



Settore Urbanistica e Ambiente

**PROGRAMMA COLLEGNO RIGENERA
AMBITO UNITARIO DI VARIANTE URBANISTICA "A"**

*Area ex Acciaierie Mandelli e aree connesse
Area ex Sottostazione elettrica FF.SS. di via Torino*

Conferenza di servizi preliminare ex art. 14, comma 3, L. 241/90 e s.m.i.

Martedì 4 dicembre 2018, ore 9:30, Sala consiliare della Città di Collegno

Sono presenti

Per la Città di Collegno:

- il Dirigente del Settore Urbanistica e Ambiente e Presidente della Conferenza -- Dott. Angelo TOMARCHIO.
- il Responsabile della Sezione Urbanistica e Ambiente – Arch. Paola TESSITORE
- l'Istruttore direttivo tecnico-ambientale -- Dott. Paolo FIORDELLI
- l'Istruttore tecnico Ufficio Urbanistica -- Geom. Luca PIA

Per la Regione Piemonte, Settore copianificazione urbanistica area nord-ovest:

- il rappresentante delegato -- Arch. Corradino ARROTINI

Per la Regione Piemonte, Settore valutazioni ambientali e procedure integrate:

- il rappresentante delegato -- Arch. Lorenza RACCA

Per l'Agenzia Regionale Protezione Ambientale del Piemonte:

- il rappresentante delegato -- Dott.sa Alessandra PENNA

Per la Società Infra.To Srl:

- Arch. Vanni CAPPELLATO
- Dott.sa Carla PEPE

Per la Società proponente Nord Ovest Immobiliare Srl:

- il rappresentante delegato -- Geom. Stefano PIOTTO
- il rappresentante delegato -- Arch. Massimiliano MANTOVANI ZANGARINI
- il rappresentante delegato -- Arch. Antonio FATIBENE
- il rappresentante delegato -- Geom. Pietro GENTILE

Per la Società proponente Immobiliare Graziella Sas:

- Arch. Stefania CATTELAN

Per la Società proponente FS Sistemi Urbani Srl:

- il rappresentante delegato -- Arch. Alessandra CAUTILLO

I consulenti della parte proponente:

- Ing. Antonio PIERRO
- Dott. Geol. Pietro CAMPANTICO
- Dott.sa Giulia GHIDONE
- Dott. Agr. Stefano FIORAVANZO
- Ing. Cristina MAROCCO

=====

Il seguente verbale è dato dalla trascrizione della registrazione audio integrale della Conferenza di Servizi, che 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 non alterano in ogni caso il senso e i contenuti di quanto enunciato.

Geom. Luca Pia

Buongiorno, benvenuti. Io sono Luca Pia, Ufficio Urbanistica. Prima di dare la parola al Segretario per l'apertura della Conferenza, faccio solo un piccolo intervento tecnico per spiegare quelle che saranno le modalità di svolgimento dei lavori. La Conferenza viene registrata, pertanto tutti gli

interventi devono essere fatti a microfono aperto. Farò circolare un foglio di firme per la registrazione delle presenze, dopodiché potrete depositare le deleghe.

Dott. Angelo Tomarchio

Sono Angelo Tomarchio, Segretario Generale del Comune di Collegno. Oggi sono qui come Dirigente del Settore Urbanistica e Ambiente. Benvenuti. Questa Conferenza è un momento importante perché il Programma di rigenerazione urbana è per questa Amministrazione, in scadenza la prossima primavera, uno dei punti principali della politica urbanistica. Oggi abbiamo la prima Conferenza che coincide con uno dei progetti più importanti, per il recupero di un'area ex industriale centrale per il nostro territorio. Ringrazio tutti per l'attenzione che vorrete darci. Come sapete, i nostri interventi di rigenerazione urbana sono stati avviati con un bando pubblico e sono orgoglioso che in parte abbiamo anticipato quelli che sono i nuovi indirizzi della nuova Legge regionale. Da questo momento la parola passa all'architetto Tessitore per gli aspetti più tecnici. Eventualmente, se c'è bisogno, interverrò successivamente.

Arch. Paola Tessitore

Buongiorno a tutti, sono Paola Tessitore, Responsabile della Sezione Urbanistica e Ambiente del Comune di Collegno. La Conferenza di oggi è stata convocata con posta certificata del 6/11/2018, n. prot. 77448, e ha per oggetto il Programma Collegno Rigenera, Ambito unitario di Variante "A": area ex Acciaierie Mandelli, area comunale di corso Pastrengo, area ex Sottostazione elettrica delle FFSS. di via Torino e area di via Cesare Battisti. E' una Conferenza di servizi preliminare, convocata ai sensi dell'articolo 14, comma 3, della Legge 241/1990, richiesta dai proponenti e finalizzata ad individuare tutti gli elementi utili alla definizione della documentazione che sarà a corredo della variante semplificata, che verrà redatta ai sensi dell'articolo 17bis, comma 5, della Legge regionale 56/77, il cui iter seguirà quello integrato con il procedimento di VAS di cui alla DGR 25-2977 del 29/02/2016. Abbiamo preparato delle slide di presentazione per dare un inquadramento a quello che è il primo intervento che tratteremo nell'ambito del Programma di rigenerazione urbana voluto dall'Amministrazione di Collegno. Il Programma di rigenerazione urbana, sociale ed architettonica del Comune di Collegno è stato chiamato "Collegno Rigenera" ed avviato ai sensi dell'articolo 14 della Legge regionale 20/2009, Legge voluta dalla Regione Piemonte proprio per riqualificare il patrimonio edilizio esistente e ambiti di intervento, per un miglioramento della sicurezza delle strutture, delle condizioni di accessibilità, per l'efficienza energetica e la qualità architettonica degli edifici. L'articolo 14 dà la possibilità ai Comuni di avviare dei Programmi di rigenerazione nei quali è possibile concertare delle azioni con gli operatori privati, ed è quello che richiamava prima il Segretario, dicendo che l'Amministrazione di

Collegno ha avviato un bando nel quale si sono raccolte delle manifestazioni di interesse. L'articolo 14 adesso è stato abrogato e sostituito dall'articolo 12 della L.r. 16/2018 di recente approvazione. Tuttavia, dal momento che la delibera di perimetrazione del Programma è stata approvata nel maggio del 2017 (la deliberazione di Consiglio Comunale n. 46), anche a seguito di un confronto con i redattori della Legge, è stato confermato che possiamo continuare con l'applicazione dell'art. 14, nonostante ci fossero comunque pochissimi scostamenti rispetto all'odierno art. 12.

Quali sono i meccanismi principali dell'articolo 14. Chiaramente l'obiettivo è appunto quello di migliorare l'efficienza energetica e soprattutto quello di fare da volano per far partire un po' anche l'economia. Gli interventi di rigenerazione sono legati a meccanismi premianti nella finalità di incentivare in qualche modo gli operatori privati ad avviare percorsi di riqualificazione urbana ed edilizia. E' stato quindi introdotto il meccanismo del 35% di premialità sulla consistenza esistente. Si deve attestare inoltre il rispetto di parametri di qualità ambientale ed energetica di cui al protocollo ITACA, che nell'articolo 14 era individuato con un valore di 2.5; nella nuova norma in realtà non si è data una definizione ma seguiranno poi delle linee guida. La parziale o totale ricostruzione degli edifici demoliti può avvenire, inoltre, anche in altre aree attraverso sistemi di tipo perequativo. Nell'ambito del Programma in alcuni casi è stato messo in pratica.

Il Programma "Collegno Rigenera" ha come principi e obiettivi alcuni punti cardine:

- attivare sinergie pubblico-privato; costruire una Collegno "Social Town" - quindi con attenzione all'equità sociale, al miglioramento dei servizi pubblici, alla riqualificazione delle periferie e al miglior collegamento tra le parti della città;
- rendere la città più vivibile più bella, puntando alla qualità degli edifici, dove la centralità è data dallo spazio urbano, dalla pedonalità, dalla ciclabilità;
- contribuire alla tutela dell'ambiente attraverso la qualità degli edifici, ma anche degli spazi urbani e verdi, per migliorare il clima acustico, il microclima della città, anche realizzando una *smart city* con isole ecologiche interraste, sistemi di wi-fi e quant'altro;
- superare ed eliminare le barriere fisiche ed ambientali. Uno dei cardini anche di questo intervento è proprio il superamento della ferrovia, un'infrastruttura che crea chiaramente un limite fisico al collegamento tra le due parti a nord e a sud della città;
- realizzare una città a misura di pedone, dove appunto lo spazio urbano pedonale è quello che ha la centralità come generatore degli interventi, al quale si affiancano chiaramente le piste ciclabili e i ragionamenti legati alla mobilità sostenibile. La Città di Collegno sta avviando in parallelo anche un Piano della mobilità sostenibile, quindi tutti gli interventi che sono inseriti in Collegno Rigenera dovranno comunque rapportarsi a quanto definito nel Piano stesso.

Il Programma è stato avviato nel 2015 quando è stata fatta una prima delibera di Giunta che dava avvio all'iter del Programma avviando una fase di tipo partecipativo. Attraverso la predisposizione

di un bando sono state raccolte le manifestazioni di interesse da parte dei privati, sia per gli interventi principali sia attraverso segnalazioni dei cittadini su situazioni di particolare criticità. Successivamente è stata fatta una delibera di Consiglio, la numero 17/2016, che ha approvato le linee di indirizzo da parte del Consiglio Comunale e ha dato le impostazioni e i punti cardine sulle quali l'Amministrazione voleva puntare, definendo gli elementi sostanziali del Programma di rigenerazione. Quindi è stata avviata una fase di concertazione con i proponenti, che è durata un anno e mezzo, adesso cominciamo a vederne i frutti, e successivamente una delibera di Consiglio, la numero 46/2017, che ha portato alla perimetrazione degli ambiti di progetto e all'approvazione delle schede di progetto, sulla base delle quali sono stati successivamente impostati gli elaborati progettuali. Il Programma è strutturato in ambiti di rigenerazione urbana. All'interno di questi ambiti è prevista la localizzazione dei servizi e delle opere infrastrutturali funzionali ai singoli interventi. Gli ambiti possono includere fabbricati pubblici e anche aree pubbliche da riqualificare. Il parametro di riferimento, come da nostro PRGC, è la Superficie Lorda di Pavimento. Si è cercato di condurre i progetti in coerenza con le destinazioni circostanti gli interventi stessi, privilegiando comunque una forma di addensamento edilizio. Gli spazi pubblici, come dicevo prima, sono gli elementi generatori degli interventi, che sono stati sviluppati anche attraverso le piazze, i percorsi coperti lungo le strade, le piste ciclabili, tutte le attività legate alla fruibilità degli spazi urbani, privilegiando prevalentemente la pedonalità. Altro elemento abbastanza importante, che tra l'altro è oggetto dell'intervento di oggi, è il cambio di destinazione d'uso dell'asse di via De Amicis, che in questo momento è un asse prevalentemente costruito su luoghi del lavoro, essenzialmente produttivo, con dismissione di molti fabbricati. Il ragionamento che si sta cercando di privilegiare porta a destinazioni prevalentemente residenziali, terziarie e anche commerciali.

Anche in Collegno Rigenera si è tenuto conto delle premialità, che in qualche modo hanno fatto da volano all'avvio dell'interesse da parte degli operatori privati. Tuttavia, il 35% di premialità non è stato dato *tout court* in applicazione della norma, ma attraverso un meccanismo di premialità cumulative. Si premette che nel caso in esame, e soprattutto per le consistenze superiori ai 10.000 mq di SLP, non sono state concesse premialità. Le premialità per le consistenze esistenti al di sotto di 10.000 mq riguardano essenzialmente la presenza o meno di aree da bonificare, la localizzazione di imprese ad alto valore economico, la localizzazione di atelier per artisti, di laboratori di eccellenza, che in qualche modo qualificano diversamente l'intervento, il recupero dei fabbricati esistenti (è il caso che oggi abbiamo in esame perché il fabbricato delle Ferrovie è vincolato e quindi da mantenere), l'obbligo di individuare nell'ambito del Programma delle quote di edilizia abitativa sociale. La previsione di edilizia sociale è collegata a delle premialità, ma obbliga, in base all'entità dell'intervento, a individuare delle quote stabilite in percentuale. Nel caso in esame siamo sopra i 10.000 mq. Ciò che richiede la delibera di Consiglio è pertanto di garantire una quota di

edilizia sociale pari al 20% dell'edilizia residenziale in progetto, senza applicazione di premialità. Inoltre, si richiedeva l'individuazione di un lotto fondiario, da cedere successivamente al Comune, equivalente al 15% della residenza in progetto, da destinare a edilizia residenziale sovvenzionata. Le tipologie di edilizia sociale a cui si è fatto riferimento nel Programma "Collegno Rigenera" sono essenzialmente alloggi individuati in locazione permanente a canone moderato, soluzioni residenziali in coabitazione, sempre a canone moderato, soluzioni residenziali di coabitazione per ultrasessantenni autosufficienti, residenze convenzionate per studenti universitari (interesse particolare data l'attuale presenza nel parco Dalla Chiesa dell'università), residenza in locazione temporanea a canone moderato e, qualora verificate le possibilità, anche una quota da destinare al cosiddetto "dopo di noi".

