IL DIRIGENTE DI AREA
Dr. Paolo CAMERA

**VERBALE CONFERENZA DEI SERVIZI**

**SEDUTA DEL 10/04/2018**

Variante n. 322 al P.R.G. "Aree poste lungo corso Romania e strada della Cebrosa
Proprietà Michelin e Romania Uno
Conferenza dei servizi ex art. 14 e ss., legge n. 241/1990 - seconda riunione

*Con nota prot. n. 2985, in data 05/04/2018 il dirigente del Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali della Città ha indetto la Conferenza dei Servizi istruttoria, relativa alla fase di specificazione dei contenuti, nell'ambito del procedimento di VAS inerente il P.E.C. in oggetto indicato, invitando a parteciparvi le Amministrazioni interessate in data 10 aprile 2018 alle ore 11.00 presso la Direzione Ambiente.*

*Sono presenti:*

*ARPA Piemonte*: Alessandra Penna
*Città Metropolitana di Torino*: Alberto Cucatto
*ASL Torino*: Roberto Remondino, Valeria Stefanini
*SMAT:* Marco Vivalda
*SNAM Rete Gas:* Giuseppe Scaffino, Pasquale Digregorio
*Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali*: Claudio Beltramino, Enrico Gallo, Donato Fierri, Carletto Zerbini, Emanuela Sposato
*Direzione Urbanistica e Territorio*: Rosa Gilardi
*Direzione Ambiente:* Mirella Iacono, Aldo Blandino
*Servizio Strategie Urbane*: Giuseppina Bologna, Giuseppe Colombo, Cristina Cavalieri
*Servizio Verde Gestione*: Paolo Miglietta, Matteo Castiglioni
*Servizio Urbanizzazioni:* Bruna Cavaglià, Patrizia Petrecca
*Servizio Mobilità:* Giuseppe Serra, Elena Bosio

**Gallo** avvia la discussione con gli Enti presenti per condividere gli elementi di novità in vista della conferenza prevista alle ore 11:00 con l'arrivo dei privati interessati (Proponenti e progettisti-consulenti).
Richiama l'ultimo incontro avvenuto presso l'ufficio del Vice Sindaco ove i proponenti avevano illustrato tavole progettuali unitamente allo studio del traffico con la valutazione sulla funzionalità dei nodi ed i livelli di servizio atteso (documenti successivamente inviati alla conferenza), anche in risposta alle richieste formulate per il PEC attuativo della variante n 311 in merito ad uno studio unitario di viabilità.
Evidenzia come sia stato richiesto che tale studio fosse messo in coerenza con i documenti prodotti e presentati in Regione per la valutazione ex ante relativamente all'attivazione dell'accordo di programma per l'ampliamento della localizzazione L2.
Tali elaborati dovevano verificare inoltre se il progetto di viabilità necessitasse di adeguamenti grafici a livello di pianificazione generale per la necessità di occupare una porzione sull'area a nord a destinazione Parco, attualmente ad uso agricolo al fine di poter realizzare o una parte della carreggiata o piste ciclabili e marciapiedi.

In risposta al quesito posto da ARPA circa il livello di approfondimento previsto per la variante, pone in rilievo la complessità derivante dal fatto che per l'ambito 3.2 Romania 1 la variante è accompagnata da schede di approfondimento (modalità prevista dal PRG per l'attuazione delle ZUT) che consentono successivamente di procedere all'attuazione tramite rilascio diretto di permesso di costruire convenzionato, senza una successiva fase di valutazione sul lotto interessato.
Tenuto conto che in questo momento la pianificazione è di carattere generale, pone ai soggetti competenti in materia ambientale il tema di valutare come eventuali regole di trasformazione possano tradursi in eventuali prescrizioni sulla parte di dettaglio.

**Penna** – evidenzia come da un punto di vista ambientale l'attuale valutazione di varie tematiche dipenda dalle modalità con cui le criticità avrebbero potuto essere meglio definite a livello di strumentazione urbanistica esecutiva.

**Bologna** – precisa come la scheda preveda, per l'ambito 3.2, le due modalità di attuazione: o attraverso SUE disegnando anche un assetto completamente diverso da quello ora formulato oppure realizzazione a mezzo permesso di costruire convenzionato in conformità alle previsioni attuative delineate dalla variante.

