare coerenti.

Si ribadisce infine la necessità di uniformare il dato relativo alla superficie del servizio Parco urbano in tutte le tabelle in cui è presente.

NOTE SULLA RELAZIONE FINANZIARIA

Si rileva che la Relazione finanziaria preliminare non è stata prodotta. La stessa dovrà pertanto pervenire già perfezionata in fase di presentazione dei SUE relativi ai singoli "sub-ambiti" a norma dell'art. 39 della L.r. 56/1977 e s.m.i.

Tutti gli interventi si configurano come ristrutturazione urbanistica. Si rammenta pertanto la necessità di corrispondere al Comune anche gli oneri di urbanizzazione indotta di cui all'art. 8 del Regolamento comunale per il calcolo e l'applicazione del contributo di costruzione. Tali oneri sono dovuti nella misura del 20% del valore delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria computato analiticamente.

o-o-o-oOOOOo-o-o-o

Collegno, giugno 2020

Ufficio Pianificazione urbanistica
Arch. Paola Tessitore
Arch. Alessandra Parodi
Geom. Luca Pia

Prot. n° 47566

Torino, il 17 giugno 2020

FASCICOLO B.B2.04 - F06_2020_00505/ARPA
PRATICA F06_2020_00505

INVIATA MEDIANTE PEC

Spett.le
CITTÀ di COLLEGNO
Settore Urbanistica e Ambiente
Piazza del Municipio, 1
10093 COLLEGNO (TO)
PEC: posta@cert.comune.collegno.to.it

Riferimento: Vs. prot. n° 7531 del 04/02/2020; prot. Arpa n°12406 del 13/02/2020.

**Oggetto: Programma “Collegno rigenera” – Area di rigenerazione urbana “D.1”: area ex stabilimento Sandretto di Via Manzoni. Procedura di V.A.S. - Fase di Verifica di assoggettabilità.
*Relazione tecnica.***

In riferimento a quanto in oggetto, si invia il contributo tecnico istruttorio richiesto, di competenza di questa Agenzia e rimanendo a disposizione per eventuali chiarimenti, con l'occasione si porgono distinti saluti.

Dott. Carlo Bussi
Dirigente responsabile della struttura semplice
Attività di Produzione

Per comunicazioni/informazioni,
rivolgersi alla Dott.ssa Alessandra Penna
tel. n. 011-19680427
e-mail a.penna@arpa.piemonte.it

Allegato: Relazione tecnica

DIPARTIMENTO TERRITORIALE PIEMONTE NORD OVEST
Struttura semplice "Attività di Produzione"

PROGRAMMA "COLLEGNO RIGENERA"

Area di rigenerazione urbana "D.1"

Area ex stabilimento Sandretto di Via Manzoni

Variante urbanistica semplificata al P.R.G.C. ex art.17bis della L.R. 56/77 e s.m.i.

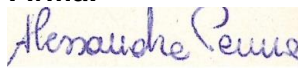
COMUNE DI COLLEGNO

PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Fase di verifica di assoggettabilità

CONTRIBUTO ISTRUTTORIO

CODICE DOCUMENTO: F06_2020_00505_001

Redazione	Funzione: Tecnico SS Attività di Produzione	Data: 12/06/2020	Firma: 
	Nome: Alessandra Penna		
Verifica e Approvazione	Funzione: Responsabile SS Attività di Produzione		
	Nome: Carlo Bussi		

ARPA Piemonte

Codice Fiscale – Partita IVA 07176380017

Dipartimento territoriale Piemonte Nord Ovest

Struttura Semplice Attività di Produzione

Tel 0111968351 - fax 01119681441

P.E.C.: dip.torino@pec.arpa.piemonte.it

Premessa

Considerata la complessità degli interventi previsti dalla Variante semplificata in esame, nonché delle caratteristiche delle aree interessate e del contesto territoriale in cui la variante stessa si inserisce, si è ritenuto utile formulare, già in sede di prima seduta della Conferenza dei Servizi ex art. 14 L.241/90 e s.m.i., un contributo istruttorio finalizzato ad evidenziare le criticità riscontrate dall'Agenzia nella valutazione del progetto che originano essenzialmente da carenze documentali.

A seguito dell'esame degli elaborati presentati, si esprimono nella relazione le principali considerazioni in merito al progetto ed ai presumibili e significativi effetti ambientali.

Relazione tecnica

1. Studio impatto viabilistico¹

Nella documentazione di variante, gli impatti dello strumento urbanistico sulla **viabilità** e il **traffico** e sulle matrici ambientali coinvolte (emissioni in atmosfera e clima acustico) non sono dimensionabili né qualificabili a causa:

- 1) di una stima dello stato di fatto insufficiente e quindi non idonea a caratterizzare lo stato di massimo carico della rete;
- 2) di una non valutabile e quindi non condivisibile stima del traffico indotto;
- 3) della considerazione di scenari insufficienti, per qualità e quantità, a simulare le trasformazioni indotte dall'attuazione del piano su viabilità, traffico e matrici ambientali coinvolte, sia in fase di cantiere che a variante attuata;
- 4) della mancanza di informazioni sul o sui modelli utilizzati, oltre che sui criteri sottesi a tutte le valutazioni, gli indici e i parametri, utilizzati nel testo ed infine
- 5) di una considerazione del contesto territoriale e ambientale limitata ai soli effetti dello strumento urbanistico in istruttoria, che non permette di verificare l'entità degli impatti cumulativi derivanti dalla sua attuazione.