Entriamo ora nel merito della scheda [relativa al progetto in esame] che è stata presentata nel Programma di rigenerazione. La scheda riguarda l'ambito unitario di variante urbanistica denominato "A", in quanto in questo ambito unitario ci sono due aree di rigenerazione A.1 e A.2, ovvero l'area delle ex Acciaierie Mandelli e le aree connesse [A.1], che sono le aree di proprietà comunale su corso Pastrengo, il raccordo ferroviario di proprietà Sviluppo Comparto 8 e l'area connessa di via Cesare Battisti. E poi l'area di rigenerazione A.2, che è quella dell'ex sottostazione elettrica delle Ferrovie dello Stato. Qui c'è un veloce inquadramento rispetto al nostro territorio comunale. L'area evidenziata è situata poco sopra il corso Francia, quindi nel pieno centro. Sopra si vede un po' meglio, nel dettaglio. Le due aree più grosse sono quella dell'ex Acciaieria Mandelli, quindi l'ambito di rigenerazione A.1, con sotto in piccolo l'area di via Cesare Battisti, e l'elemento lungo la ferrovia è l'ambito di rigenerazione A.2 delle Ferrovie dello Stato. Queste sono alcune foto che illustrano sinteticamente la situazione attuale. Abbiamo in alto a sinistra l'attuale situazione dell'area Mandelli, di fronte abbiamo la sottostazione elettrica delle Ferrovie dello Stato, sotto c'è l'area di via Cesare Battisti, che è un'area privata attualmente in stato di abbandono, e poi l'interno della sottostazione.

Per quanto riguarda l'area Mandelli, e quindi l'ambito di rigenerazione A.1, attualmente il nostro Piano Regolatore prevede una quota di servizi e attrezzature di interesse comune, articolo 21 lettera b), che è la campitura in verde chiaro, poi abbiamo un'area di ricucitura, che comprende sia la proprietà comunale, parte della proprietà Mandelli e la viabilità sul sedime del vecchio raccordo ferroviario di Sviluppo Comparto 8. Le aree di ricucitura nel nostro PRGC sono indicate come luoghi che possono attivare significative relazioni tra parti di città, in questo caso direi che è calzante, e possono accogliere destinazioni di edilizia residenziale pubblica e servizi o solo servizi. In questo caso sono stati individuati 5'000 mq di edilizia residenziale pubblica e 7'500 mq di luoghi del lavoro. Sempre su parte dell'area Mandelli, in alto a destra, ma si vedrà meglio dopo, c'è una quota di aree destinate a luoghi del lavoro, produttivo e terziario. L'area connessa di via Cesare

Battisti è un'area nella quale il PRGC prevede la realizzazione di 500 mq di SLP destinati a terziario e servizi, più un parcheggio interrato e un'area destinata a verde urbano. Poi abbiamo l'area di rigenerazione delle Ferrovie in cui attualmente la destinazione è ferrovia, quindi senza nessuna possibile destinazione se non quella legata all'infrastruttura.

Questo è lo schema sintetico della scheda di progetto, che è stata inserita all'interno del Programma di rigenerazione. Per l'area di rigenerazione A.1 la scheda prevede la realizzazione di residenza libera per una quota pari a 24'000 mq circa, residenza sociale per 5'600 mq e una piastra terziario-commerciale di 4'500 mq. Quota parte dei 24'000 mq atterrerà nell'area connessa di corso Pastrengo. Si tratta di 3'386 mq, che per volontà dell'Amministrazione dovrebbero avere una destinazione a terziario e ricettivo ma anche residenza sociale, quest'ultima intesa come residenza legata all'università, con possibilità quindi di realizzare alloggi e strutture per l'accoglienza degli studenti. Sull'area di via Cesare Battisti verrà previsto un parcheggio interrato, non verrà quindi realizzata la struttura in superficie. In superficie sarà realizzato un giardino attrezzato, ceduto successivamente all'Amministrazione comunale come verde pubblico e sarà garantita sul totale una quota per il 60% permeabile. Sull'area di rigenerazione A.2, che è quella dell'ex Sottostazione delle Ferrovie, è previsto nel fabbricato vincolato un terziario-commerciale di circa 5'000 mq. Qui si viene a sfruttare praticamente per intero la possibilità del 35% di premialità, restando chiaramente all'interno nell'involucro attuale. Ci sarà la realizzazione della nuova stazione della metropolitana, la stazione Certosa, i lavori partiranno a breve, e questo farà da volano per tutto l'intervento perché ne costituisce un elemento cardine. In connessione alla stazione della metropolitana ci sarà l'esigenza di realizzare un parcheggio pubblico, nonché, elemento per noi molto importante, un attraversamento ciclopedonale della ferrovia che sarà parte dell'intervento complessivo. Nell'area delle Ferrovie ci sono inoltre dei fabbricati adibiti a residenza. In un Protocollo siglato tra la Città e le Ferrovie dello Stato è stata individuata la possibilità di demolirli e ricostruirli più fronte strada, quindi discostandoli maggiormente dalla ferrovia, cambiandone la destinazione da residenziale a terziario. Chiederò di confermare tali indicazioni. Passerei la parola ai professionisti per la spiegazione dell'intervento e poi ai vari Enti per le considerazioni.

Arch. Massimiliano Mantovani Zangarini

Buongiorno a tutti. Sono l'architetto Mantovani e insieme allo studio Picco abbiamo affrontato l'avventura della progettazione dell'area Mandelli. Giusto per introdurre l'argomento, che è stato trattato molto bene da Paola Tessitore, tenevo a mettere in evidenza qualche virgola di Storia, perché effettivamente ci ritroviamo di fronte ad un monumento, che è stato oggi demolito, un monumento alla vita industriale che per Collegno è stato importantissimo. Io sono di Collegno, mi ricordo. Si trattava di un'attività prolifica che ospitava tantissime persone nel quotidiano. L'area

Mandelli oggi la troviamo come un vecchio rudere, ma nasce sostanzialmente nel 1946 su intuito di Giovanni Mandelli che da Borgo Dora trasferisce la sua attività produttiva prima a Pozzo Strada e poi in questa zona di Collegno che era relativamente deserta. Non c'era niente, c'era soltanto lui inizialmente. Acquista pian piano aree limitrofe circostanti e comincia soprattutto nel 1960 ad ampliare i corpi di fabbrica perché ne ha assolutamente bisogno, in quanto le zone di fonderia e le zone di smaltimento degli acciai e della ghisa la facevano da padrone. Arrivavano i carichi e dovevano essere smaltiti e messi al coperto. Tutto questo va avanti fino al 1996, poi effettivamente le cose cambiano molto, anche nell'Italia in generale, e lui non riesce più a tenere a bada, insieme al fratello Ezio, tutto quello che è questa macchina e alla fine cede le armi e dichiara fallimento. A partire dal marzo del 1996, l'area comincia a essere desolatamente vuota. Qualche foto giusto per far vedere che cosa erano i fabbricati, dei grandi manufatti di forma industriale, c'era pochissimo cemento, c'era molto ferro, c'erano mattoni, c'erano laterizi pieni perché era anche il modo più veloce per poter assemblare nel giro di brevissimo tempo dei corpi di fabbrica costruiti. Teniamo conto che dai contenuti di un vecchissimo condono che abbiamo verificato e perfezionato si sancivano 18'000 mq di superficie coperta contro i 34'000 mq di tutto l'insediamento. Quindi vuol dire che lui a un certo punto ha deciso proprio di dare vita a questi oggetti nel modo in cui poteva.

Questa era una piccola virgola di Storia che però ci fa capire di che cosa stiamo parlando.

L'area circoscritta da quella linea blu è per noi l'oggetto del progetto, dell'interesse principale. Come raccontato prima dall'Arch. Tessitore, le aree che costituiscono i satelliti sono l'area di via Cesare Battisti, l'area dell'ex Sottostazione ferroviaria (fabbricato importante, che si fa vedere sul territorio). Si tratta di un'area fondamentalmente chiusa da elementi molto duri, assi di transito di accesso alla città, di penetrazione sempre esistiti: via De Amicis, via Torino, il corso Pastrengo. Relativamente duri, ma allo stesso tempo dolci, sono il verde del Parco della Certosa, il Campo Volo e poi infine la ferrovia. Tutti questi sono sbarramenti che circoscrivono un'area di ampiezza pari a circa 54'000 mq sostanzialmente nel centro della città, nel tassello nord-est della città.

Sto andando un po' veloce. Se poi ci sono delle questioni da affrontare, le affrontiamo seguendo l'obiettivo. Questa è l'immagine di quella che è stata per noi la visione di questo progetto. Questo progetto ospita una capacità insediativa di 34'000 mq di SLP, superficie lorda di pavimento, ha una piastra commerciale di 4'500 mq, che si vede all'interno, più spostata verso l'area di proprietà comunale. Dei 29'000 mq residui, circa 5'500 mq sono di edilizia sociale e 3'386 mq di ERP.

Queste sono state le concertazioni che hanno prodotto i numeri che hanno composto questa fantasia, questo progetto che ad ora rimane una previsione. Le cose più importanti di questo intervento si misurano nella relazione con gli spazi circostanti, nel senso che abbiamo dato valenza al fatto di non chiudere l'ambito a se stesso. Vado un secondo nella slide dopo, così si comprende meglio. Vedete che ad un certo punto tutta l'area è tagliata come se fosse investita da un pettine, da quegli

assi... uno, due, tre, ce ne sono quattro almeno, quattro assi che attraversano trasversalmente la perpendicolare dell'area. Che cosa si è voluto fare con questi assi arancioni? Si è voluto collocare innanzitutto l'abitato in maniera tale che non costituisse zoccolo chiuso a se stesso, abbiamo provato ad aprirlo a ciò che l'Amministrazione ci ha lanciato sul tavolo, dialogare e fare in modo che fosse attraversabile, penetrabile, compenetrabile sia da un punto di vista pedonale che ciclabile. Sono attraversamenti ciclopedonali che hanno la funzione di costruire una relazione, una relazione che non è mai esistita, in cent'anni una persona non sarebbe mai stata in grado di attraversare, di andare da via Torino fino a via De Amicis. Per noi è risultato essere uno spunto che abbiamo cavalcato e abbiamo provato a gestire mentalmente. Gli edifici che si pongono soprattutto lungo l'asse di via De Amicis sono quelli che per dimensioni raccontano qualcosa di diverso, vogliono effettivamente imporsi, hanno dimensioni generose, anche queste concertate. Era proprio il caso di costruire una sorta di scenario, una quinta alla città. La città in questo pezzo di via De Amicis è sempre stata molto sottovalutata dal punto di vista visivo: avevamo bisogno di dare importanza, di far sì che fosse un elemento di riconoscimento. Non si poteva passare davanti alla Mandelli, il cui unico segno ancora visibile è quella capriata con quegli elementi che vedete, pizzicata tra gli edifici, di dimensioni anch'essa abbastanza generose, circa 50 mt. per 15 mt, una vecchissima capriata che conteneva un magazzino dei materiali. D'accordo con l'Amministrazione abbiamo deciso di tenerlo come oggetto che è capace di segnare il territorio, che cos'era quel luogo. Scenario e quinta sono un elemento di progetto che noi abbiamo fortemente voluto. Effettivamente i fabbricati in origine erano anche più alti, poi ci siamo dovuti misurare con il tessuto circostante, con ciò che vedevo intorno, con il parco, non abbiamo potuto esagerare, da un punto di vista di coscienza progettuale abbiamo trovato un equilibrio.

Dialogando con la pianta, le parti più dure del progetto sono forse rappresentate da quei rioni che accompagnano via Torino. Questi hanno la funzione di mettersi in relazione con quello che ho davanti, tutti edifici a civile abitazione al massimo di tre piani. Non ce la siamo sentita di spingerci oltre i quattro, cinque piani, ma la lettura planimetrica è stata quella di costruire il classico rione con un cortile interno, con una vita di relazione interna, senza però dimenticare dove sono. Ci sono quindi dei varchi aperti, posso raggiungerli, posso costruire una vita collettiva e di spazio quotidiano che è sembrato essere interessante come spunto. Il resto come vedete è "tradotto" a servizio pubblico. Tutto quello che non abbiamo costruito si è tramutato in un servizio pubblico. Dobbiamo dire che dei 54'000 mq che compongono oggi la mandorla Mandelli, 27'000 mq sono ceduti alla collettività, nel senso che rappresentano spazi di relazione, verde, parcheggi, passaggi pedonali e tutto ciò che ne viene.