**Penna** – sintetizza l'esito di un recente incontro avvenuto con la Città Metropolitana di Torino (ufficio competente per l'autorizzazione degli scarichi) nel corso del quale è stata evidenziata la criticità del canale SNIA a recepire scarichi di acque bianche e non (come gli scarichi industriali Michelin), con la conseguente problematicità nella gestione complessiva dell'area in assenza di strutturazione di fognature per la gestione delle acque meteoriche e civili.
Pone in evidenza che la situazione a livello di canale SNIA dovrebbe essere risolta a livello di variante e sottolinea che il tema non può essere imputato al singolo lotto ma dovrebbe essere tutta l'area a contribuire alla risoluzione complessiva del problema individuando la soluzione ottimale. In tema di invarianza idraulica occorrerebbe in questo caso pensare a diverse opzioni che contribuiscano ad aumentare la permeabilità e a dare maggiore sostenibilità all'intervento: ad esempio, se l'area risultasse non contaminata, attraverso l'aumento delle aree verdi permeabili, in luogo della previsione per le aree a parcheggio di un sistema drenante mediante pozzi, ritenuto non in grado di garantire il raggiungimento degli obiettivi previsti.

**Gallo** – evidenzia quanto formulato da Città Metropolitana di Torino in sede di rilascio delle autorizzazioni agli scarichi industriali di Michelin, e in particolare come le attuali prescrizioni prevedano una gestione transitoria sul canale SNIA, de destinarsi nel tempo alle funzioni di collettore di sole acque bianche, con una sua messa in sicurezza e la dismissione degli scarichi industriali in seguito alla realizzazione della nuova infrastruttura su corso Romania. Sotto il profilo della raccolta acque meteoriche, la Città Metropolitana si orienta verso una progettazione che massimizzi le aree permeabili con recapito in fognatura bianche delle acque bianche senza altri soluzioni sperimentali quali pozzi, ecc., non essendo peraltro, dal loro punto di vista, indispensabile la realizzazione di vasche di laminazione, ove fosse realizzata adeguatamente la fognatura.

**Petrecca** – ricorda che su strada Cebrosa non c'è ancora la fognatura bianca. Anche se l'intera variante riguarda Cebrosa e Michelin; gli attuatori dell'ambito 3.2 Romania 1 ritengono di essere autosufficienti per quanto riguarda approvvigionamento idrico e per lo smaltimento delle acque civili e meteoriche. Ritiene tuttavia necessaria una valutazione dei colleghi di Ponti e Vie d'Acqua e di SMAT e richiama il parere a tale proposito già espresso dal Servizio che rappresenta.

**Gallo** – evidenzia che l'ambito in questione è sviluppato sino al livello di strumento attuativo e quindi la valutazione su tali profili deve essere approfondita nell'attuale fase.

**Castiglioni** - conferma che nel quadro dell'ultima presentazione del progetto al Vicesindaco, in merito all'infrastrutturazione si prevedeva l'utilizzo di strada Cebrosa per l'ambito 3.2 Romania 1, mentre Michelin avrebbe realizzato l'infrastruttura su corso Romania (strada – fognatura) con gli oneri di urbanizzazione generati dall'intervento.

**Penna** – precisa l'orientamento della Città Metropolitana evidenziando che sui pozzi perdenti non è previsto il rilascio di autorizzazione, in quanto le acque meteoriche, per tipologia, risultano escluse dalla disciplina del regolamento regionale 1R mentre l'autorizzazione riguarda il solo titolo edilizio dell'opera.

Aggiunge ancora che nel caso di specie è già presente una situazione critica dal punto di vista acque meteoriche che richiede di minimizzare le immissioni vanno ai canali. Ritiene indispensabile recuperare risorsa idrica cercando di mantenere il suolo permeabile e massimizzando le aree permeabili come indirizzo di sostenibilità; pertanto, nel caso sia presente una parte delle aree permeabile, questa deve essere mantenuta.

**Castiglioni** – propone che qualora si impermeabilizzino quote ad oggi permeabili, si prevedano vasche di laminazione. Occorrere infatti considerare la situazione attuale di deflusso delle acque sulle aree, tema che non è stato chiarito dai progettisti, per poter fare valutazioni più approfondite sui temi di sostenibilità dell'intervento, anche tenuto conto degli orientamenti molto netti espressi da parte dei proponenti circa la realizzazione dei parcheggi a raso.