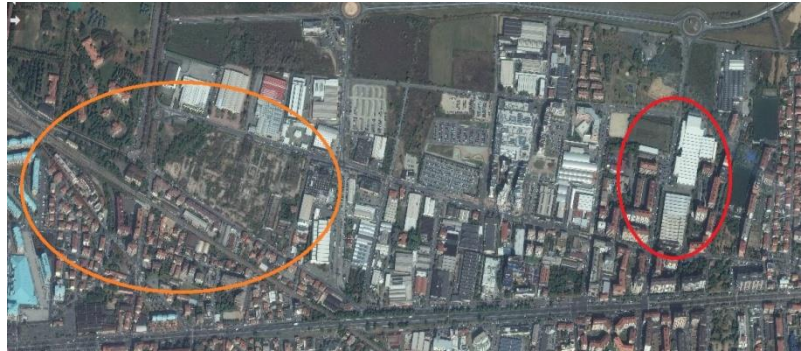
Alla luce di tali considerazioni le simulazioni proposte nell'elaborato *Studio di traffico connesso con gli interventi edilizi previsti nel complesso D.1 "Ex-Sandretto" in Comune di Collegno nell'ambito del programma "Collegno Rigenera"* (rev. 01 del 23/07/2019), d'ora in avanti citato anche come *studio, studio viabilistico o SV*, non sono sufficienti a definire l'eventuale significatività degli impatti conseguenti alla attuazione della Variante.

L'Agenzia ritiene necessario premettere alcune considerazioni sul contesto territoriale dell'area in Variante, che si ritiene abbiano implicazioni per la verifica di assoggettabilità a V.A.S. della stessa.

L'area ex Sandretto è situata immediatamente a Nord di Corso Francia, la principale direttrice da/per la tangenziale di Torino, in un contesto urbano complesso nel quale sono in atto o sono previste trasformazioni territoriali rilevanti, anche viabilistiche. Oltre al prolungamento della metropolitana verso Ovest, sull'asse di via De Amicis (su cui si affaccia l'area ex Sandretto), al parcheggio di interscambio situato in prossimità della fermata della metropolitana Fermi, alla grande struttura di vendita di piazza Trentin e a numerosi altri servizi alla persona situati nei pressi, sempre sulla via De Amicis, circa 900 metri a Ovest dell'area ex Sandretto, si trova l'area delle ex acciaierie Mandelli, oggetto di un'altra variante semplificata in itinere che prevede residenze per circa 600 abitanti e un insediamento commerciale con una media struttura di vendita.

¹ Capitolo redatto dall'arch. Paolo Demaestri – S.S. Attività di Produzione – Dipartimento Arpa territoriale del Piemonte Nord Est.

Nella figura a lato (orientata a N) l'area ex Sandretto è cerchiata in rosso e l'area ex Mandelli in arancione. Fra le due si riconosce la grande struttura di vendita, a Sud della quale, sulla diagonale di via De Amicis, c'è il parcheggio di interscambio e la fermata Fermi della Metropolitana.



Ambedue i progetti (ex Sandretto ed ex Mandelli) hanno una forte

valenza trasportistica. Anche non considerando il contesto strategico in cui sono collocati, l'interrelazione fra di essi è data dalla quantità dell'indotto e dal disegno della rete. È plausibile inoltre che la metropolitana, il parcheggio di interscambio e il centro commerciale influenzino le dinamiche di traffico in genere e quindi anche dell'indotto ex Sandretto ed ex Mandelli². Di queste interrelazioni, nello studio viabilistico non c'è traccia né menzione³.

L'assenza, fra le variabili considerate, del sistema urbano che costituisce il contesto delle trasformazioni dell'area ex Sandretto (eccetto che per i rilievi di traffico effettuati nel 2019 per il PUMS e della variante Mandelli, di cui tratteremo più avanti) invalida l'analisi trasportistica del proponente, comunque sia stata svolta. La considerazione del contesto è un prerequisito fondamentale dei rilievi e delle analisi viabilistiche necessarie alla valutazione degli effetti ambientali delle trasformazioni.

Al rilievo e alla descrizione dello **stato di fatto** viene dedicato il paragrafo 4 della relazione (SV, pp.12-22). I rilievi sono descritti analiticamente nell'*Allegato 01 – Rilievi di traffico allo studio viabilistico*, d'ora in avanti citato sinteticamente come *allegato* o **A1**.

Lo stato di fatto è stato rilevato su due sezioni trasversali, situate una su via Manzoni, nel tratto a Nord di Via De Amicis e una su Via De Amicis a Ovest di Via Manzoni, e su 5 intersezioni distribuite strategicamente intorno all'area ex Sandretto. Alle sezioni sono stati contati i veicoli per senso di marcia, alle intersezioni sono state registrate le manovre di svolta.

Dall'allegato si evince:

- che i rilievi sulle due sezioni sono stati effettuati nell'arco di 48 ore continuative, dalle ore 0.00 di mercoledì 22/05/2019 alle ore 24.00 di giovedì 23/05/2019;
- che i rilievi sulle cinque intersezioni sono stati effettuati per un totale di 4 ore in un giorno, nelle ore di punta mattutine (7.00-9.00) e serali (17.00-19.00) di mercoledì 22/05/2019.

Da quanto sopra risulta che l'unico giorno in cui i rilievi sono stati effettuati sia alle sezioni che alle intersezioni è mercoledì 22 maggio 2019.

Per ovvi ed evidenti motivi il quadro che ne deriva non può essere considerato rappresentativo dello stato di fatto. Lo studio non fornisce alcun elemento utile a caratterizzare mercoledì 22

² La complessità del contesto è verificabile anche dai dati relativi ai flussi su via De Amicis (SV, p.14), da cui si evince che il 35% dei flussi quotidianamente diretti a O apparentemente non rientra utilizzando il percorso inverso. Potrebbe trattarsi di quote di traffico che o non transitano quotidianamente, o transitano in orari diversi da quelli di punta o utilizzano altre strade o intersecano le sezioni di rilievo su percorsi brevi o brevissimi. E' comunque un indice della complessità del contesto urbano di riferimento.