Vorrei soltanto soffermarmi un secondo su alcuni numeri. Teniamo conto che la Mandelli oggi occupa come superficie coperta 34'000 mq, cioè aveva costruite su quel terreno superfici, oggi

demolite, per 34'000 mq. Avevamo quindi un rapporto di copertura dello 0,41. Oggi la superficie coperta di atesta a 18'000 mq e non ci siamo fermati alla superficie coperta ma abbiamo approfondito considerando piani interrati, zone pedonali impermeabili etc... Abbiamo pertanto tarato il valore a 24'000 mq. Siamo quindi passati dai 34'000 mq completamente coperti in origine a 24'000 mq di costruito e siamo scesi a 18'000 mq per quanto riguarda gli ingombri dei fabbricati. In sostanza, siamo passati da 0,41 a 0,32, abbassando il rapporto e facendo in modo che la nostra area, seppure investita dal costruito, fosse comunque salvaguardata.

Volevo ancora fare vedere un'immagine renderizzata. Tutto ciò che vedete intorno ai corpi di fabbrica sono aree pubbliche che vengono in parte assoggettate e in parte investite da dismissioni. Un unico particolare che prima non vi ho detto riguarda una sorta di zoccolatura che da un punto di vista progettuale noi ci siamo sentiti di portare avanti, e con questo ci siamo rapportati nei confronti del Comune. Si tratta di quello zoccolo che costituisce una sorta di passaggio pedonale coperto e che segue l'andamento dei fabbricati lungo la via De Amicis. Anche quella è una zona di transito che permetterà, nel nostro immaginario, di fare in modo che le persone possano percorrere, dalla futura stazione della metropolitana, anche parti di via De Amicis in una situazione protetta, coperta e molto più scenografica di quello che poteva essere un semplice marciapiede. Io penso di avervi detto tutto. Questa è l'ultima immagine. Secondo me significativa perché si vedono ancora il corpo di fabbrica mantenuto delle nostre acciaierie e la zoccolatura al piede, servita anche per ancorare i fabbricati molto alti ad una condizione di elemento più organico e non farli spaziare verso architetture un po' troppo fantasiose per questa zona e troppo imponenti. E poi lo scalare degli edifici che segnano il sipario della via De Amicis.

La parte commerciale, la piastra di 4'500 mq, è vissuta come dato di progetto fin dall'origine ed è stata arricchita in seguito da quella "L" che si porterà al piede altri spazi di vicinato. Esiste poi una piazzetta di ordine, che posso destinare a una vita più collettiva, di tutti i giorni, e fare in modo che quello diventi effettivamente un centro di più funzioni, dove posso andare a fare la spesa e viverci. Questo è quanto.

Ing. Antonio Pierro

Buongiorno a tutti. Sono Antonio Pierro e in questo progetto mi sono occupato degli aspetti connessi alla VAS. Più precisamente non trattiamo ancora della Valutazione Ambientale Strategica vera e propria, ma della verifica di assoggettabilità alla VAS, cioè dobbiamo decidere se le problematiche ambientali che questo progetto può generare necessitano di un ulteriore approfondimento di tipo ambientale. Questo progetto è collegato a una Variante urbanistica art. 17bis della L.r. 56/1977. Secondo la Legge regionale, è previsto che queste Varianti vengano sottoposte a un procedimento di verifica di assoggettabilità. Questa è la ragione del mio intervento.

Come si è detto prima, questo è un intervento che interessa un'area abbastanza centrale dell'abitato di Collegno e per affrontare un ragionamento su possibili impatti ambientali che questo intervento può generare, secondo me bisogna partire dalla situazione attuale. Questa vede un'area completamente libera, a parte la capriata in acciaio lasciata in piedi come testimonianza del passato industriale, mentre sul resto, attualmente, dopo le demolizioni di quanto era in soprasuolo, restano solamente le fondazioni dei vecchi edifici, piccole parti interrato (ma poi su questo interverrà il geologo che ha seguito le questioni legate agli aspetti connessi alla bonifica) e la viabilità interna. Abbiamo visto prima che gli edifici coprivano quasi totalmente l'area; se poi consideriamo la viabilità quasi totalmente asfaltata, che univa i vari edifici, arriviamo qui a un suolo impermeabile di oltre il 90% se ricordo bene. Partendo da questa situazione, un aspetto sicuramente significativo di questo intervento è l'aver aumentato la permeabilità, non solo dal punto di vista architettonico, di funzioni, come si diceva prima, ma anche dal punto di vista idraulico, avendo recuperato, con questo disegno che viene proposto, notevoli superfici che saranno completamente permeabili e, se consideriamo anche le parti interrato, ancora maggiori superfici che saranno piantumate e destinate a verde. La situazione attuale è quella di un'area molto degradata, in completo stato di abbandono con problematiche anche di sicurezza, in quanto quest'area viene malamente frequentata. E' un pugno nello stomaco per l'abitato di Collegno. Questo intervento sicuramente riqualifica una zona che già da anni, mi riferisco all'asse di via de Amicis, vede continue trasformazioni. Nel futuro, considerando già altri progetti approvati, la situazione cambierà ulteriormente, anche in relazione ai progetti legati al prolungamento della metropolitana. Prima forse non è stato detto, ma una delle fermate della metropolitana ricade proprio nell'area delle Ferrovie, quindi a stretto contatto con la nostra area. Questo è il motivo per cui, unitamente alla rete di spazi pedonali, ai percorsi ciclabili, se andiamo ad analizzare la distribuzione dei parcheggi all'interno dell'area, ci accorgiamo che le automobili sono quasi scomparse. A parte piccoli parcheggi, ma proprio piccoli, sparsi sull'area, sembra quasi che non ce ne siano, in quanto si è preferito spostare i parcheggi pertinenziali degli edifici negli interrati e poi, soprattutto, ridurre al minimo gli spazi da utilizzare per le auto, perché riteniamo che la centralità dell'area, la disponibilità di servizi pubblici come la metropolitana, le linee di autobus, le piste ciclabili già esistenti e altre che realizzeremo con questo progetto, spazi pedonali (e via dicendo) consentano di limitare notevolmente anche l'utilizzo dell'automobile.

Un ragionamento molto veloce prima di passare la parola agli esperti nelle varie discipline che hanno collaborato con me nella redazione del documento di verifica di assoggettabilità a VAS. Questo, come avete visto, è formato da un volume generale più una serie di allegati che vanno ad analizzare quelli che sono gli aspetti più significativi dal punto di vista ambientale. In particolare, gli aspetti legati al suolo, al rumore, al traffico e al verde. Nell'analisi complessiva di questo progetto è emerso che gli impatti più significativi avvengono nella fase di costruzione, come

succede molto spesso quando si va ad intervenire all'interno della città. Ci sono dei momenti in cui l'apertura del cantiere crea un certo movimento, genera degli inquinanti, delle polveri e via dicendo. Questi però sono impatti che si riescono a tenere sempre sotto controllo, anche con opportuni monitoraggi, e soprattutto hanno la caratteristica di essere temporanei, ovvero durano il tempo delle lavorazioni e man mano cambiano con il progredire del cantiere. Nella fase di esercizio non sono stati individuati impatti ambientali significativi, però esistono due problematiche che sono state approfondite comunque. La prima problematica è legata al traffico, in quanto siamo in una zona della città in cui esiste un punto obbligato che è il sottopasso della ferrovia, un elemento di attrazione del traffico che genera delle ricadute su tutta l'area. Questo è un traffico che esiste già, le valutazioni che sono state fatte hanno dimostrato che il traffico che aggiungiamo è abbastanza contenuto, proprio per aver fatto delle scelte strategiche a monte e anche per il fatto che, essendo localizzato in quella posizione, le previsioni di traffico dovute in particolare al raggiungimento della zona commerciale risultano ridotte per il fatto di avere un servizio pubblico significativo proprio nelle vicinanze. L'altro aspetto che è stato affrontato, e che parte da una problematica già esistente, è quello del rumore, e poi ne parlerà il tecnico acustico che ha lavorato su questo tema. Questi sono gli aspetti più significativi nella fase di esercizio.

Per chiudere il discorso, vorrei solamente sottolineare i numerosi aspetti positivi di questo intervento. Si diceva prima dell'aver reso l'area più permeabile, non solo dal punto di vista della permeabilità legata alla gestione delle acque meteoriche, ma anche dal punto di vista della permeabilità sociale. Quest'area allo stato attuale è completamente chiusa da un muro, in futuro sarà restituita alla città. C'è un miglioramento sostanziale dal punto di vista paesaggistico di una zona particolarmente significativa della Città di Collegno, ai margini del Parco Dalla Chiesa, della Certosa, di quelli che sono gli elementi più importanti dal punto di vista storico, architettonico, culturale che ha questo Comune. Gli edifici che si andranno a progettare saranno realizzati con moderne tecniche e tecnologie relative al trattamento dei materiali, all'impiantistica. Saranno sicuramente [interventi] migliorativi, non dico rispetto alla situazione attuale, in quanto gli edifici della Mandelli non ci sono più, ma rispetto a qualunque trasformazione di edifici esistenti che sono, soprattutto quelli costruiti negli anni '50' e '60, molto energivori. Se noi pensiamo che questi edifici moderni consumano praticamente 1/20, anche meno, dell'energia consumata dagli edifici fatti negli anni '50, '60' e '70, questo ci fa capire anche quello che può essere l'impatto generato dalle emissioni. Siamo in una zona in cui negli anni si sta sviluppando il teleriscaldamento, e quindi anche in applicazione del Regolamento edilizio del Comune di Collegno che prevede già l'obbligo di predisporre i collegamenti per il teleriscaldamento, è probabile che nei prossimi anni si arrivi anche a collegare questa zona. Ci sono impatti positivi per quanto riguarda la gestione dei rifiuti. Sono previste stazioni ecologiche interrate come quelle che sono state già realizzate in altre parti

della città, in cui si ha la possibilità di differenziare i rifiuti in almeno quattro categorie (attualmente mi pare siano l'indifferenziato, la carta, la plastica e il vetro). C'è soprattutto un notevole miglioramento per quanto riguarda il verde. Questo progetto, diceva prima l'Arch. Mantovani, ha tante aree verdi, di cui una molto estesa nella parte nord, lungo via De Amicis, che va a collegarsi con il Parco Dalla Chiesa e con altre aree verdi previste da altri progetti lungo via De Amicis. Ma ha anche altri spazi di relazione piantumati; per cui, rispetto alla situazione attuale, che vede la presenza solamente di piante infestanti e alberi che sono nati e si sono sviluppati in questi anni di abbandono, il progetto, sotto questo aspetto, regala alla città un notevole quantitativo di nuovi alberi. Questi sono i temi principali che questo progetto ha affrontato. Per chiudere, l'area è completamente all'interno dell'abitato, non ha collegamenti con aree protette su cui si potrebbero avere ripercussioni. Non prevediamo interrati particolarmente approfonditi se non, mi pare, solamente un piano interrato. Non ci sono interferenze con la falda in quanto in questa zona la stessa è particolarmente profonda. In fase di esercizio non ci sono impatti ambientali significativi, pertanto noi avremmo chiesto di non assoggettare questa Variante urbanistica a successiva fase di Valutazione Ambientale Strategica.

Passerei ora la parola ai vari professionisti che hanno collaborato alla redazione della documentazione per la verifica di assoggettabilità a VAS. Iniziamo dal geologo, che si è occupato degli aspetti legati al suolo, sottosuolo e bonifiche.