**Gallo** - a tale proposito evidenzia l'opportunità dell'inserimento nella scheda normativa di una indicazione su una percentuale di parcheggi da realizzare in struttura, prendendo spunto da quanto proposto nell'intervento su Cebrosa. Per analogia, si può trasformare quella che è una proposta progettuale in una norma di carattere generale in termini di rapporti di quote da realizzarsi in struttura rispetto quelle a raso, valida in tutti gli ambiti, considerato anche che era stato richiesto sul PEC in attuazione della variante n. 311, di realizzare i parcheggi in copertura, e lo stesso tema si riproporrà anche per l'intervento Michelin.

Richiamando un altro tema emerso nella prima conferenza, ricorda che uno dei vincoli che era stato opposto, sulla variante n. 311, alla realizzazione dei parcheggi in copertura, era la destinazione delle coperture ad ospitare gli impianti tecnologici; nel frattempo la Città ha ricevuto proposte di interlocuzione da parte di soggetti che hanno uno stabilimento industriale sito a nord (ETOS), che si proporrebbero come fornitori di fluidi caldi, freddi ed energia elettrica per l'intera zona nell'ambito di una loro operazione industriale con soggetto terzo qualificato. Si pone pertanto il tema di infrastrutturare corso Romania per poter consentire la realizzazione del sistema di teleriscaldamento e/o teleraffrescamento, nonché di quali indicazioni dare al primo operatore, ove tale scenario venga ritenuto ottimale dal punto di vista ambientale in luogo di tanti impianti singoli. A tale proposito è stato invitato il Servizio della Città Metropolitana per un aggiornamento sugli scenari teleriscaldamento dell'ambito nord-est e si chiederà ai proponenti di comunicare dati volumetrici riferiti all'intervento per poter fare prime valutazione in termine di fabbisogni energetici.

**Cucatto** – ripercorre una breve cronistoria della rete di teleriscaldamento cittadina realizzata, evidenziando come la realizzazione della centrale di Torino Nord abbia consentito l'integrazione del teleriscaldamento su tutta Torino, mettendo in comunicazione la rete esistente da Vallette fino a Moncalieri. Rileva tuttavia che la zona in esame è difficilmente raggiungibile da tale rete. Richiama gli impianti esistenti nei dintorni, gestiti da parte di operatori diversi, ed evidenzia come la centrale di Leinì fornisca teleriscaldamento alla rete di Settimo che attualmente assorbe meno di metà delle