³ Lo studio viabilistico tratta del redigendo PUMS come del quadro di riferimento tematico dello strumento urbanistico in verifica (pp.7-11) e solo in funzione della coerenza delle ripercussioni viabilistiche degli interventi programmati nell'area con le direttive e gli obiettivi dello stesso. In un solo caso si accenna a "scambi in maniera significativa con le funzioni commerciali e territoriali poste ad Ovest lungo l'asse della Via De Amicis verso il Parco della Certosa" riferiti in particolare alle "ore tardo pomeridiane" (p.18).

maggio 2019 come una giornata tipo, rappresentativa delle condizioni di traffico sulla rete e, anche se lo facesse, ciò non sarebbe statisticamente accettabile. Le tavole 13 e 14 (SV, p.21) non *“riportano l’attuale distribuzione dei flussi di traffico nell’area di studio rispettivamente nell’ora di punta del mattino e nell’ora di punta del pomeriggio”* (SV, p.20), ma la distribuzione dei flussi di traffico nell’area di studio nelle ore di punta del mattino e del pomeriggio di mercoledì 22 maggio 2019.

Ciò detto, per la sua limitatezza e la sua scarsa rappresentatività, l’insieme dei rilievi effettuati non può essere ritenuto significativo ai fini della determinazione dello stato di massimo carico della rete.

Per ottenere un quadro attendibile ed utilizzabile delle condizioni di massima criticità della rete allo stato attuale (prima dell’attuazione della variante) sarebbe quantomeno opportuno:

- integrare le sezioni di rilievo del traffico con le due mancanti su Via Manzoni a Sud dell’intersezione con Via De Amicis e su Via De Amicis a Est dell’intersezione con Via Manzoni, per ottenere un rilievo completo della sezione di rete considerata;
- omologare i rilievi delle intersezioni e delle sezioni nei giorni feriali e cioè effettuare i rilievi delle intersezioni in tutti i giorni in cui sono effettuati sulle sezioni e includere nei rilievi delle intersezioni l’intervallo prandiale (12.00 -14.00), in modo tale da avere un quadro presumibilmente esaustivo del traffico infrasettimanale;
- considerata la prossimità dell’area a medie/grandi strutture di vendita (vedi sopra), rilevare anche le fasce orarie di punta degli esercizi commerciali (17.00 - 19.00 di un venerdì e di un sabato) come da indicazioni dell’art.23, comma 3ter, lettera c, del testo coordinato delle DD.GG.RR. di attuazione della L.R.28/1999⁴.

L’ultima considerazione a proposito dei rilievi, riguarda il dichiarato utilizzo di altri dati per definire il quadro viabilistico locale. A quanto si legge nello studio, *“la base dati conoscitiva degli attuali livelli di traffico è stata ulteriormente arricchita dai dati di traffico rilevati per precedenti studi che hanno interessato il territorio comunale nell’area di diretta e indiretta influenza degli interventi edilizi allo studio, in particolare: il redigendo Piano Urbano della Mobilità Sostenibilità (2019) e gli studi di traffico a supporto del progetto ‘Collegno Rigenera – Area Mandelli’ (2019)”* (SV, p.14). Purtroppo nello studio non si legge quali dati sono stati usati e come, se le considerazioni che seguono la citazione (SV, pp.14-16) derivano dai dati PUMS ed ex Mandelli e/o dai rilievi effettuati, e come il proponente sia giunto a formulare le proprie considerazioni e conclusioni.

Un utilizzo combinato di dati rilevati dal proponente e in altri contesti avrebbe forse potuto dare luogo a un quadro verosimile del traffico nella zona in variante ma, in assenza di una descrizione delle fonti, dei criteri e dei metodi utilizzati, non è possibile esprimere alcuna valutazione sullo *“arricchimento”* della base dati conoscitiva degli attuali livelli di traffico di cui si legge nello studio.

Analogamente i **criteri di generazione del traffico indotto** si basano su presupposti non dichiarati e/o non documentati e pertanto, indipendentemente dalla non significatività dei rilievi, non sono valutabili e/o condivisibili.

Secondo quanto si legge, il progetto prevede *“una SLP di progetto pari a 29mila mq con la previsione di realizzare circa 300 unità abitative oltre ad esercizi commerciali di vicinato, servizi*

⁴ Cfr. il *Testo coordinato dell’allegato A alla Deliberazione del Consiglio Regionale 29 ottobre 1999, n.563-13414 (Indirizzi generali e criteri di programmazione urbanistica per l’insediamento del commercio al dettaglio in sede fissa, in attuazione del Decreto Legislativo 31 marzo 1998, n.114) come risultante dopo le ultime modifiche intervenute con la Deliberazione del Consiglio Regionale 20 novembre 2012, n.191-43016, reperibile alla URL <https://www.regione.piemonte.it/web/temi/sviluppo/commercio/dcr-n-191-43016-20-novembre-2012>*

alla persona ed uffici". Considerato che "le circa 300 unità abitative previste vedranno l'insediamento di circa 750 abitanti, avendo assunto in via cautelativa un tasso di abitanti/abitazioni pari a 2,50" (SV, p.23)⁵ e "ammettendo un tasso di motorizzazione pari a 66,5 veh/100 abitanti si ottiene che le nuove unità residenziali porteranno con se circa 500 autoveicoli" (SV, p.23)⁶.