Dott. Geol. Pietro Campantico

Io sono Campantico, sono il geologo che ha collaborato con il gruppo di progettazione dell'Ing. Pierro nella redazione del Rapporto preliminare legato a questa verifica di assoggettabilità o meno alla VAS. I temi che abbiamo affrontato noi come geologi sono quelli legati al suolo, suolo visto non come risorsa ambientale, argomento che lascerò all'agronomo, ma suolo in termini di qualità rispetto all'eventuale necessità di operazioni di bonifica. Stesso discorso per la falda, tenendo comunque conto che, come già anticipato dall'Ing. Pierro, in questa zona la falda è attesa a profondità superiore ai 45 metri, quindi già in fase preliminare non sono prevedibili impatti tra l'intervento e la qualità attuale della falda. Diverso è invece il discorso della ricarica che sarà affrontato dopo. Un ultimo argomento che abbiamo affrontato è quello del materiale di scavo che sarà prodotto dall'attività; su questo abbiamo individuato dei potenziali impatti che però oggi non sono gestibili se non in fase esecutiva. Come ha già anticipato l'Ing. Pierro, a livello progettuale, tanto più in una fase preliminare come questa, non abbiamo neanche il supporto normativo per poter imporre una tipologia di gestione del materiale di scavo che verrà prodotto; possiamo dare degli indirizzi, in quanto la norma prevede che sia poi onere o facoltà del produttore gestire il materiale in termini di sottoprodotti. A livello di qualità ambientale, su suolo e sottosuolo (quindi suolo

superficiale e suolo profondo) abbiamo un quadro che è già piuttosto approfondito sull'ambito Mandelli, questo perché già nel 2012/2013 è stata effettuata da me un'analisi ambientale abbastanza approfondita legata a un altro progetto di trasformazione. Quindi, pur essendo nell'ambito di un Rapporto ambientale preliminare, abbiamo già un quadro della situazione molto approfondito. Sull'area Mandelli furono effettuate una serie di verticali di campionamento, 28 se non ricordo male, con un prelievo di oltre 70 campioni. Teniamo conto che la maglia di campionamento che fu effettuata su Mandelli è una maglia che è addirittura più del doppio se non tre volte quello che richiede la normativa. Furono fatte analisi di caratterizzazione del suolo con un set molto ampio, quindi fu prelevato il suolo, fu mandato in laboratorio e furono fatte analisi di caratterizzazione confrontandosi con i limiti più restrittivi che la Legge prevede, cioè quelli per destinazione ad uso verde pubblico, privato e residenziale. Non furono evidenziate sull'area Mandelli particolari criticità, perché i campioni rispettavano e rispettano i valori della colonna A, quindi i limiti più restrittivi. Con dei valori *borderline*, molto vicini al limite, se non pari al limite, relativamente ad alcuni metalli pesanti, cromo, nickel e cobalto che sono comunque ormai, dal 2012 ad oggi, consolidati come legati a valori di fondo, quindi alla natura del terreno affiorante. Non fu indagata la falda per la sua estrema profondità e perché l'eventuale caratterizzazione della falda fu a suo tempo rimandata all'eventuale riscontro di non conformità sui suoli, perché se no viene a mancare una potenziale sorgente che sia andata a contaminare la falda. Questo è il quadro sull'area Mandelli. Vicino all'area Mandelli c'è quella che chiamiamo area ex Protex, ex attività di zincatura e di trattamento metalli, sulla quale le caratterizzazioni sono in sospeso in quanto dobbiamo capire qual è il limite di riferimento. Noi oggi dobbiamo confrontarci con una soluzione progettuale che prevede delle variazioni rispetto a quella della destinazione di PRGC, tra l'altro la demolizione è stata completata da poco. Sono in fase di approfondimento in quella zona gli ambiti più delicati, che erano essenzialmente una zona di vasche legata a un depuratore e una zona di trattamento.

L'area connessa pubblica di via Pastrengo, sempre legata alla Mandelli. Questa è un'area che è sicuramente da indagare, sarà da indagare in futuro perché si tratta di un'area su cui le foto aeree e le testimonianze raccolte segnalano la presenza di un antico tracciato ferroviario di collegamento con altri ambiti produttivi, con l'Alenia, e quindi c'è la potenziale presenza delle problematiche ambientali classiche dei tracciati ferroviari. Si tratta di ballast ferroviario, cioè materiale inerte potenzialmente contenente amianto, e traversine ferroviarie, che una volta erano in legno e venivano trattate per la durabilità con dei materiali che danno dei problemi ambientali considerevoli, il creosoto, delle miscele di idrocarburi. L'ambito pubblico di via Pastrengo connesso alla Mandelli è un ambito sul quale abbiamo previsto un piano di approfondimento della qualità ambientale, prevedendo dei sondaggi per verificare il suolo e prevedendo dei campionamenti sul materiale costituente il rilevato ferroviario e sulle traversine. Teniamo conto che quest'area è stata

morfologicamente compromessa, nel senso che non ha più l'aspetto naturale e non ha neanche più l'aspetto che vediamo nella documentazione storica, in quanto, a seguito delle trasformazioni intercorse nei settori limitrofi, c'è stata tutta una serie di riporti e rimodellamenti. Si tratta difatti di un'area rilevata rispetto a quello che è il piano medio circostante.

Altro ambito è quello di via Cesare Battisti. Dal punto di vista di qualità ambientale e falda, si tratta di un ambito che è da sempre a destinazione verde. Non riteniamo che ci possano essere particolari compromissioni a livello di qualità ambientale. Non abbiamo identificato delle potenziali sorgenti. E' chiaro che nella fase gestionale, dando come indirizzo il riutilizzo del materiale di scavo, sarà comunque oggetto di una caratterizzazione, per verificare se effettivamente questo materiale consente di essere gestito non come rifiuto, ma come sottoprodotto. Anche sull'area di via Cesare Battisti sarà accertata sicuramente la qualità, ma adesso, in fase preliminare, non ci aspettiamo delle potenziali criticità, anzi, ci sentiamo di escludere che ci possano essere, se non, essendo abbandonata da tempo, l'abbandono indiscriminato di rifiuti che purtroppo caratterizza tutte le aree urbane e periurbane non presidiate.

L'ultimo ambito è quello del compendio Ex sottostazione elettrica. Le problematiche ambientali che potranno emergere su quest'area sono correlate alla presenza di linee ferroviarie, quindi di nuove problematiche legate a ballast, amianto e traversine ferroviarie con il creosoto, e al fatto che questa sottostazione elettrica aveva una serie di trasformatori. I trasformatori normalmente hanno un olio di raffreddamento conduttivo che ha dei potenziali contaminanti che si chiamano PCB, piuttosto persistenti e noiosi quando vanno nel suolo. Pertanto anche quest'area in fase attuativa sarà oggetto di una caratterizzazione, che abbiamo già definito prevedendo 6 verticali di campionamento sul suolo, 4 campionamenti misti sul ballast più 2 campionamenti di traversine.

Cerco di sintetizzare tutto questo quadro complesso. Noi ad oggi abbiamo una qualità ambientale sull'area Mandelli che ci consente di attuare le previsioni del Piano senza procedere all'attivazione di procedimenti di bonifica, messa in sicurezza o ripristino ambientale che sia. Ci sono altri ambiti che invece sono da accertare e che sono, come dicevo, l'area di connessione su via Pastrengo e l'ex compendio ferroviario dell'ex sottostazione elettrica. Sono comunque attività che normalmente non sono oggetto di verifiche preliminari perché non incidono su quello che è la Variante urbanistica. Devono essere oggetto di approfondimento nell'ambito del rilascio del titolo edilizio. Quindi abbiamo comunque già voluto dare degli indirizzi sul minimo che dovrà essere fatto per garantire un effettivo screening di quello che è lo stato di fatto dell'area. Per noi, dal punto di vista degli impatti in termini geologici, una Variante di questo tipo non può che essere migliorativa, in quanto andiamo a intervenire su un'area ex Mandelli che avrebbe dei riferimenti per potenziali contaminanti molto più ampi di quello che è l'obiettivo della nostra trasformazione. Sugli altri

ambiti, oggi desueti, abbandonati e senza cura, andiamo a fare una verifica ed eventualmente ad attivare dei procedimenti che vadano a ripristinare lo stato *ante quo*.

In termini geotecnici non ci sono impatti se non, come anticipava l'Ing. Pierro, di polveri, di movimentazione di mezzi in fase esecutiva. Ripeto, noi spingiamo sempre su queste trasformazioni e sui progettisti per cercare di avere un riutilizzo in sito del materiale e una riduzione degli scavi, cosa che sull'ambito Mandelli è già stata attuata prevedendo un ridotto sviluppo degli interrati. Spingiamo sempre per il riutilizzo del materiale di scavo. Purtroppo abbiamo un po' le armi spuntate, nel senso che non è più responsabilità e facoltà del progettista ma è un qualcosa che viene demandato all'esecutore. Noi, caratterizzando ambientalmente e cercando di descrivere i profili del sottosuolo, dando delle soluzioni progettuali, spingiamo in questa direzione però, ripeto, abbiamo un po' le mani legate, più di tanto non possiamo fare.

Dott. Agr. Stefano Fioravanzo

Buongiorno a tutti. Sono Stefano Fioravanzo, l'agronomo che ha seguito questo documento di VAS. Nell'area Mandelli sono andato ad analizzare sul posto lo stato di fatto della situazione e la mia prima attenzione è stata sull'estensione e il tipo di superfici pavimentate, sostanzialmente asfalti e vecchi basamenti degli edifici, e sulla valutazione di quella che era la superficie verde rimanente, su tutta la superficie circa 13'000 mq, piuttosto compatta e anche ingombra di rifiuti. Tutta l'area è piena anche di cumuli di macerie, di riporti di terra, e la vegetazione che si è sviluppata, come diceva già l'Ing. Pierro, è assolutamente una vegetazione invasiva, costituita da robinie, da paulonie, cespugli di buddleia e rovi, cioè tutta vegetazione che è già segnata nella black list della Regione Piemonte come vegetazione da contenere e da eliminare. Non ho rilevato alcun albero che fosse oggetto di una piantumazione precedente e, soprattutto, la vegetazione vista, rilevata e misurata a campione si tratta di alberi di un diametro di 6,7 e 8 cm, quindi tutta boscaglia piccola assolutamente ingestibile e spesso anche cresciuta su buche e crepe dell'asfalto stradale. Pertanto, il consumo di suolo attuale è estremamente elevato e da un raffronto con la situazione di progetto, la stessa risulta sicuramente migliorativa in quanto abbiamo un saldo positivo delle aree che vengono destinate a verde. La permeabilità attuale del terreno, essendo questo molto compatto, è scarsa. Come indicato anche nella Relazione, seguendo delle indicazioni di studi [parole incomprensibili], la permeabilità, essendo questi terreni a grana molto fine, è praticamente nulla. Ho analizzato l'area anche dal punto di vista del metodo STRAIN, che è stato applicato nella Regione Lombardia soprattutto per l'area Expo. Questo metodo è nato come valutazione della qualità ambientale di un terreno naturale, oggetto di consumo e pavimentazione, per vedere quali sono le compensazioni ambientali che devono essere applicate. L'ho applicato "al rovescio", valutando quella che è la naturalità attuale del terreno complessivo, con risultato che l'equivalente di

superficie naturale di tutta l'area è soltanto di circa 3'000 mq, quindi molto scarsa. Da questo punto di vista siamo quindi molto a posto.

Un accenno sul progetto della parte verde relativamente all'area Mandelli. Si parlava prima di garage interrati. Questi saranno comunque coperti da giardini pensili, quindi in superficie è mantenuto un verde fruibile che concorrerà a generare permeabilità e assorbimento dell'acqua nel terreno. Nel progetto sarà prevista comunque l'invarianza idraulica dei terreni. Tutta l'acqua gestita dalle superfici verdi, comprese quelle pensili, sarà gestita all'interno favorendone l'infiltrazione in profondità, senza gravare sulle fognature, e sarà utilizzata come risorsa idrica per l'irrigazione delle aree stesse. Nella mia Relazione ho scritto anche che tutta la vegetazione sarà rimossa, triturata e gestita in cumuli di compost da mantenere in loco. Questa massa legnosa triturata sarà usata e miscelata al terreno vegetale di riporto per aumentare la sostanza organica e la capacità di assorbimento del carbonio del terreno. Anche le alberature scelte sono in linea con il Protocollo Itaca, e sono state scelte in base al progetto [parola incomprensibile], che è un progetto redatto con a capofila l'associazione dei vivaisti piemontesi, ma ha anche collaborato l'AIAPP, di cui faccio parte, io sono coautore di questo progetto, l'Università di Firenze con il Dipartimento di botanica, il CNR, e con l'approvazione del Ministero per le Politiche agricole e forestali. Le alberature sono state scelte perché autoctone, ma soprattutto per la loro grande capacità di assorbire nel tempo l'anidride carbonica all'interno della struttura legnosa, diminuendo il contenuto di CO₂ nell'aria. Due piante sono [incomprensibile] ampiamente naturalizzate, sono delle grosse piante recettive.

Per quanto riguarda il triangolone sopra, lo spigolo ha una grossa pavimentazione asfaltata su cui sono presenti anche dei cumuli di rifiuti vegetali. Segnalo che la fila di alberi a ridosso è costituita da pioppi e anche da olmi siberiani, considerati infestanti, quindi bisognerà capire cosa farne. Per quanto riguarda la superficie dell'ex ferrovia, si tratta di una superficie ampiamente pavimentata e in abbandono. Esistono in quest'area delle grosse alberature di conifere, di pini, la cui stabilità dovrebbe essere verificata in sede successiva, in quanto lo sviluppo degli apparati radicali sotto le pavimentazioni non appare essere adeguato per l'altezza. Qualcuno risulta "spiombato" e la verticalità non è recuperata, quindi dovrà essere oggetto di indagine. Qualora si dovesse provvedere con l'abbattimento sarà valutata una compensazione ambientale su questo tema.