potenzialità dell'impianto (70 su 170 MW), e come arrivare a Torino passando per Settimo permetta di utilizzare appieno tale potenza.
Tale scenario è stata oggetto di un progetto di fattibilità predisposto da IREN, per altro disponibile sul sito Web della Città Metropolitana, riportato dal piano di sviluppo del teleriscaldamento elaborato dalla Città Metropolitana con la collaborazione del Politecnico di Torino, ed è poi stato la base del protocollo di intesa sottoscritto tra tutti gli operatori dell'area (IREN, TRM, Comuni di Settimo, Rivoli, Collegno, Grugliasco, Torino e comuni limitrofi), con esclusione all'epoca della Città di Leini in quanto all'epoca non interessato alla cogenerazione.
IREN si era indirizzata anche in quella direzione con il progetto delle caldaie di integrazione di Via Botticelli; questo progetto è rimasto in sospeso a causa delle mutate condizioni generali (subentro della crisi, riduzione investimenti, trasformazione della Provincia di Torino).
Recentemente è stato convocato un incontro in Regione Piemonte per le parti politiche, richiesto dal Comune di Settimo e volto a riprendere le valutazioni fatte in precedenza per l'estensione infrastrutturale verso le zone a nord di Torino, e che prende impulso dall'iniziativa avviata dalla Soc Engim, che nel frattempo ha acquisito oltre che la centrale di Leinì, anche le rete ed ha intenzione di espandersi e fare investimenti.
Evidenzia che, alla luce di quanto sopra esposto, non ci sono vincoli tecnici a che l'attuale linea in arrivo a Villaggio Olimpia possa espandersi in corso Romania in direzione di una integrazione Torino – Settimo.
Evidenzia ancora che ove non possibile da subito tale integrazione, se in zona esiste un'azienda che ha del cascame termico che può fornire calore a bassa temperatura, occorre verificare se diventi conveniente fare subito una rete di teleriscaldamento finalizzata ai primi interventi su c.so Romania, realizzando, al momento, una "isola", in previsione della futura successiva integrazione.
**Gallo** – pone il tema della realizzazione infrastrutturale concomitante con la realizzazione su corso Romania e del suo attraversamento.
**Petrecca** – ritiene che ove vi fosse intendimento e accordo per la realizzazione del tracciato per il teleriscaldamento, questo deve essere realizzato in occasione della realizzazione della infrastruttura stradale.
**Cucatto** – richiamando l'incontro effettuato in Regione, ritiene che sussista l'interesse politico delle parti convocate e comunica che il teleriscaldamento, ad integrazione delle reti per ottimizzare il sistema, è stato ripreso e rilanciato dalla proposta di piano energetico regionale attualmente sottoposto alla fase di VAS; considerato che c'è già una disponibilità di calore da parte di ETOS, ritiene necessario chiedere ai proponenti di non fare impianti autonomi e di indicare quali sono le volumetrie in un'ottica di infrastrutturazione locale della rete.
A richiesta dei presenti spiega che nel caso di fornitura anche del freddo si usa la stessa rete e gli assorbitori vengono installati presso l'utenza (almeno a livello di condominio); quindi la produzione del freddo viene effettuato presso l'utenza utilizzando l'acqua calda della rete, che viene mantenuta a temperatura inferiore.
**Petrecca** – in riferimento alla realizzazione delle tubazioni richiama l'esperienza del PRIN Botticelli e spiega le sinergie in termini di coordinamento lavori e programmi in quel caso raggiunti dai soggetti interessati con IREN, precisando che nel caso di specie i problemi maggiori vengono dal coordinamento delle tempistiche.
**Gallo** – evidenzia come nell'ambito della documentazione ambientale presentata siano stati effettuati sondaggi per la verifica delle stratigrafie e della permeabilità in relazione alle ipotesi

progettuali; le valutazioni degli Enti per i parcheggi e sull'area evidenziano tuttavia come in realtà le ipotesi sono fortemente condizionate anche dalla qualità ambientale, in quanto ove risultassero problemi di contaminazione dei suoli risulterebbe indispensabile prevedere un progetto di bonifica; per quanto riguarda l'ambito Cebrosa che potrebbe andare direttamente a permesso di costruire senza PEC, si pone il tema di valutare se chiedere che nel Rapporto Ambientale siano già presenti i risultati della caratterizzazione ambientale, al fine di formulare prescrizioni pertinenti inerenti alla permeabilità; occorrerà anche valutare cosa prevedere per il monitoraggio ambientale in merito ai livelli piezometrici, anche per avere conferme sulla permeabilità dei suoli.

**Fierri** – ritiene che occorra capire quali analisi siano già state condotte e chiedere i risultati a livello di PEC, anticipandoli in questa fase per l'ambito Cebrosa.

**Gallo** – chiede quali elementi siano da approfondire sul tema viabilità, mettendo in evidenza che è pervenuto il parere di ASL, il quale pone in rilievo che tutte le trasformazioni avranno impatto sui ricettori residenziali del Villaggio Olimpia in termini di flussi aggiuntivi; pertanto sono richieste valutazioni aggiuntive in tema di studi di impatti attesi, incluso l'impatto acustico, che verranno richiesti come contenuto nel rapporto ambientale.

**Serra** – i documenti presentati fanno previsioni su due diversi scenari che si riferiscono uno alla realizzazione dell'intervento solo sull'ambito Cebrosa e l'altro a tutta la Variante. Le necessità di approfondimento riguardano gli incroci Cebrosa/Cascinette e Cebrosa/Statale 11.