Secondo il Proponente, il numero di autoveicoli non corrisponde alla domanda indotta (SV, p.24), che perciò viene calcolata utilizzando un insieme di indici o di parametri "realistic" e "prudenziali" di cui non sono dichiarati né i criteri di determinazione, né le fonti, e che riducono la domanda di trasporto dell'ora di punta serale al 35% del parco auto indotto stimato e cioè a 150 veicoli su 500 (SV, pp.24-25)⁷.

Il Proponente giunge a questo risultato nel modo descritto di seguito:

Nei giorni feriali si muoverebbe solo l'87% della popolazione e quindi dell'indotto residenziale ($750 \cdot 0,87 = 652$, arrotondato a 655). Ciascun soggetto che si muove lo farebbe 3 volte al giorno, per un numero totale di spostamenti uguale a $655 \cdot 3 = 1965$, che costituisce la domanda giornaliera indotta.

Si suppone che nell'area metropolitana torinese, nell'ora di punta del mattino avvenga il 12% degli spostamenti ($1965 \cdot 0,12 = 236$), di cui il 73% con il mezzo privato ($236 \cdot 0,73 = 172$) da cui, dato un tasso medio di occupazione degli autoveicoli pari a 1,15, otteniamo $172 / 1,15 = 150$ veicoli.

Senza fornire spiegazioni, l'indotto circolante durante l'ora di punta mattutina viene spostato alla sera, visto che "nell'area di studio la punta risulta preponderante nella fascia oraria tardo pomeridiana" (SV, p.25): quale sia l'orario più critico per l'area metropolitana, lo studio non lo dice. Il risultato ottenuto (150 veicoli) è l'indotto che viene utilizzato nello studio per la simulazione della situazione a variante attuata, il 70% in entrata (105 veicoli), il 30% in uscita (45 veicoli).

La stima effettuata introduce un insieme di semplificazioni che potrebbero portare ad una sostanziale distorsione dello stato simulato. Inoltre, a prescindere dai criteri di calcolo dell'indotto, la stima del traffico corrisponde a una media mentre occorrerebbe verificare gli impatti possibili nelle condizioni di massima criticità e quindi di massimo carico della rete.

L'Agenzia suggerisce di ipotizzare un carico pari al parco veicoli indotto in ingresso o in uscita dai comparti residenziali di progetto durante le ore di punta dei giorni feriali, mentre nei giorni festivi e prefestivi il carico potrebbe essere stimato in funzione di rilevazioni statistiche, opportunamente documentate, effettuate in contesti analoghi; in alternativa può essere utilizzato qualsiasi metodo documentato e opportunamente descritto che ipotizzi una condizione di massima generazione e quindi di massimo carico.

Per le motivazioni sopra descritte, la **assegnazione dei flussi** proposta nello studio non può essere utilizzata per valutare i possibili impatti: il rilievo dello stato di fatto e la generazione del traffico indotto dovrebbero rispondere ai requisiti sopra richiesti o comunque essere derivati da metodi opportunamente definiti, descritti e condivisibili.

⁵ Nel fascicolo di Variante si propone il dato di 757 abitanti, ottenuti dividendo i dati di SLP della Tabella 1 per l'indice abitativo stabilito dal vigente PRGC e pari a 38,3 mq/abitante e cioè 115 mc/ab.. Si presume che la "cautela" consista nel considerare l'intera superficie lorda di pavimento come superficie residenziale.

⁶ Il tasso di motorizzazione 2018 della Provincia di Torino non è 66,5 ma 65,8 veicoli ogni 100 abitanti (fonte: https://www.arpa.piemonte.it/reporting/indicatori-on_line/uso-delle-risorse/trasporti/trasporti_parco-veicoli-circolanti). Prendendo come riferimento la capacità insediativa residenziale dichiarata (757 abitanti), le nuove unità abitative genererebbero quindi 498 autoveicoli. Se l'indice riportato nello studio è più aggiornato e/o circostanziato dell'indice Arpa 2018, sarebbe opportuno scriverlo e dichiararne le fonti.

⁷ La stima della domanda indotta sarebbe basata su "alcune assunzioni derivanti dall'esperienza della scrivente sul territorio della Città Metropolitana di Torino e supportata dall'evidenza di precedenti studi e ricerche condotti sul territorio" (SV, p.24).

In aggiunta a tutto ciò, si osserva che il **modello utilizzato** per le simulazioni non è citato, né descritto con il dettaglio necessario per una relazione tecnica⁸. Gli indici di performance o MOE (SV, p.27) e i KPI (SV, pp.38-40) non sono descritti e nel caso dei MOE neanche forniti e perciò non sono valutabili.

Con tale modello, utilizzando i rilievi del 22 maggio 2019 come stato di fatto e l'indotto di 150 veicoli, il Proponente sviluppa 2 **scenari**, lo 00 o S.00 *“corrispondente alla situazione attuale, nelle attuali condizioni di traffico riscontrate sulla rete e senza alcun intervento edilizio e, quindi, senza gli effetti del traffico indotto dagli interventi edilizi stessi”* e lo 01 o S.01 *“corrispondente alla completa realizzazione degli interventi edilizi previsti e che, allo stato attuale della conoscenza, verranno realizzati nel comparto e del conseguente maggior traffico indotto dagli stessi, come stimato”* (SV, p.27).

In sostanza vengono simulati e confrontati lo stato attuale⁹ e lo stato a variante attuata. L'attuazione della variante, però, avverrebbe in più fasi. Secondo quanto si può vedere dalla riproduzione della tavola 15 (SV, p.23) le trasformazioni edilizie dell'area sono attuabili in 3 sub-ambiti. Ciò condiziona obbligatoriamente la tipologia e il numero delle simulazioni.