L'area di via Cesare Battisti è un grosso incolto, non c'è niente, ci sono soltanto erbacce da ripulire. Un ultimo accenno sull'area Mandelli. Nell'ambito si studierà anche con il Dott. Campantico la possibilità di realizzare dei *rain garden*, cioè dei giardini di infiltrazione dell'acqua in profondità finalizzati anche a purificare l'acqua stessa.

Ing. Cristina Marocco

Buongiorno a tutti. Sono Cristina Marocco e mi sono occupata degli aspetti acustici delle varie aree interessate. In questa fase ho trattato la verifica di compatibilità acustica, questo non soltanto partendo dal Piano, nel senso che è un tipo di lavoro che si può fare guardando quali sono le classi acustiche dell'area, ma ho proprio eseguito una campagna di misura.

Per quanto riguarda l'area Mandelli, ho eseguito delle misure in tre punti, su corso Pastrengo, su via De Amicis e su via Torino, facendo delle misure di 24 ore che mi hanno permesso di mappare effettivamente lo stato della situazione. La situazione dell'area dal punto di vista del clima acustico, quindi del rumore effettivamente presente, immaginando di spegnere il traffico, è compatibile. Quello che noi andiamo a rilevare sul luogo sono le rumorosità di traffico, essendo un'area molto trafficata. Andando a vedere qual è la situazione attuale del Piano di classificazione acustica [...] tutta l'area, al suo centro e verso via Torino, ha una classe III mentre ha un contorno in classe IV. Nello studio di compatibilità, si propone quindi tutta una classe IV perché risulta reale con la situazione attuale e futura.

Per quanto riguarda opere di mitigazione o interventi per migliorare la situazione, si è pensato, e questo andrà poi affrontato a livello esecutivo, di organizzare degli attraversamenti pedonali che abbiano una giusta superficie, in quanto quelli che possono essere dei semplici dossi, in realtà [...] sono elementi che aumentano il traffico, mentre l'attraversamento pedonale più lungo obbliga comunque a rallentare e a passarlo a una certa velocità, come ad esempio anche degli elementi stradali non prettamente rettilinei, che quindi obbligano a rallentare senza disturbare di più di quello che farebbe una strada senza barriere acustiche. Questo viene comunque affrontato in una fase più prettamente esecutiva. Sicuramente gli edifici avranno un loro isolamento acustico importante e quindi, per quanto riguarda la protezione di coloro che andranno ad abitare i luoghi, in questa prima fase possiamo dire che insomma è stata studiata.

Per quanto riguarda invece l'area delle Ferrovie dello Stato, allo stato attuale non è zonizzata, non è classificata in quanto fa parte delle aree della ferrovia. A seguito delle misure strumentali risulterebbe compatibile con la classe acustica IV che è stata proposta, quindi anche compatibile con commercio, parcheggi e quanto sarà insediato da progetto. La stessa si inserisce, come confini con le classi acustiche limitrofe, con il Parco della Certosa che è in III, quindi il giusto salto di classificazione. L'area dietro oltre la ferrovia e la parte su via Torino si trovano già in classe IV, quindi abbiamo una continuità di classe. Tra l'altro le misure non hanno rilevato disturbo da ferrovia in quanto probabilmente quello zoccolo di edifici [su via Torino] va a proteggere l'area Mandelli.

Per quanto riguarda la zona di via Battisti, è già in una classe IV compatibile con un' autorimessa, quindi non presenta alcun genere di problematiche. Quell'area, dal punto di vista del rumore, è praticamente un luogo dove le persone si fermano, non spengono le macchine, vanno alla posta,

aspettano qualcuno al supermercato e quindi c'è un disturbo più particolare diciamo. Questo per me è quanto come riassunto generale.

Arch. Paola Tessitore

Qualcuno degli Enti ha piacere di intervenire?

Dott.sa Alessandra Penna

Io sono Penna di ARPA e avevo un po' di domande da porre. Vado in ordine sparso.

Per quello che riguarda la Relazione del traffico [...] da quello che ho visto, correggetemi, è stata presa in considerazione solo l'area Mandelli, con gli sviluppi, mentre è noto che c'è un altro PEC, “I bordi della città”, che attualmente non è realizzato ma probabilmente comporterà un ulteriore aggravio. Allora chiedo se questo è stato preso in considerazione o meno, in quanto, se non lo è stato, lo dovrebbe. Ditemi quindi se avete preso in considerazione un'espansione che è notevole. Questa è la prima cosa. Poi, premetto che è assolutamente auspicabile un recupero dell'area, quindi non ci sono preclusioni rispetto a un progetto del genere. La perplessità sicuramente è relativa all'impatto paesaggistico degli edifici alti che, nel contesto, non riesco a capire come si pongano, in quanto c'è il rendering, però un inserimento di questi edifici in tutta l'area mi sembra che dovrebbe essere approfondito. Un'altra domanda è relativa alla stazione metro e questa è una richiesta al Comune. La stazione metro è già stata prevista, come localizzazione e tipologia, nel progetto della metro, oppure si rimandava a questa fase? Questa è l'ulteriore domanda.

Poi, per quello che riguarda il metodo STRAIN, in Regione Piemonte non c'è una metodologia per la valutazione delle compensazioni, attualmente. C'è un progetto *Life* della Città Metropolitana, che è più o meno conosciuto e che ha sviluppato una metodica sulla valutazione dei servizi ecosistemici. Si tratta di una modalità, si chiama *Simulsoil*, e permette di valutare le perdite di alcuni dei servizi ecosistemici del suolo, però non c'è nulla di normato. Adesso non so se Regione Piemonte uscirà con una DGR tecnica per quantificare e qualificare le compensazioni. Quindi, allo stato attuale, va benissimo anche l'utilizzo di STRAIN, anche se effettivamente è già evidente che il bilancio delle aree verdi è migliorativo. Va bene aver qualificato e quantificato; il risultato ce lo aspettavamo, poiché in realtà parrebbe, da dei dati che avete proposto, che il verde in piena terra aumenti, nonostante la compromissione dell'area di via Cesare Battisti che è l'unica che attualmente non è compromessa. C'è poi tutta la gestione delle esotiche invasive, quindi, da quel punto di vista, il bilancio ambientale è positivo.

Quello che invece ci lascia perplessi come ARPA, e io chiederei un Tavolo, anzi chiedo un Tavolo, è proprio tutto il discorso delle bonifiche o delle caratterizzazioni. E' vero che sono state effettuate tutta una serie di indagini, però ARPA in questa serie di indagini non è mai entrata nel merito. Si

vorrebbe capire effettivamente dove sono state fatte, come sono state fatte e tutto quello che dovrà essere fatto per far sì che questo progetto possa essere realizzato esattamente come è stato configurato. La fattibilità c'è, però magari saranno necessarie [azioni di] messa in sicurezza e questo potrebbe pregiudicare tutto un disegno dell'attuazione. Quindi io, sentiti i colleghi che non hanno potuto intervenire, chiedo un Tavolo di approfondimento su questi aspetti. In che forma, quando, come [sarà da definire], però, avendo io letto tutto il materiale, assolutamente completo come elaborati, ritengo ci siano queste valutazioni che io al momento non sono in grado di fare, ossia il progetto verrà attuato come è stato descritto? Io al momento non sono in grado di valutare. Con questo ho chiuso.

Ing. Antonio Pierro

Per le questioni traffico, l'Architetto Curti, che oggi non è presente, ha fatto una valutazione dei progetti che negli anni sono stati approvati nell'intorno, e in particolare il Progetto dei Comparti 2 e 3 che prevedono, all'interno, delle aree insediative anche significative. Rispetto alle valutazioni che lui ha effettuato (e una sintesi è riportata nel documento di verifica di assoggettabilità, che però riprende quanto indicato nella Relazione trasportistica), i valori che lui ha calcolato applicando il suo modello di traffico venivano incrementati tra il 5% e il 10%. Rispetto a questa valutazione ha effettuato una verifica dello stato di servizio e di saturazione della viabilità lì intorno e ha visto che, nonostante queste modifiche che interverranno in futuro, perché attualmente sono solo dei Piani approvati, ma non c'è ancora nulla, non c'era saturazione dello stato della viabilità. Per quanto riguarda invece la questione metropolitana, il Progetto ha sostanzialmente ripreso quanto è stato già progettato. La stazione indicata in quella posizione è progettata già così in quanto quel Progetto è stato già sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale. Il nostro Progetto non ha modificato assolutamente nulla rispetto a quanto già previsto. Mi pare che fosse questa la domanda. Noi abbiamo solamente recepito quanto è stato già progettato e quanto è stato già sottoposto a Valutazione di Impatto Ambientale, con esito positivo tra l'altro.

L'altra domanda riguardava le bonifiche.

Dott. Geol. Pietro Campantico

Io vorrei solo richiamare un attimo il quadro in cui ci stiamo muovendo, poi correggetemi se sbaglio, specialmente i progettisti. Ci stiamo muovendo su una verifica preliminare di assoggettabilità a VAS di una Variante di PRGC. Non mi risulta che gli interventi di bonifica siano oggetto di un procedimento di VAS; gli interventi di bonifica non sono mai oggetto né di una Valutazione Ambientale Strategica, né di una Valutazione Impatto Ambientale, in quanto l'intervento di bonifica mira a ripristinare le condizioni ambientali che garantiscano l'assenza di

rischi per la popolazione. Quindi ben venga il Tavolo, però dobbiamo capire quando inquadralo. Ritengo personalmente che questa fase di approfondimento possa essere giustamente e correttamente demandata al perfezionamento del titolo edilizio. Nel momento in cui mi si dice che non sappiamo se l'intervento è attuabile, [mi chiedo] perché non dovrebbe esserlo? Teniamo conto che questo varrebbe anche per lo stato vigente del Piano regolatore e non solo per la Variante. Stiamo mettendo allora in crisi il Piano regolatore attuale, stiamo dicendo che la previsione attuale di Piano potrebbe non essere attuabile. Questo è quello che stiamo andando a chiedere. Volevo solo capirlo io, è un dubbio che mi sorge.

Finisco solo un attimo. Se non ricordo male, però qui chiedo aiuto all'Amministrazione, questo documento in ogni caso era stato presentato al Comune ed era già stato trasmesso ad ARPA perché c'era stato un ricorso, e se non sbaglio ARPA aveva già dato un parere. Però adesso entro in un campo che non è mio. Poi nessun problema, c'è dal nostro punto la piena disponibilità, ci mancherebbe, sono tutti documenti che tra l'altro vi abbiamo trasmesso, protocollati e ufficiali. È chiaro che il quadro di approfondimento anche noi chiediamo che ci sia, anche sulle aree su cui noi assolutamente non possiamo intervenire. Sull'area di proprietà del Comune non possiamo adesso andare a intervenire, ed effettivamente una problematica legata alla presenza di fibre di amianto o di creosoto è una problematica da risolvere, ma non che impedisce la trasformazione edilizia, anche perché sennò pensiamo a Torino con le Spine, all'Expo di Milano. Se non fossero attuabili tutte le previsioni urbanistiche laddove c'è la necessità di intervento di bonifica, verrebbe proprio a mancare il motore che porta all'intervento di bonifica. Le aree verrebbero abbandonate a se stesse e non si farebbe la bonifica.

Stesso discorso sulla stazione metropolitana di cui parlava già l'Ing. Pierro. E' già stata oggetto di VIA e non mi risulta che nell'ambito del parere di VIA e di esclusione dalla VIA sia stato preso in considerazione il tema bonifiche, perché noi non abbiamo ancora dei dati in merito e non mi risulta che ci sia. Nell'anagrafe dei siti contaminati non c'è. Quindi vuol dire che è stata assoggettata a VIA, a Valutazione di Impatto Ambientale, l'opera, la stazione della metro, senza che sia stato preso in considerazione il tema ambiente? Questa è una domanda che mi faccio. Noi su questi ambiti andiamo a ereditare una situazione che cerchiamo di migliorare. C'è già un'indagine su Mandelli, se gli Enti riterranno che saranno necessari altri approfondimenti, li faremo. Sulle aree che andremo a trasformare abbiamo già previsto che si facciano degli approfondimenti che non sono chiaramente fattibili in questa fase progettuale, una proposta tecnica preliminare di una Variante di PRGC, non Variante semplificata. Lo faremo, ed è chiaro che, nel momento in cui venisse fuori una non conformità che richiede l'attivazione di procedimenti di bonifica semplificati, ordinari, messa in sicurezza che siano, si agirà nei termini previsti. Spero di aver chiarito un po' la domanda.