Nella soluzione finale strada Cascinette è prevista a due corsie; occorre tuttavia fare degli approfondimenti in un ottica di capienza della carreggiata e misure di sicurezza tenuto conto delle caratteristiche della strada (privata ad uso pubblico attualmente utilizzata in parte a parcheggio per i dipendenti IVECO), degli utilizzatori (mezzi pesanti in uscita dalla logistica della MICHELIN) e delle possibili previsioni future (dalla parte di IVECO è prevista una richiesta di autorizzazione per l'apertura di un impianto di carburanti gas – metano per autotrazione che richiamerebbe flussi anche dalla Statale 11 in uscita dal sistema autostradale).

**Gallo** – essendo strada Cascinette strada privata e considerato di non poter realizzare l'intervento come opera di urbanizzazione, ritiene che l'elemento critico da valutare siano le modalità e i tempi dell'intervento di adeguamento, affinché lo stesso possa essere realizzato nei tempi e nei modi previsti al fine di non vincolare l'attuazione della variante.

**Serra** – ritiene che si possa richiedere di sviluppare anche un'ipotesi che preveda la trasformazione dell'ambito in uno scenario di non intervento su strada Cascinette, per poi approfondire il tema della fattibilità dell'intervento tra Città, IVECO e MICHELIN.

Quale ulteriori temi da approfondire indica:

- ipotesi di strade interne di distribuzione, formulando uno scenario anche di massima, tenendo conto, in raffronto alle quote dei piani viabili attuali che presentano alcuni dislivelli, di realizzare il collegamento con corso Romania;
- la demolizione del sovrappasso di corso Romania con tutte le problematiche derivanti riguardanti il soggetto attuatore l'intervento, le risorse disponibile nonché le tempistiche, in quanto la realizzazione dell'opera presuppone la necessità di individuare una viabilità alternativa temporanea. Le due soluzioni alternative proposte riguardano: 1) la costruzione di una viabilità provvisoria a lato di corso Romania in maniera da non interrompere il traffico tra Settimo e Torino; 2) chiusura per quattro mesi di tutto il tratto deviando il traffico su strada Cascinette o su strada Settimo;

- qualità dei terreni sotto il cavalcavia e, in particolare, se sia presente del ballast che richieda una bonifica e, in questo caso, i relativi costi.

**Bologna** – comunica che dal punto di vista urbanistico la nuova proposta progettuale è stata condivisa con il Servizio Mobilità ed è stato verificato che tutta la parte viabile ricade nelle previsioni a viabilità del piano regolatore; non è stato quindi necessario modificare le tavole di PRG. La nuova proposta prevede tuttavia che all'interno delle aree di trasformazione sia realizzata tutta la parte di pedonaliltà e ciclabilità. D'intesa con il Servizio Urbanizzazioni sono state integrate le schede normative con la richiesta di avere una viabilità che assuma connotati di attraversamento, distribuzione e coerenza progettuale interna da discutere nello strumento urbanistico esecutivo.

*Si conclude il confronto preparatorio alla conferenza, che viene avviata con presenti:*

*ARPA Piemonte*: Alessandra Penna
*Città Metropolitana di Torino*: Alberto Cucatto
*ASL Torino*: Roberto Remondino, Valeria Stefanini
*SMAT:* Marco Vivalda
*SNAM Rete Gas:* Giuseppe Scaffino, Pasquale Digregorio
*Servizio Adempimenti Tecnico Ambientali*: Claudio Beltramino, Enrico Gallo, Donato Fierri, Carletto Zerbini, Emanuela Sposato
*Direzione Urbanistica e Territorio*: Rosa Gilardi
*Direzione Ambiente:* Mirella Iacono, Aldo Blandino
*Servizio Strategie Urbane*: Giuseppina Bologna, Giuseppe Colombo, Cristina Cavalieri
*Servizio Verde Gestione*: Paolo Miglietta, Matteo Castiglioni
*Servizio Urbanizzazioni:* Bruna Cavaglià, Patrizia Petrecca
*Servizio Mobilità:* Giuseppe Serra, Elena Bosio
*Progettisti:* Ubaldo Bossolono, Cristina Marocco, Riccardo Alemanni, Simona Pont, Antonio Fatibene, Cosimo Vinci, Giuliana Trainanti, Francesco Federico
*Consulenti ambientali:* Stefano Fioravanzo, Elisa Lucia Zanetta, Pietro Campantico
*Proprietà (*Bricoman): Andrea Oldin, Flavio Dequino

**Gallo** – apre la seduta presentando gli Enti convocati e indica i temi rimasti aperti in esito alla prima conferenza, che possono essere di successivi approfondimenti nel quadro della procedura di specificazione. Indica l'ordine dei lavori e lascia poi la parola ai proponenti per illustrare i nuovi documenti trasmessi.