Completamente trascurate risultano inoltre le fasi di cantiere di cui invece occorre tener conto, vista l'entità degli interventi di demolizione e ricostruzione. Andrebbe quantificato quindi il numero dei mezzi che si sposteranno da/per i cantieri, le loro caratteristiche e le loro presumibili modalità di spostamento (tempistica e percorsi), e verificata l'eventuale necessità di chiusura o parziale occupazione delle vie contermini, considerando l'eventualità di simulare uno o più scenari anche per le fasi di cantiere, che potrebbero essere anche le più problematiche.

Occorrerebbe perciò avere un cronoprogramma dell'attuazione dei sub-ambiti e dell'attuazione delle opere di infrastrutturazione della rete viaria e di regolamentazione del traffico.

In particolare, in merito alla viabilità occorre definire quando avverrà il prolungamento di via Sassi e tenerne conto nella relazione sul traffico nei diversi scenari.

Sulla base del cronoprogramma si dovrebbe configurare un numero di scenari idonei a rappresentare le variazioni dell'indotto e delle condizioni della rete nelle varie fasi di attuazione della variante.

Ciascuno di questi scenari dovrebbe essere simulato con esplicita, descritta e quantificabile considerazione dell'indotto (in termini sia di traffico che di stato della rete) dei progetti coevi o contestuali (l'area ex Mandelli, eventuali misure attuative del PUMS, altri).

Se anche lo scenario unico proposto nello studio (S.01) corrispondesse a una situazione reale, rappresenterebbe solo l'ultima fase di un progetto complesso le cui fasi intermedie, sicuramente più problematiche, non sono state prese in considerazione, e quindi (indipendentemente dall'inconsistenza dei dati di base utilizzati nello studio) non potrebbe essere considerato rappresentativo delle criticità viabilistiche (e ambientali) derivanti dall'attuazione della variante.

Se il fine del proponente, con la configurazione degli scenari S.00 e S.01, era evidenziare le differenze fra il contesto attuale e il medesimo contesto a piano attuato, "saltando" tutte le possibili (e problematiche) fasi intermedie, allora sarebbe stato utile produrre anche la simulazione di un

⁸ *“Il modello si basa sul software di microsimulazione del traffico Synchro Studio della Trafficware Ltd, che vanta oltre 3mila utenti a livelli internazionale. IRTECO ha un'ampia, consolidata e documentata esperienza nello sviluppo e implementazione di modelli matematici di traffico sia a livello macro, alle diverse scale territoriali, sia a livello micro, potendo contare su uno staff tecnico con ultraventennale esperienza nello specifico settore”* (SV, p.26).

⁹ I motivi della simulazione dello stato di fatto non sono chiari. Anche se l'obiettivo della simulazione era verificare e/o calibrare il modello, il proponente avrebbe dovuto e dovrebbe esplicitare per quale motivo per rappresentare lo stato di fatto non sono stati utilizzati i dati risultanti dai rilievi ma una loro elaborazione.

primo scenario (che chiameremo S.02) nel quale i flussi generati dal comparto edilizio si riversano sulla rete non ancora riorganizzata. Soltanto per mezzo del raffronto fra S.02 e S.01, infatti, avrebbero potuto emergere le caratteristiche migliorative e mitigatorie delle opere infrastrutturali previste dalla variante. Questo insieme di simulazioni (S.00, S.02, S.01) assolverebbe peraltro solo una funzione propedeutica e giustificativa: dimostrerebbe cioè l'efficacia delle opere mitigative previste, ma non avrebbe che un ruolo secondario nella configurazione degli scenari. Avremmo le istantanee dell'area com'è oggi e del progetto realizzato ma niente che renda conto delle fasi intermedie del progetto, le più problematiche per l'assetto viabilistico e per le componenti ambientali connesse (rumore, emissioni).

Infine, visto che nei pressi ci sono strutture commerciali, le simulazioni andrebbero precauzionalmente effettuate almeno sul doppio scenario prefigurato dall'art.26, comma 3ter, lettera c testo coordinato delle DD.GG.RR. di attuazione della L.R.28/1999¹⁰.

Lo studio dovrebbe essere comunque integrato da un'opportuna valutazione modellistica degli impatti del traffico indotto sulle componenti **aria** e **rumore**, con relativa valutazione delle eventuali misure di compensazione/mitigazione.

A titolo collaborativo si segnala inoltre che:

- che le riproduzioni della tavola 2 (SV, p.9) e della tavola 3 SV, p.10) del PUMS non sono leggibili a causa della scarsa definizione delle immagini. Considerato che vi si fa riferimento a titolo esplicativo (SV, p.9), sarebbe opportuno che la loro dimensione e la loro definizione siano tali da permettere al lettore di ravvisarvi quanto specificato nel testo;
- che i sottoparagrafi del paragrafo 6 sono numerati 4.1, 4.2 e 4.3 e sono richiamati nel testo con la medesima numerazione.

2. Clima Acustico

Sulla base delle simulazioni viabilistiche è stata condotta una **valutazione previsionale del clima acustico** che tiene conto dei dati di traffico ipotizzati: si ritiene pertanto che necessiti di essere rivista alla luce degli approfondimenti richiesti nel precedente capitolo.

3. Contaminazione dell'area

Occorre approfondire il tema sia della **bonifica amianto** che della **bonifica dei terreni** a seguito del riscontro dei superamenti per gli idrocarburi con $C > 12$ e degli IPA segnalati nelle relazioni.