Dott.sa Alessandra Penna

Forse non sono stata chiara e sono stata fraintesa. Io non sto parlando di attuabilità, io sto parlando di condizioni di base e allo stato attuale ho negli elaborati delle affermazioni, ma francamente non ho tutti i dati che hanno portato a queste considerazioni. Allo stato attuale, anche se siamo in una procedura di Variante, chiedo che ci siano in modo da poterli valutare, e questa è la prima cosa.

Poi ho detto che adesso esamino un progetto che ha un senso perché è stato disegnato in un certo modo, con una certa logica. Nel caso in cui ci fosse invece un accertamento che mi condiziona l'attuazione di questo progetto con questo disegno, perché è necessaria una messa in sicurezza, essenzialmente, allora io devo rivedere il disegno. Allora, mi chiedo, ho adesso tutti gli elementi? No, non li ho, per cui questo è un disegno ipotetico che potrebbe cambiare in relazione a eventuali approfondimenti. Per Torino, dove abbiamo più esperienza di queste grosse bonifiche, i progetti previsti in concomitanza a bonifiche hanno comunque avuto poi tutta una serie di problematiche legate alla messa in sicurezza, alla mancata garanzia di permeabilità eccetera... Quello che si chiede è cercare di capire il più possibile quali siano i vincoli alla realizzazione del progetto, quindi i colleghi che si occupano di bonifiche chiederebbero un Tavolo di approfondimento per capire effettivamente quali sono le ipotesi possibili e darmi modo di esprimere un parere, in quanto al momento la realizzazione di questo intervento, con queste caratteristiche, ha praticamente un punto interrogativo che sono le condizioni di base. Questo è quello che mi sento di dire e che è la posizione di ARPA in tutte le trasformazioni che interessano siti industriali. O c'è piena conoscenza, e quindi si è in grado di capire come viene sviluppato un progetto, oppure questo non vuol dire che il progetto non si realizzi perché ARPA dice un qualche cosa. ARPA si riserva di dire che questo aspetto non si è riusciti a valutarlo, dopodiché si potrà decidere come valutarlo e quando, però non posso dire delle cose se non ho dei dati più precisi. Spero di aver chiarito la posizione.

Dott. Paolo Fiordelli

Fiordelli, Settore Urbanistica e Ambiente del Comune di Collegno.

Dunque, intervengo un attimo sulla questione relativa all'eventuale contaminazione dei suoli. Molto semplicemente si applica la normativa. L'articolo 242 del D.Lgs. 152/2006 prevede che nel momento in cui si evidenzia una contaminazione dei suoli bisogna immediatamente adire la procedura espressa appunto dall'articolo 242. Quindi, nel caso in questione, si ripete quello che noi abbiamo già visto in tutti gli altri interventi che ci sono stati su Collegno, quindi potrebbe essere il PEC di via Leopardi o l'area ex Maggiore. Nel momento in cui voi andate a fare uno studio ambientale del sito un po' più approfondito di quello che è stato fatto, soprattutto sulla parte più critica probabilmente - studio che necessariamente deve essere condiviso con ARPA, ovviamente, vista anche l'importanza dell'intervento, quindi trovo corretto che la definizione della maglia di

campionamento, del set analitico sia preliminarmente condivisa con ARPA - quindi, nel momento in cui poi le analisi evidenzino delle contaminazioni bisogna immediatamente adire la procedura del 242. Da qui non usciamo, questo è assolutamente preliminare. Questo studio va fatto già nell'ambito della procedura di verifica di VAS e nel momento in cui si evidenzia la contaminazione si procede subito con l'articolo 242.

Dott. Geol. Pietro Campantico

Due brevissime considerazioni sia su quello che ha detto la dottoressa Alessandra Penna che il Dottor Paolo Fiordelli.

Sul discorso della bonifica, ma questo, perdonatemi, è un discorso quasi filosofico, concettuale, la bonifica si configura in funzione del progetto, cioè quello che comanda l'obiettivo della bonifica è la qualità ambientale, ma in funzione del progetto che si va a realizzare. Quindi attenzione a non invertire le due cose. C'è un progetto, l'analisi di rischio prende in considerazione lo scenario di progetto e sulla base di quello definisce l'intervento ambientale secondo le tecniche della sostenibilità economica e della fattibilità tecnica. Non è la bonifica che governa la scelta progettuale, ma è la scelta progettuale che governa la bonifica. Se io su quest'area prevedo di fare 8 piani interrati, è un paradosso, la tecnologia di bonifica che sarà scelta e che sarà ritenuta economicamente perseguibile e fattibile, questi sono i criteri italiani ed europei, sarà una tecnologia mirante a consentire la realizzazione degli 8 piani interrati. Non è il viceversa. Quindi, se noi qui prevediamo uno sviluppo di superfici impermeabili vuol dire che nella scelta degli interventi di bonifica non sarà realizzato un capping, perché questo non consentirebbe la scelta progettuale, che è quella di fornire area permeabile. L'intervento può essere valutato oggi, può, si può dare un giudizio oggi sull'intervento nel caso l'intervento, cioè il progetto, influenzerà la scelta delle tecnologie di bonifica. E' chiaro che, laddove il progetto mi preveda un parcheggio o un fabbricato su cui non c'è infiltrazione, potremmo scegliere, se fosse dovuto, una messa in sicurezza con un capping, e non faccio più niente perché lì sotto non ho un movimento di contaminanti. Laddove è previsto di fare una duna antirumore, o del verde, dovrò andare a sostituire del terreno per garantire la scelta progettuale, che è quella del verde, gli assunti della VAS, la permeabilità, e la qualità ambientale. Però attenzione, non è adesso che viene valutato se la bonifica blocca il progetto, perché le fasi progettuali definite dal titolo IV del 152/2006 si basano sempre su quello che è lo scenario di progetto, in quanto lo scenario di progetto mi dà l'esposizione, mi dice se ci sono dei bambini, se ci sono degli adulti, se dormono lì, se ci sono dei lavoratori, quali sono i percorsi. Quindi il progetto è il caposaldo sul quale viene poi valutata la bonifica, non il contrario. Questo giusto per capire in che campo ci stiamo muovendo.

Sul discorso dell'articolo 242, verissimo. E' chiaro che, nel momento in cui viene fatta un'indagine di caratterizzazione e c'è un superamento, questo richiede l'attivazione di bonifica. Non voglio andare sul tecnico, ripeto, sul filosofico, ricordiamoci che qui c'è un soggetto operatore che non è responsabile della contaminazione, quindi ci muoveremmo non nel 242, ma nel 245. Questa sottile distinzione in realtà ha un grosso peso, perché il soggetto ha la facoltà di intervenire, non l'obbligo, l'obbligo è della Pubblica Amministrazione. Quindi ricordiamoci che noi stiamo facendo una trasformazione dove, nel momento in cui ci fosse un problema ambientale, siamo noi che volontariamente decidiamo di portare avanti un discorso che, sennò, dovrebbe fare la Pubblica Amministrazione, non essendo più individuabile il responsabile della contaminazione. Parlo per l'area Mandelli, ma lo stesso discorso è sull'area pubblica, dove spetterebbe all'Amministrazione pubblica, sull'area di via Cesare Battisti, dove spetterebbe alla Pubblica Amministrazione, e ritengo sull'area sottostazione elettrica, dove non so se c'è ancora un soggetto responsabile. Nel momento in cui ci si muove in questo campo, e vogliamo mettere i punti sulle "i", dobbiamo metterli, noi siamo i primi (tant'è vero che abbiamo detto su quest'area qui di fare ancora delle indagini), però anche il procedimento nasce in funzione di quella che è la destinazione dell'area. Quindi, anche per avere un limite a cui riferirmi, dobbiamo ragionare su che cosa fa la Variante, sennò il rischio è di attivare un procedimento su un'area che oggi è verde e che con la trasformazione urbanistica diventa viabilità, quindi di confrontarmi con dei limiti diversi. Adesso noi non siamo in una fase di caratterizzazione, quindi ben venga la condivisione, il Tavolo tecnico e tutto, ma stiamo già parlando di una fase di caratterizzazione di un sito, fase in cui noi non siamo nel modo più assoluto. Noi stiamo proponendo una Variante di PRGC, quindi dal punto di vista ambientale noi diciamo che la situazione ambientale è questa, che questo è quello che faremo e, ripeto, in pieno accordo con quello che sta dicendo ARPA, se ho interpretato bene, prima di attuare gli interventi edilizi andremo a verificare se sia necessaria una bonifica e in che termini effettuarla. E, nel caso, chi sarà il soggetto responsabile. E' chiaro che nel momento in cui trovo del ballast e delle traversine ferroviarie sull'area pubblica interconnessa, quella di via Pastrengo, chi è il soggetto responsabile? Non credo la Nord Ovest Immobiliare, perché non mi risulta che facesse passare trenini sull'area di via Pastrengo. Quindi dovremmo trovare, giustamente, dei limiti, degli spazi in cui si deciderà chi e come si muoverà. Spero di essere stato esauriente.

Dott. Paolo Fiordelli

Dunque, diciamo che è tutto nelle vostre mani. Voi fate il progetto. Nel caso in cui si evidenzi la necessità di una bonifica, a questo punto presenterete la caratterizzazione prima e l'analisi di rischio poi. E' chiaro che gli scenari progettuali influiscono sull'analisi di rischio, necessariamente. Però tutto poi va a confluire - per quello che io dicevo che è bene concordare con ARPA - tutto va poi a

confluire nella Conferenza dei Servizi di approvazione dell'analisi di rischio, e lì il giudizio di ARPA è chiaramente fondamentale e vincolante. La procedura di bonifica la conosciamo tutti: se non si individua un responsabile agisce l'Ente pubblico in danno della proprietà del sito, questo d'accordo, però nel momento in cui voi vi fate carico, come proponenti, di risanare un'area, a questo punto l'onere progettuale anche della bonifica spetta a voi.

Geom. Luca Pia

Solo un brevissimo intervento prima di lasciare la parola alla Regione, e lasciamo anche parlare Infra.To subito. Non dimentichiamoci solo di un dettaglio. Questa è sì una Variante urbanistica, ma è sostanzialmente un Programma di rigenerazione urbana in cui c'è un progetto che fa Variante. Quindi noi adesso stiamo esaminando già un progetto. Questo è fondamentale perché rischia di portarci fuori strada non considerarlo. Lascio la parola a Infra.To.

Arch. Vanni Cappellato

Buongiorno, Vanni Cappellato. Io non entro nel merito del Progetto, non è mio compito. Volevo solo porre una domanda iniziale su quel nodo dell'incrocio tra corso Pastrengo e via De Amicis, perché quella è un'area di cantiere. Non ho capito se lì c'è un edificio, sembra che ci siano tre costruzioni. Noi con il cantiere praticamente partiamo entro fine anno, perciò quell'area lì per 4 anni ve la dimenticate e lo dico solo per i posteri. Quella è un'area che verrà inclusa all'interno delle aree di cantiere. Come l'area sulla stazione Certosa, perché la stazione Certosa chiaramente è un'area che verrà occupata dal cantiere. Addirittura è un'area molto stretta, infatti la stazione si allunga fino al muro della Certosa da una parte e salta anche un binario morto dalla parte della ferrovia, che verrà tolto perché vi verranno fatte le paratie. Devo dire, questo giusto per quello che sarà il progetto, volevo dire anche all'ARPA che noi siamo stati contattati dai progettisti [...] ai quali abbiamo dato la documentazione di riferimento forse 8 mesi, 9 mesi fa. Per quanto riguarda i rapporti che voi avete chiesto anche con l'ARPA, noi avevamo avuto, a livello di Progetto definitivo, in Conferenza di Servizi, delle prescrizioni che erano state richieste da ARPA e su questo abbiamo aperto un Tavolo di confronto, di lavoro con ARPA, con la dottoressa Balocco, che si è occupata come Responsabile del progetto e con la quale abbiamo fatto tutto un lavoro sia di monitoraggio, sia con i piezometri, eccetera... ante operam e post operam, come si usa fare, e di caratterizzazione sull'intervento. Devo dire che sull'area stazione Certosa noi abbiamo individuato del ballast, chiaramente sotto l'asfalto, e quindi abbiamo previsto la messa in sicurezza prima dello scavo. A me interessava capire, a grandi linee, quando diventa fattibile il progetto per voi, cioè l'inizio cantiere. Se è un tempo da qui a due anni, a tre anni, eccetera, in quanto questa è una cosa che dovremmo poi prevedere tutti insieme per problemi di viabilità e quant'altro. Grazie.

Arch. Massimiliano Mantovani Zangarini

Rispondo a Infra.To e faccio una sfumatura di colore ad ARPA.