**Alemanni:** comunica che gli elaborati integrativi presentati concernono sostanzialmente gli aspetti viabilistici ed evidenziano scenari differenti:

il primo scenario comprende l'attuazione dell'area dove si insedierà Bricoman in una situazione dove ancora non viene realizzata la trasformazione di Corso Romania e dimostra che il telaio attuale solo con il raddoppio di Strada Cebrosa comporto livelli di servizio e di traffico ottimali, non raggiungendo mai livelli di servizio superiori a D;

il secondo scenario immaginato con il raddoppio di corso Romania (dalla rotatoria di Corso Giulio Cesare fino a Strada Cebrosa) assorbe ampiamente l'incremento di carico generato dalla completa trasformazione dell'ambito relativo alle aree di proprietà Michelin.

Evidenzia che in generale le opere viabilistiche proposte, che prevedono il raddoppio di corso Romania, Strada Cebrosa e un miglioramento di utilizzo di strada Cascinette, sono in grado di assorbire integralmente scompensi che possano nascere dalla trasformazione proposta.

**Zanetta:** per quanto riguarda gli aspetti energetici comunica che sono stati fatti ulteriori approfondimenti per definire quali possono essere le SLP riscaldate all'interno delle trasformazioni dei due ambiti: Romania 1 e Michelin Stura, e fornisce un primo calcolo della volumetria riscaldata i cui dati risultano i seguenti:

su Ambito 3.2, Romania Uno sono in totale 12.100 mq di SLP, di cui 7.500 mq il Lotto A, e 4.000 mq per il Lotto B entrambi con destinazione commerciale e con altezza media di circa 8 m, mentre 600 mq SLP con destinazione di pubblico esercizio, con altezza media di 3,50 m, per il lotto C.

sull'Ambito 3.1: una SLP max di 56.000 mq solo ASPI, di cui max 36.000 mq destinati alla vendita, di questa superficie circa 37/38 mila mq ad ASPI può essere considerata climatizzata e quindi riscaldata .

Per quanto riguarda Eurotorino risultano SLP per 2.500 mq. destinati a terziario, e 5.000 mq a turistico ricettivo, che possono essere considerate come volumi riscaldati.

Per fare un primo calcolo volumetrico è possibile stimare altezze medie che si presuppone 6 m per le superfici ASPI e intorno ai 3 m per il turistico ricettivo.

Evidenzia che la strategia energetica sarà in coerenza con quella definita della Città di Torino, e che nel rapporto ambientale saranno sviluppati, con i dati forniti, gli impatti su alcune componenti a livello di variante, con prime modellazioni sull'emissione in atmosfera provenienti dagl'impianti di riscaldamento.

Consegna infine un pro-memoria contenente anche la sintesi delle conclusioni sullo studio di traffico che viene acquisito agli atti della conferenza.

**Vinci:** evidenzia che per quanto attiene il compendio Bricoman era già stata illustrata la strategia prevista nel rispetto dell'invarianza idraulica; evidenzia altresì che allo stato attuale l'acqua meteorica filtra nel terreno e anche con l'intervento in progetto si sfrutterà l'infiltrazione nel sottosuolo, considerato che secondo i sondaggi effettuati il suolo si presenta abbastanza permeabile e che sussiste almeno 1 metro di escursione tra l'altezza media falda e l'immissione in suolo.

Per quello che riguarda la strada, evidenzia che attualmente Corso Romania non ha fognatura, mentre Strada della Cebrosa ha una fognatura che è insufficiente dal punto di vista idraulico ed è in pessime condizioni di manutenzione perché ha oltre un secolo; SMAT inoltre, anni fa, ha commissionato uno studio idraulico da cui è emersa la necessità di realizzare un collettore che dalla rotatoria di Corso Giulio Cesare scarichi poi le acque nel torrente Stura. La proposta progettuale prevede di realizzare una fognatura, che in futuro sarà collegabile con il collettore in programma per la Città di Torino, nel frattempo le acque saranno deviate in trincee drenanti che infiltreranno nelle aree verdi a lati della strada.