Se l'obiettivo della Variante è la rigenerazione dell'area fondandosi anche sulla massimizzazione delle aree verdi, aree che devono essere in piena terra per svolgere le funzioni ad esse attribuite, deve essere verificato che questo si possa attuare effettivamente, poiché interventi di messa in sicurezza permanente potrebbero non permettere il perseguimento di tale obiettivo.

Occorre quindi essere certi che non ci siano possibili vincoli alla trasformazione conseguenti alla contaminazione e verificare che la bonifica, eliminando le matrici inquinate, e non confinandole, sia economicamente fattibile e non sia pregiudicato già in partenza il perseguimento degli obiettivi della variante.

L'Agenzia non è in grado di valutare al momento se, come indicato nell'elaborato geologico, *l'intervento utile al ripristino della qualità ambientale della componente suolo/sottosuolo nelle aree individuate potrà essere gestito nell'ambito delle procedure semplificate per le operazioni di bonifica e messa in sicurezza ex art. 242 bis del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.*

¹⁰ Cfr. la nota 3.

Le indagini ambientali per definire compiutamente lo stato di qualità ambientale del suolo e sottosuolo, devono essere integrate con una planimetria di sovrapposizione che riporti:

- le impronte degli edifici presenti in sito,
- gli impianti presenti all'interno dei capannoni evidenziando, sulla base delle attività che vi venivano condotte, le possibili sorgenti di contaminazione,
- la traccia dei sottoservizi,
- i punti di indagine condotti adeguatamente rappresentati,
- la rappresentazione delle previsioni urbanistiche, indicando le opere interrato.

Si anticipa fin da ora che sebbene le indagini condotte siano state numerose, qualora l'esecuzione degli scavi edilizi evidenziasse potenziali sorgenti primarie di contaminazione e/o evidenze organolettiche di contaminazione sulle matrici ambientali le indagini dovranno essere integrate.

La documentazione redatta per la variante non solo deve indicare come verranno trattate le terre e rocce da scavo, descrivendo le possibili modalità di gestione in base alle loro caratteristiche, secondo le disposizioni normative ma dovrebbe indicare i quantitativi in gioco ed ipotizzare, quali impatti si abbiano in fase di cantiere, nel caso in cui debbano essere conferite all'esterno, quali volumi potrebbero essere riutilizzati in sito: questa richiesta viene formulata in quanto i fabbricati da demolire sono noti così come la superficie delle aree interessate dagli scavi, le aree che si ipotizza vengano scavate, la profondità quanto materiale si può ipotizzare possa servire per i re-interri.

4. Valutazione degli impatti/effetti

La valutazione degli effetti/impatti è stata effettuata, considerando, come scenario di valutazione, quello in cui tutti gli interventi previsti dalla Variante saranno completamente attuati, confrontandolo con la situazione esistente mentre, come abbiamo già evidenziato, si prevede che l'attuazione della Variante avverrà per sub-ambiti: potrebbero risultare particolarmente critiche le fasi intermedie dell'attuazione della variante, soprattutto per le fasi di cantiere e le indicazioni presenti nella relazione di verifica relativamente agli impatti delle attività di cantiere si limitano ad indicare modalità di gestione degli stessi, ritenendo, forse, trascurabili gli impatti sulla rete viaria ma che al momento l'Agenzia non è nelle condizioni di escludere siano significativi.

Per permettere una esauriente valutazione occorre siano definiti gli scenari di trasformazione suddivisi sulla base dell'attuazione per sub-ambiti in modo da poter introdurre, all'occorrenza, eventuali interventi mitigativi ed effettuare il confronto tra questi e la situazione attuale.

I suddetti scenari presumibilmente sono quelli da utilizzare anche nello studio trasportistico.

Si ribadisce la necessità sia fornito un crono-programma e definito un "piano guida delle trasformazioni" che permetta di verificare che ogni intervento sia indipendente dagli altri e che assicuri la riqualificazione dell'area, non solo nel caso la variante sia completamente attuata ma anche con l'attuazione dei singoli sub-ambiti.

Occorre venga evidenziato cosa sia necessario realizzare sub-ambito per sub-ambito, per garantire la riqualificazione: nelle fasi intermedie, ad esempio se si intendesse partire con l'attuazione del sub-ambito 3, avremmo una situazione in cui presumibilmente non ci sarà il cosiddetto "Green boulevard", ci sarà maggiore compromissione del suolo, poiché viene eliminato il campo sportivo parzialmente permeabile, e non verrà effettuata la bonifica delle coperture e del suolo/sottosuolo dell'area dello stabilimento Sandretto, inoltre potrebbero essere attivi i cantieri di demolizione degli edifici esistenti, quindi, nel complesso, si potrebbe avere una situazione

peggiore rispetto alla situazione esistente, con impatti da mitigare o interventi “compensativi” da realizzare, attualmente non valutati e non valutabili.

In merito alle **Aree a servizi**, le superfici devono essere fornite in maniera analitica e non aggregata: gli standard a parcheggio parrebbero essere realizzati nel sub-ambito 3 ove la quota a verde pare estremamente limitata: per sopperire alla richiesta di standard a verde, su cui si basa la riqualificazione dell’area Sandretto, deve essere assicurata la realizzazione di quelli previsti anche negli altri sub-ambiti. In alternativa in ogni sub-ambito dovrebbe essere garantita la quota di standard a verde/parcheggio afferente alle singole realizzazioni, alternativa che pregiudicherebbe il disegno dell’intera variante.