Per quanto riguarda l'area indicata da Infra.To, si tratta di un'area comunale che è investita progettualmente da un corpo di fabbrica che sposa i contenuti della nostra filosofia, cioè della filosofia che ha condotto l'architettonico planivolumetrico di Mandelli. In teoria è occupata da un fabbricato di 3300-3500 mq, una SLP che si è deciso di portare nella cosiddetta "mandorla" del Comune. Sui tempi, sono tempi da concertare, quindi [...] chiusa la Variante apriamo le procedure di cantiere. Se la proprietà potesse cominciare domani, comincerebbe domani. Quindi, effettivamente finito tutto quello che è l'iter della Variante, noi abbiamo già in seno tutti i progetti architettonici, cioè quei progetti che ci permetterebbero in prima fase, in prima battuta, di iniziare con l'aspetto commerciale, che è la piastra più grande, lungo via Torino, per poi pian piano allungarsi verso via Torino. Via De Amicis al momento è lasciata un po' indietro.

Arch. Vanni Cappellato

Via De Amicis per noi è l'intervento più lungo e difficoltoso, perché si tratta di andare a costruire delle paratie lungo tutta la via, con una profondità che parte intorno ai 30 mt all'angolo con via Cervi, perché dobbiamo andare a riprendere la linea già esistente; lì c'è un salto di montone con la linea che gira verso il deposito, perciò è molto profondo, poi si alza per arrivare verso corso Pastrengo. E' un lavoro complicato, si può immaginare, dobbiamo lasciare un pezzo di viabilità per le aziende che ci sono lì a fianco, spostare una condotta di fognatura che è profonda 4 metri e mezzo, che dobbiamo sdoppiare ai due lati della via, perché deve servire sia le aziende che sono sul lato di De Amicis sia voi, in quanto abbiamo visto che anche voi avete delle profondità con una fogna che dovrebbe essere intorno ai 2 metri e mezzo, 3 metri. Questo è il lavoro più complesso, è più complesso quello che non le stazioni. Poi dalla rotonda noi partiamo con lo scavo a foro cieco, perciò andiamo avanti scavando sotto terra e non ci vede più nessuno, non c'è più problema. Grazie.

Arch. Massimiliano Mantovani Zangarini

Quindi i tempi sono un po' dettati dalla procedura di Variante, dopodiché il cantiere per noi comincia con le fasi progettuali che sono già in atto. Mi ha fatto piacere la considerazione della dottoressa Penna per quanto riguarda l'altezza dei fabbricati. Io ritengo che gli architetti in genere devono essere ammazzati da piccoli perché hanno delle visioni che probabilmente si portano dentro e cercano di tradurle in verità o in realtà. L'analisi del luogo, quindi il volere, in maniera forte, tangibile, costruire un segno di riconoscimento ad un luogo anonimo rimasto così per troppi anni, e forse dedicato ad un'attività produttiva che non l'ha mai valorizzato, è questo il motivo per cui

abbiamo deciso, personalmente io e Cristiano Picco, di proporre addirittura altezze diverse, ancora più elevate. Poi ci siamo confrontati con l'Amministrazione, abbiamo mediato sotto questo aspetto, e abbiamo costruito questo pensiero. Il pensiero nasce da due elementi:

- 1) dalla visione di dare un riconoscimento a quel luogo;
- 2) di costruire un sipario capace di accogliere le persone che effettivamente, transitando da via De Amicis, possano avere la sensazione di essere accolti in un luogo, in un posto urbano, in un villaggio, come lo abbiamo chiamato. Grazie.

Geom. Luca Pia

Darei a questo punto la parola alla Regione Piemonte, all'Architetto Arrotini, se va bene.

Arch. Corradino Arrotini

Sono Arrotini Corradino, Regione Piemonte, Settore pianificazione urbanistica area nord-ovest [...] Non ripeto il percorso urbanistico che già ha fatto l'Architetto Paola Tessitore, la quale ha descritto come si inserisce questa Variante all'interno della programmazione di Collegno Rigenera, e di conseguenza, e per quanto mi risulta, è corretta la procedura che si sta attuando attraverso l'articolo 17bis, comma 5. In questa fase di Conferenza preliminare, la mia preoccupazione era soltanto di verificare se gli elaborati fossero corretti o fossero chiari, affinché successivamente la Variante potesse trovare poi luogo nell'attuale PRGC vigente. In questo momento mi esprimo soltanto nella forma amministrativa, nel senso che la documentazione presentata è sufficiente, anzi, abbondantemente sufficiente, per poter procedere nei prossimi giorni a fare il nostro parere e presentarlo ai fini della conclusione dell'iter. Quindi ci riserviamo di fare l'istruttoria vera e propria sui contenuti della Variante, e di conseguenza di esprimerci con parere scritto, successivamente.

L'unica cosa che volevo soltanto chiedere, ai fini del Progetto, era [...] dove vengono posti i parcheggi della piastra commerciale. Visto che ho ascoltato con attenzione, direi con grande cura, [la scelta del] posizionamento delle automobili sotto le abitazioni, mi ero chiesto se per caso c'era un parcheggio sotterraneo [...] Quindi direi comunque che da parte nostra successivamente faremo il nostro parere, riservandoci anche soltanto, questo lo stavo dimenticando, di chiedere il parere anche al nostro Settore di Piano Paesaggistico in quanto devo verificare se è necessario il parere di verifica sul Piano Paesaggistico approvato l'anno scorso. Grazie.

Arch. Massimiliano Mantovani Zangarini

Rispondo a Regione. Probabilmente ci siamo dimenticati il passaggio delegato al fatto che il parcheggio è nell'interrato della piastra commerciale. Si accede da via Torino. E' stato studiato

anche questo con Curti, Pierro, tutti abbiamo partecipato al fine di poter rendere il più agevole possibile l'utilizzo e la fruizione. Grazie.

Arch. Lorenza Racca

Racca Lorenza, Settore VAS di Regione Piemonte. Mi accodo al collega per dirvi appunto che la documentazione presentata parrebbe completa e approfondita, ma mi riservo anch'io di avviare tutta l'istruttoria da oggi in avanti. Il documento di verifica di VAS offre degli elementi importanti e approfonditi sull'analisi degli effetti ambientali della Variante. Cerchiamo di farci garante quanto più possibile dell'integrazione ambientale di tutti gli aspetti ambientali che il geologo definiva prima proprio nella Variante. Quindi è anche nostro compito andare a vedere come la normativa di Piano, oggetto di variante semplificata, traduce, anche supportata dalle norme vigenti, tutti quegli intenti che voi demandate anche a fasi successive dell'iter della Variante.

Mi trova concorde ARPA nel cercare alcuni approfondimenti già in questa fase sulla componente suolo e sottosuolo e potrebbe essere utile, nel tempo che ci separa dalla prossima Conferenza, indire un Organo Tecnico Regionale con ARPA presente, i professionisti, e i miei colleghi dei Settori competenti in materia, per definire meglio come la Variante può tradurre gli intenti successivi legati forse più, come diceva, a una fase progettuale. Parlate di piastra commerciale. Anche qua, con i miei colleghi che si occupano di VIA, verifico se siamo nelle condizioni in cui è necessario avviare anche la verifica di VIA contestuale alla VAS. Magari nei prossimi giorni possiamo sentirci, se è una media struttura di vendita, e capire un attimo questo aspetto.

Arch. Vanni Cappellato

Avevo sentito all'inizio che l'architetto parlava di una passerella che sormontava la ferrovia, pedonale e ciclabile. Siccome è una cosa che interessa anche noi perché chiaramente sarà sulla nostra area della stazione di metro. Avete qualche documentazione in merito? Non mi serve adesso.

Arch. Massimiliano Mantovani Zangarini

La condizione della passerella è una suggestione di progetto che effettivamente è nella pancia del Comune di Collegno e che è riuscita a trasmettere anche a noi come interesse. Adesso però dobbiamo fare i conti con gli oneri concessori e verificare se effettivamente esistono condizioni. Dal punto di vista progettuale non ci siamo mossi. No, non ci siamo mossi ancora.

Arch. Paola Tessitore

Allora, io andrei a mettere agli Atti e verbalizzo il fatto che c'è stata una delibera di Giunta, la 249/2018, che ha in qualche modo condiviso l'impianto progettuale, dando anche delle indicazioni rispetto ad alcuni punti per i quali richiedeva maggiore attenzione e che in qualche modo sono stati assolti nell'ambito del Progetto. Non sto a leggere anche per brevità [...] però metto agli Atti e la troverete anche nella cartella condivisa, in modo tale che sia condivisa da tutti. Ulteriore documento, che è già stato trasmesso ai proponenti, è l'istruttoria che è stata fatta dagli Uffici comunali, è stata trasmessa con protocollo 74651 il 25/10/2018, e chiediamo chiaramente che venga rispettata e [...] recepita nell'ambito del Progetto. A questo punto, se ho ben capito, attendiamo i vostri pareri per chiudere questa Conferenza preliminare e di conseguenza poi avviare l'iter del 17bis, trovando anche degli accordi per attivare eventualmente questo Tavolo... sì, prego.

Dott. Geol. Pietro Campantico

Piena disponibilità ad attivare il Tavolo. Io quello che faccio fatica a capire, e questo lo chiedo anche al Geom. Pia che parlava prima, il Tavolo dobbiamo farlo su uno scenario di progetto. Cioè noi, per capire se attivare un procedimento di bonifica o meno, dobbiamo avere la destinazione urbanistica della parcella catastale su cui operiamo. Ad oggi, fino all'approvazione della Variante col connesso Progetto, noi non abbiamo questa destinazione urbanistica. Grazie.

Geom. Luca Pia

Verissimo. Chiaramente lavoriamo in prospettiva. Allora, questo è un Programma di rigenerazione urbana ai sensi di una normativa che, e la Regione confermerà, è abbastanza chiara. Il Progetto sostanzialmente fa la Variante. E' un progetto che ha un grado di approfondimento prossimo allo strumento attuativo, non è un progetto edilizio sicuramente, è prossimo allo strumento attuativo e avrà dei margini di flessibilità, però mi sento di dire che saremo sicuramente nelle condizioni di sapere qual è l'impianto ma anche quali destinazioni saranno attribuite anche alle singole particelle catastali, e non solo, potremo anche sapere quali saranno i volumi edilizi che saranno localizzati, fatti salvi sempre i margini di flessibilità, e dove saranno localizzati. Quindi siamo a un livello progettuale direi abbastanza consono per fare tutti gli approfondimenti ambientali del caso.

Dott. Paolo Fiordelli

Dunque, Lei diceva questo per individuare i limiti di colonna A piuttosto che di colonna B, giustamente, per gli obiettivi di bonifica. Sì, vale quello che ha detto il collega insomma. Noi ci riferiamo a quello che sarà il futuro di quest'area, quindi su questo vi potete orientare facilmente. E'

quello che è accaduto in tutti gli altri interventi sul Comune di Collegno. Sono tutti interventi di aree industriali che sono state riconvertite e si è operato con le bonifiche.

Dott. Geol. Pietro Campantico

Non voglio insistere perché poi diventa un battibecco che non porta a niente. Voglio solo chiedere, sempre in fase di VAS? Noi adesso stiamo semplicemente chiedendo se è da assoggettare a VAS o meno la Variante. Volevo capire se ritenete che questo approfondimento sposti qualcosa sull'assoggettamento o meno a VAS della Variante. Grazie.

Dott. Paolo Fiordelli

Allora, il discorso è semplice. Nel momento in cui si palesa una contaminazione dei suoli bisogna porre rimedio. Chi pone rimedio poco importa, ma bisogna porre rimedio. Quindi a questo punto il procedimento di bonifica diventa prioritario su tutti gli altri procedimenti.

Ing. Antonio Pierro

Anche io mi sto ponendo la domanda, in quanto siamo in una fase di Verifica di assoggettabilità alla VAS che prende in esame una serie di componenti ambientali e per ognuna fa delle valutazioni. Questa del suolo è una delle tante componenti ambientali. Però, poiché in questa fase i soggetti competenti in materia ambientale devono stabilire se esistono impatti ambientali significativi per cui è necessario procedere a una fase di Valutazione Ambientale Strategica successiva oppure no, anch'io mi chiedo se questa problematica, che è collegata a una progettazione che comunque si dovrà fare sicuramente, in questo momento possa essere un elemento significativo per poter prendere questa decisione, o se non possa essere, invece, una prescrizione da mettere all'interno dei documenti allegati alla Variante. Nonostante la normativa già preveda che si facciano questi approfondimenti, può essere messa un'ulteriore prescrizione di quello che bisogna fare poi nella fase successiva. Penso però che gli altri elementi siano sufficienti per poter effettuare una valutazione, in base a quello che prevede anche l'allegato 1 del D.Lgs. 152/2006, se ci sono impatti ambientali significativi per cui è necessario effettuare una valutazione. Anche io mi sto ponendo questa domanda. Poi, se è necessario approfondire meglio la questione attraverso un Tavolo tecnico, non sono io che decido se fare il Tavolo tecnico; lo si faccia, se questo è importante. Grazie.