Ritiene che l'influenza delle infiltrazioni sulle acque di falda sia da ritenersi trascurabile in quanto allo stato attuale le acque si infiltrano naturalmente nello stesso modo con cui lo faranno a riqualificazione avvenuta.

**Alemanni:** evidenzia che attualmente nell'area di Michelin Stura risultano aree permeabili per circa 50 mila mq le quali dopo l'intervento aumenteranno sensibilmente in quanto le aree verdi cresceranno di qualche migliaio di mq ed inoltre ci saranno i parcheggi permeabili; precisa quindi che attualmente la parte nord del complesso di Michelin è formata da piazzali di fatto impermeabili, mentre a seguito della trasformazione ci sarà una grande fascia verde localizzata in prossimità di

Corso Romania, oltre al fatto che tutti i parcheggi che saranno realizzati saranno resi permeabili, mentre quelli oggi presenti sono impermeabili e collettano le acque meteoriche nel canale SNIA. Evidenzia che il carico delle acque che verranno smaltite in fognatura a seguito della trasformazione sarà inferiore a quello attuale.

**Penna:** interviene ricordando la difficoltà di valutare a livello di Variante e allo stesso tempo a livello di lotto in attuazione. Pone in rilievo come occorra tenere distinti i due aspetti: se si anticipa un lotto questo deve garantire azioni di maggior dettaglio.

**Gallo**: chiede se sulla soluzione per lo smaltimento acque sia stato redatto un promemoria.

**Alemanni:** conferma e consegna una memoria che viene acquisita agli atti della conferenza

**Penna:** chiede di chiarire gli aspetti della raccolta acque nere.

**Alemanni**: precisa che è previsto l'allacciamento su Strada Cebrosa; il problema non è lo smaltimento di acque nere in quanto c'è una fognatura mista.

**Vinci:** risponde che in quella fognatura sarebbe possibile anche lo scarico delle acque bianche perché con una tubatura da 300 consente lo scarico di 150 litri/secondo, il contributo della superficie in un momento di massima piovosità è di circa 700 litri/secondo e viene completamente assorbito dall'area.

**Petrecca:** interviene chiedendo, in relazione alla realizzazione dell'intera variante, dove recapiterà le acque nere l'Ambito Michelin.

**Alemanni**: risponde che sarà previsto di realizzare su Corso Romania un condotto che si andrà ad allacciare a quello esistente su Strada Cebrosa.

**Fierri**: riprendendo il tema dello smaltimento delle acque meteoriche, in relazione all'intervento dell'Arch. Alemanni, che segnalava l'aumento delle superfici permeabili sull'area Michelin - Stura, evidenzia che seppur auspicabile attualmente mancano informazioni ambientali tali da far escludere la necessità di interventi ad esempio di messa in sicurezza con interventi di impermeabilizzazione delle aree.

**Alemanni:** richiama i documenti del Programma Integrato adottato nel 2011 su tale area e i dati contenuti nel Rapporto Ambientale che comprendeva l'indagine dei suoli, con una maglia di 50x50, la quale indagine, seppur non riproposta nei documenti ora presentati, aveva evidenziato di fatto la possibilità di formulare le odierne ipotesi progettuali. Precisa che tutte queste indagini saranno allegate all'interno del rapporto ambientale che verrà successivamente presentato.

**Gallo**: precisa che, poiché sono già disponibili indagini, come per altri procedimenti, in questa fase il rapporto ambientale dovrà dar conto dello stato dell'arte in termini di qualità ambientale ed eventualmente prevedere nel piano di monitoraggio ulteriori verifiche in vista dello strumento esecutivo; laddove invece siano previste attuazioni attraverso permesso, tali informazioni costituiscono la base per fare una proposta integrativa da valutare da parte dei Servizio competente con il supporto di ARPA nell'ambito dell'applicazione dell'art. 28 del P.R.G.

Pertanto tutto quello che è già stato realizzato sarà valutato nel Rapporto Ambientale, con successive eventuali prescrizioni rispetto agli approfondimenti per le successive fasi attuative.