Sempre nell’ottica di massimizzare le aree verdi o per lo meno le aree pienamente permeabili e non il verde su soletta, occorre sia meglio identificato dove saranno localizzate le aree a parcheggio: sarebbe utile a tal fine che queste fossero realizzate al di sotto degli edifici, così come le aree dedicate agli spazi tecnici, quali le vasche di laminazione, le vasche di recupero acque piovane e le vasche antincendio, la cui realizzazione e dimensionamento sono indicati nella relazione relativa ai sottoservizi e risulta “disegnata”, per quanto riguarda le vasche di laminazione, in corrispondenza del “Green boulevard”.

La rigenerazione dell’area può avvenire creando aree parzialmente permeabili come i parcheggi, bonificando l’area e de-impermeabilizzando, creando aree in piena terra di superficie adeguata connesse ad altre aree verdi.

Per massimizzare le superfici in piena terra potrebbe essere necessario localizzare i parcheggi nel corpo dei fabbricati e ridurre i parcheggi a raso previsti ma anche ridurre il verde su soletta.

Il valore ambientale dell’intervento in toto e dei singoli sub-ambiti può cambiare anche di molto a seconda delle scelte attuate: se, come si legge negli elaborati, l’aumento del suolo de-impermeabilizzato è del 40% rispetto allo stato attuale, occorre fornire dettagli e cifre che permettano di confrontare effettivamente lo stato attuale con le previsioni della variante e di verificare a seguito della sua attuazione, anche per fasi, il raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Occorrerebbe quindi classificare le **aree verdi**, che si intende realizzare e che costituiscono un elemento qualificante del progetto, in base a quanto indicato nelle *Linee guida per la gestione del verde urbano e prime indicazioni per una pianificazione sostenibile*, redatte dal Comitato per lo sviluppo del verde pubblico (MATTM, 2017), linee guida che forniscono le modalità per “affrontare” il tema del verde comunale.

Occorrerebbe effettuare una classificazione tipologica del verde (fruibile / non fruibile, gestito / non gestito, arboreo-arbustivo / erbaceo); una classificazione funzionale del verde (di connessione ecologica, di mitigazione, tecnologico) ed esplicitare quali siano i criteri di realizzazione delle aree verdi per migliorare la qualità dell’ambiente urbano che è uno degli obiettivi del “progetto”.

Dovrebbe esser affiancato alla variante quindi un “progetto del Verde” che permetta di verificare se quanto previsto sia aderente ai Criteri Minimi Ambientali di cui al decreto 1 ottobre 2017, criteri che si ritengono applicabili a tutte le aree verdi che saranno cedute o assoggettate all’uso pubblico.

Come riportato nelle Linee guida citate le nuove realizzazioni dovranno essere progettate ... *considerando come prioritario il loro inserimento nel sistema del verde urbano esistente, allo scopo di costituire elementi integrati alla rete di spazi verdi esistente.*

L’organizzazione spaziale delle nuove realizzazioni dovrà perseguire il massimo accorpamento delle aree evitando frammentazione e collocazioni residuali delle singole superfici, garantendo qualità estetica e funzionale e ottimizzando i costi presenti e futuri attraverso, ad esempio, la corretta scelta di specie vegetali (specie autoctone, rustiche, etc.) e l’adozione di soluzioni tecniche a bassi input (energetici, idrici, etc). Naturalmente tali criteri progettuali riguardano sia la componente biotica che quella abiotica, e tra i principali si ricordano:

- semplificazione (non banalizzazione) della composizione delle aree: disposizione vialetti, disposizione delle superfici con arbusti, collocazione oculata degli arredi, tipologia degli arredi che faciliti la manutenzione e la pulizia, riduzione del numero degli ostacoli all'interno dell'area e attenzione della distanza tra gli stessi, valutazione delle pendenze delle scarpate, ecc.;*
- progettazione orientata ad una bassa esigenza gestionale (naturalizzazione nel trattamento di cura, attenzione allo sviluppo a maturità del soggetto in funzione del luogo d'impianto per contenere interventi di potatura;*
- durabilità dell'opera nel tempo;*
- riduzione impiego energetico per la costruzione ed in fase di esercizio;*
- uso di materiali ecocompatibili e materiali riciclati;*
- filiera corta dei materiali con predilezione verso quelli di provenienza locale;*
- progetto orientato al risparmio dell'acqua, sia nella scelta della composizione specifica che individuando opzioni di ricarica delle falde con l'acqua meteorica;*
- riduzione della produzione dei rifiuti in fase realizzativa e gestionale;*
- reinserimento di pratiche agronomiche abbandonate;*
- orientamento alla connettività ecologica ed alla biodiversità, ad esempio agevolando composizioni vegetali miste rispetto a quelle in purezza, utilizzando specie che permettano l'alimentazione e il rifugio per insetti, uccelli e piccoli mammiferi e dell'avifauna.*

L'utilizzo di Playsoil per valutare i Servizi Ecosistemici della Variante, proposto nell'elaborato di verifica, non si ritiene accettabile in quanto, come peraltro indicato sul sito del progetto europeo, ... *Vista la natura informativa e semplificata di PlaySoil, gli indicatori riferiti ai valori ecosistemici esistenti o simulati attraverso una trasformazione d'uso prevista **sono da considerare soltanto indicativi** e sono il frutto di alcune semplificazioni di processi e **mediazioni ponderate** tra l'analisi della letteratura scientifica e la verifica operativa effettuata nell'ambito della ricerca LIFE SAM4CP nei 4 casi di studio. Pertanto i risultati generati dal simulatore non possono essere usati per fini istituzionali.*

In merito alla analisi condotta sulla biodiversità potenziale e quindi della valenza ecosistemica delle porzioni di territorio oggetto di intervento¹¹, da cui emerge che la connettività ecologica sia assente e la biodisponibilità potenziale per i mammiferi molto scarsa, in quanto trattasi di un contesto locale urbanizzato con la presenza sia di manufatti che di infrastrutture stradali, pare improbabile che la realizzazione del "Green boulevard" rappresenti un potenziale di *corridoio ecologico grazie alla diversa natura di habitat presenti in esso e la possibilità di attestamento per nuove specie animali*, come indicato nella relazione di verifica. In ogni caso, considerato il contesto, occorrerebbe valutare se sia auspicabile creare corridoi ecologici per la fauna terrestre che attraversano aree urbanizzate con infrastrutture viarie anche ad alta percorrenza.