Geom. Luca Pia

Io voglio farmi anche portavoce di quello che ha detto ARPA sul fatto che noi dobbiamo conoscere quelle che sono le condizioni di base di queste aree. E' vero che siamo in una fase di verifica, però è anche vero che stiamo cercando di capire se escludere o meno [dalla VAS]. E' chiaro che, più la

fase di verifica è approfondita a livello documentale, più è semplice capire quali siano effettivamente le condizioni di base e se andare o meno a VAS. La documentazione che eventualmente può essere prodotta va a vantaggio del proponente, se effettivamente si riscontra un'assenza di impatto ambientale. Correggetemi se mi sfugge qualcosa.

Dott.sa Alessandra Penna

Posso dire che sono perfettamente in linea. La motivazione in realtà è questa, quella appena esposta dal collega del Comune.

Arch. Massimiliano Mantovani Zangarini

Mi permetto di chiudere per quanto riguarda il gruppo di progettazione Nord Ovest. Io ritengo che, dal punto di vista di impostazione architettonica, abbiamo cercato di segnare il tempo e fissare nella mente di tutti quelli che sono stati i presupposti iniziali e finali. Per quanto riguarda l'organizzazione del processo di coordinamento che ci porterà alla fine di questa Variante, valuteremo, ma sicuramente metteremo in atto quello che ci è stato suggerito da ARPA e dal Comune di Collegno. Grazie.

Arch. Paola Tessitore

A questo punto io chiuderei la Conferenza. Spero di non essermi a questo punto confusa. Volevo solo capire se la chiudiamo mettendo agli Atti l'istruttoria, la delibera e quello che chiaramente è emerso nell'ambito del verbale e, a questo punto, se ci sono dei pareri che indicano chiaramente degli strumenti o degli approfondimenti che sono richiesti per poi avviare l'istruttoria ai sensi dell'art.17bis. Fondamentalmente stiamo parlando di una Variante urbanistica che ha delle implicazioni ambientali rilevanti, il processo è integrato, urbanistica e valutazione, però, a maggior ragione, secondo me l'obiettivo è quello di andare ad esclusione, visti anche i tempi dell'Amministrazione e della proprietà. Se si riuscisse ad arrivare ad un approfondimento convincente, a seguito del quale si possa andare ad esclusione, credo che sia auspicabile da parte di tutti. Non dico di riaggiornarci, perché sennò non si finisce più, però se voi ritenete, come Enti, di voler trasmettere delle prescrizioni, dei pareri, chiaramente ne prenderemo atto nell'ambito del verbale che verrà trasmesso a tutti i partecipanti. Faremo il provvedimento di chiusura che prenderà atto di quello che è emerso nell'ambito della Conferenza e, di seguito, appena saranno fatte le integrazioni da parte dei proponenti, sarà nostra cura indire la Conferenza istruttoria ai sensi dell'art. 17bis. Fondamentalmente, l'obiettivo di questa Conferenza preliminare era proprio quello di far emergere eventuali problematiche [...]. L'obiettivo è adesso capire che cosa necessita per far sì che l'iter ai sensi dell'art. 17bis, che è quello che maggiormente preme, vada il più snello e dritto

possibile, in modo da evitare complicazioni o incidenti di percorso che comportino degli slittamenti o delle lungaggini che vanno ad inficiare sia il procedimento che le aspettative da parte del Comune e da parte dei proponenti. Bene. A questo punto, se non ci sono ulteriori interventi, sono le 12:10 e vi ringrazio della partecipazione.

Geom. Pietro Gentile

Gentile, consulente della Società Nord Ovest. Dal punto di vista operativo, è chiaro che sono emerse delle problematiche o mancanza di pareri perché verranno fatti successivamente, concludere la Conferenza vorrebbe dire anche avere questi pareri nei termini della Conferenza. Non so io adesso quanto tempo occorre per avere questi pareri e poi occorre il tempo necessario per avere i pareri e fare gli elaborati necessari per ottemperare a tutte le richieste dei vari Enti. Per cui, se la Conferenza si chiude, si chiude anche con un impegno da parte degli Enti di inviare questi pareri nei termini prescritti, in modo che si possa avere il tempo necessario per elaborare tutte le varie richieste. Grazie.

Ing. Antonio Pierro

Io però non ho compreso bene l'iter delle cose da fare, in quanto i soggetti competenti in materia ambientale devono esprimersi in merito all'assoggettabilità o non assoggettabilità [alla VAS della Variante]. Se gli Enti producono un loro parere, si esprimono già in questo parere. Se c'è un problema che in questa sede non abbiamo risolto, il loro parere cosa scriverà, che è assoggettabile a VAS perché manca questo approfondimento o si tratta ancora di un parere interlocutorio in cui si chiede un approfondimento e poi il parere vero e proprio verrà dopo?

Geom. Luca Pia

Questa è una Conferenza preliminare. Noi non abbiamo ancora avviato l'iter formale di Variante urbanistica ai sensi dell'articolo 17bis della L.r. 56/77. E' una Conferenza che serve proprio a individuare gli elaborati necessari ad avviare l'iter e a sviscerare eventuali problematiche, anche sulle questioni ambientali, però non siamo ancora partiti con il procedimento vero e proprio. Pertanto adesso gli Enti non si pronunceranno ancora sull'assoggettabilità o meno a VAS della Variante.

Arch. Paola Tessitore

Va bene. Vi auguro una buona giornata.



Settore Urbanistica e Ambiente

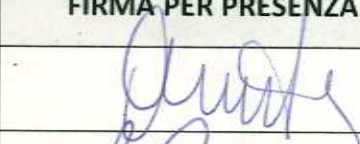
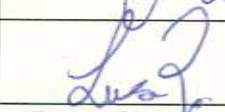
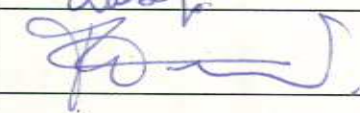
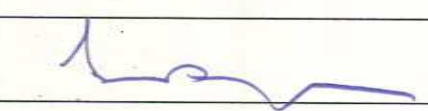
PROGRAMMA "COLLEGNO RIGENERA" – AMBITO UNITARIO DI VARIANTE URBANISTICA "A"


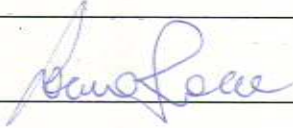
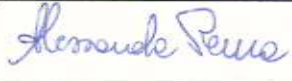
Area ex Acciaierie Mandelli e aree connesse


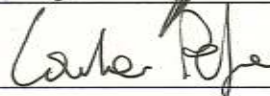
Area ex Sottostazione elettrica FF.SS. di via Torino

Conferenza di servizi preliminare ex art. 14, comma 3, L. 241/90 e s.m.i.

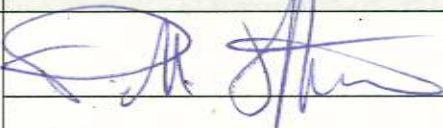
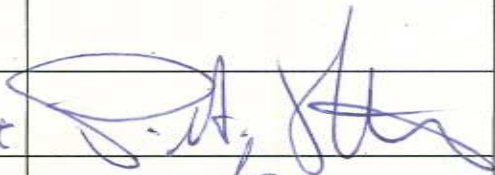
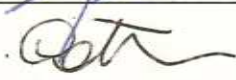

Martedì 4 dicembre 2018, ore 9:30, Sala Consiliare della Città di Collegno

CITTA' DI COLLEGNO	SOGGETTO PARTECIPANTE	FIRMA PER PRESENZA
Presidente della Conferenza	DOTT. ANGELO TOMARCHIO - DIRIGENTE DI SETTORE	
Ufficio Urbanistica	GEOM. LUCA PIA	
	ARCH. PAOLO TESSITORE	
Ufficio Ambiente	DOTT. PAOLO FIORELLI	




ENTE CONVOCATO	PARTECIPANTE DELEGATO	RIFERIMENTO TELEFONICO	E-MAIL/PEC	FIRMA PER PRESENZA
REGIONE PIEMONTE Settore copianificazione urbanistica area nord-ovest c.so Bolzano n. 44 - Torino	ARRESTINI CORRADO	0114323790	corrado.arrestini@regione.piemonte.it	
REGIONE PIEMONTE Settore Valutazioni ambientali e procedure integrate c.so Bolzano n. 44 - Torino V.P. Aneddo 17	RACCA LORENZA	0114325451	lorenza.racca@regione.piemonte.it	
CITTA' METROPOLITANA DI TORINO Servizio Urbanistica c.so Inghilterra n. 7 - Torino				
CITTA' METROPOLITANA DI TORINO Servizio Valutazione impatto ambientale c.so Inghilterra n. 7 - Torino				
A.R.P.A. Piemonte Dip. Territoriale Piemonte nord-ovest S.S. Attività di Produzione via Pio VII n. 9 - Torino	ALESSANDRA PENNA	011-19680427	a.penna@arpa.piemonte.it	

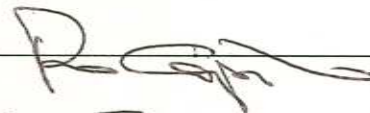
Infra.To s.r.l. Corso Siccardi 15 - Torino	VANNI CAPPELLATO	<i>vanni.cappellato@infra.to.it</i>	3689502200	
	CARLA PEPE	<i>carla.pepe@infra.to.it</i>	348 367 4613	
CITTA' DI GRUGLIASCO Servizio Tutela ambientale piazza Matteotti n. 50 Grugliasco (To)				
CITTA' DI TORINO Servizio adempimenti tecnico ambientali via Padova n. 29 - Torino				
CITTA' DI RIVOLI Ufficio Ambiente c.so Francia 98 - Rivoli (To)				
CITTA' DI VENARIA REALE Servizio Ambiente piazza Martiri della Libertà 1 Venaria Reale (To)				

COMUNE DI PIANEZZA Settore Ambiente piazza Leumann n. 1 Pianezza (To)				

PROPONENTE CONVOCATO	PARTECIPANTE DELEGATO (se diverso dal soggetto convocato)	RIFERIMENTO TELEFONICO	E-MAIL/PEC	FIRMA PER PRESENZA
NORD OVEST Imm.re S.r.l. Legale rappresentante via Avogadro n. 12/A 10121 Torino				
	STEFANO PROTA	335 5655321	tecnica@geoprosprota.it	
	CONSULENTE PIETRO GENTILE	338/6373210	geom.pietro.gentile@gmail.com	
Immobiliare Graziella s.a.s. Arch. Stefania Cattelan Viale XXV Aprile n. 182 10133 Torino	ARCH. Stefania CATTELAN	339/3488955	stefcatt@hotmail.com	
FS Sistemi Urbani S.r.l. Area nord-ovest Arch. Norberta Valentino <u>Arch. Alessandra Cautillo</u> piazza della Croce Rossa n. 1 00161 Roma				
		366/6822830	a.cautillo@fssistemiurbani.it	

Sviluppo Comparto 8 s.r.l. Legale rappresentante Via Polenghi Lombardo n.13 26900 Lodi				

PROFESSIONISTA CONVOCATO	PARTECIPANTE DELEGATO (se diverso dal soggetto convocato)	RIFERIMENTO TELEFONICO	E-MAIL/PEC	FIRMA PER PRESENZA
Arch. Cristiano Picco via Lamarmora n. 12 10128 Torino	Arch. Antonio Fatibene	0115617066 3475105233	a.fatibene@piccoarchitetti.it	
Arch. Massimiliano Mantovani Zangarini via Martiri di Belfiore n. 13 10093 Collegno (TO)	ARCH. MANTOVANI	011/4159472	Studiomeutorini@studioz.it	
Ing. Antonio Pierro via Mazzini n. 11 - Gassino Torinese (To)	ING. ANTONIO PIERRO	011/9606535	antonio.pierro@studiofissati.it	

Dott. Geol. Pietro Campantico Genovese&Associati via Camogli n. 10 10134 Torino	PIETRO CAMPANTICO	3394263519	INFO@GENOVESASSOCIATI.IT	
	GIULIA GHIDONE	3334022897	GENOVESASSOCIATI@SIQUERAPOSTALE.IT	Giulia Ghidone
Dott. Agr. Stefano Fioravanzo via Colgiansesco n. 78 10091 Alpignano (TO)	Stefano FIORAVANZO	3284506526	stefano.fioravanzo@icloud.com	
			stefioav@epap.nuovepostale.it	Stefano Fioravanzo
Arch. Vincenzo Curti via Carducci n. 38 20123 Milano				
Ing. Cristina Marocco via Cesare Battisti n. 2 10093 Collegno (TO)	Cristina Marocco	3478242156	studio:ing.marocco@gmail.com	Cristina Marocco