Nella relazione di verifica si indica che gli interventi saranno caratterizzati da soluzioni particolarmente avanzate in termini di sostenibilità ambientale, senza però far riferimento a protocolli riconosciuti per valutare tale sostenibilità: a tal proposito si suggerisce di utilizzare i criteri del Protocollo ITACA Residenziale 2011, versione che è stata recentemente aggiornata/sostituita con la nuova Prassi di Riferimento UNI/PdR 13:2015 "*Sostenibilità ambientale nelle costruzioni - Strumenti operativi per la valutazione della sostenibilità*", realizzata nell'ambito di uno specifico tavolo tecnico ITACA-UNI e pubblicata da UNI il 30 gennaio 2015 e che rispetto al Protocollo 2009 Regione Piemonte amplia e dettaglia maggiormente i criteri.

¹¹ L'analisi è stata condotta facendo riferimento a quanto realizzato e messo a disposizione da ARPA Piemonte nell'ambito del progetto BIOMOD e FRAGM.

Si chiede pertanto di verificare l'applicabilità del protocollo, aggiornato, poiché la valutazione della sostenibilità deve essere oggettiva e verificabile¹².

In merito alle acque meteoriche non sono chiare le modalità di gestione. Nella scheda normativa in merito alle acque bianche si indica che sarà realizzato per ogni sub-ambito un collettore per la raccolta delle acque reflue indipendente e che lo smaltimento potrà avvenire utilizzando la rete mista esistente e/o pozzi assorbenti, anche se di tali pozzi non si fa menzione in altri elaborati progettuali. Nella medesima scheda si indica che per ogni UMI le acque piovane verranno raccolte in vasche di laminazione e riutilizzate. Nella relazione di verifica si indica che tali acque potranno essere gestite grazie alla previsione di realizzare un "Rain Garden" nel "Green boulevard".

In merito alla realizzazione delle acque delle vasche di raccolta delle acque piovane ai fini del riuso delle stesse per usi non potabili, preme nuovamente evidenziare che la realizzazione di tali vasche non dovrebbe compromettere la risorsa suolo e la realizzazione di aree verdi funzionali ed a tal fine occorrerebbe siano realizzate in corrispondenza (al di sotto o al di sopra) delle aree che verranno/sono compromesse/impermeabilizzate.

Nella Scheda normativa allegata al "*Fascicolo di Variante*" si rimanda al documento di verifica per la definizione di ulteriori prescrizioni ambientali: si ritiene che tali prescrizioni debbano essere elencate nella Scheda normativa ed evidenziate e schematizzate nella Relazione di verifica.

¹² Nel Protocollo ITACA si deve infatti tener conto degli aspetti (criteri) elencati di seguito:

- Riutilizzo del territorio
- Accessibilità al trasporto pubblico
- Mix funzionale dell'area
- Adiacenza a infrastrutture
- Dispersione dell'insediamento
- Aree esterne di uso comune attrezzate
- Supporto all'uso di biciclette
- Uso di specie arboree locali
- Energia rinnovabile per usi termici
- Energia prodotta nel sito per usi elettrici
- Acqua potabile per irrigazione
- Acqua potabile per usi indoor
- Controllo della radiazione solare
- Riuso delle terre
- Acque grigie inviate in fognatura
- Permeabilità del suolo
- Effetto isola di calore
- Qualità acustica dell'edificio.

Per tali criteri occorrerebbe raggiungere, ad eccezione del riutilizzo del territorio, singolarmente una valutazione buona mentre nel complesso occorrerebbe raggiungere valutazione medio alta.

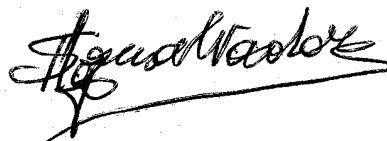
PROCURA SPECIALE

Io sottoscritto SANSALVADORE UGO LUCIANO, nato a Torino l'8.8.1957, delego l'avvocato Corrado Soffientino del Foro di Asti, presso il cui Studio in Asti - via Prandone n.36 eleggo domicilio, a rappresentarmi e a difendermi nel procedimento amministrativo denominato Programma "Collegno Rigenera" - Area di rigenerazione urbana D:1, avente ad oggetto aree ex stabilimento Sandretto di via Manzoni, conferendogli ogni facoltà prevista dal mandato o dalla legge, ed in particolare di intervenire nelle Conferenze di Servizi ex artt. 14 e segg. L. 241/1990 convocate per il predetto procedimento amministrativo.

Dichiaro altresì di essere stato informato dell'art.4 d. lgs 28/2010 e successive modifiche e della procedura ex art.2, comma 7, d.l. 12.9.2014 n.132 (coordinato con la legge di conversione 10.11.2014 n.162) nonché di aver ricevuto l'informativa in materia di trattamento dei dati personali, prestando il consenso, nella misura necessaria all'espletamento del presente mandato, al trattamento dei dati personali.

Asti, li 15-6-22

Sansalvadore Ugo Luciano



E' autentica
Avv. Corrado Soffientino