**Fierri**: Interviene per chiedere chiarimenti sullo stato di approfondimento sulla qualità dei terreni sull'ambito Romania Uno.

**Campantico**: risponde che le analisi sono già state fatte nel 2010 mediante 11 verticali di campionamento con prelievi suolo superficiale e suolo profondo, analisi chimiche di caratterizzazione con set completo da cui non risultano superamenti della Colonna B, quindi ritiene che in riferimento alla destinazione d'uso previste in Variante non sussistono problemi; rispetto alla

Colonna A ci sono i soliti valori di Cromo e Nichel attesi, conformi a quanto emerso in aree contigue dove peraltro ARPA aveva dato dei valori di fondo nell'ambito dei procedimenti di bonifica. Comunica quindi che dal punto di vista del proponente si ritiene che le indagini ci sono già state, sono esaustive e consentono di affermare che la situazione non richiede attività che possano modificare le profondità del suolo, come messa in sicurezza o altro.

**Gallo**: chiede di passare al tema Energetico per definire gli scenari da valutare nel RA.

**Cucatto**: descrive la rete di Teleriscaldamento della Città, la sua espansione, lo stop durante gli anni di crisi e illustra poi le nuove ramificazioni di Settimo T.se che arrivano dalla Centrale di Leinì; su questa rete ci sono intenzioni di ampliamento da parte di ENGIM, gestore della rete, che prevedono ipotesi per zona Pescarito, Falchera e San Mauro.

Comunica che sta riprendendo il percorso di sviluppo interrotto, ponendo in rilievo che il Piano Energetico Regionale, che sta per essere approvato, richiama il teleriscaldamento come strumento utile sia dal punto di vista dell'efficienza energetica sia da quello della qualità dell'aria.

Evidenzia che la zona in oggetto non potrà almeno in un tempo breve essere allacciata alla rete di Torino, in quanto è distante dalle attuali stazioni, mentre la rete di Settimo ormai è molto vicina, arrivando al Villaggio Olimpia, e ha delle grosse potenzialità in termini energetici.

Inoltre vi è già nel Comune di Torino una società che ha dei grandi cascami termici di vari MW, disponibili tutto l'anno, permettendo di produrre anche il freddo; tale soluzione sicuramente si presta poco per piccole utenze ma per grandi utenze come questa dovrebbero essere prese in considerazione. Peraltro questo si inserirebbe pienamente nei Piani della Regione e della Città Metropolitana, che anche creando un'isola legata con questa società che successivamente potrebbe entrare nella rete tra Torino e Settimo T.se.

Sarebbe importante quindi evitare la creazione di tanti impianti autonomi, uno per ogni edificio che non permetterebbe un implementazione futura.

**Bossolono:** interviene sottolineando la difficoltà nel capire con quale cogenza risulti nei confronti degli utilizzatori finali il tema del teleriscaldamento invece che delle pompe di calore o altro; comunica che sono stati avviati contatti con gli operatori a cui si faceva riferimento, e sono in corso delle valutazioni al termine dei quali si faranno valutazioni economiche; per i gruppi di progettazione si tratterà di capire se potranno mediare ma non possono imporre una soluzione a meno che non ci siano degli obblighi, di cui non si è a conoscenza, per andare in una direzione anziché un'altra. Il quadro anzi descritto è un quadro di opportunità future in una logica energetica generale: per i progettisti si tratta appunto di trovare una soluzione con gli utilizzatori che in alcuni casi come ad esempio Bricoman e altri soggetti sono tutti identificati, nel caso di Michelin evidentemente non è così facile andare in una certa direzione.

**Alemanni**: interviene dicendo che hanno avuto un incontro con l'azienda interessata alla cogenerazione e c'è interesse a capire le potenzialità e la fattibilità, bisogna però misurare le potenzialità con quelli che sono i costi necessari a gestire il sistema, tema rispetto al quale, essendo ancora le valutazioni in una fase preliminare, è difficile dare delle risposte..

**Gallo:** risponde che quello che si può fare nel Rapporto Ambientale, è mettere in concorrenza il profilo dell'efficienza energetica e dei vantaggi ambientali, in termini di emissioni in atmosfera, di consumi equivalenti in TEP o emissioni $CO_2$, o altri indicatori per avere un benchmark tra le varie soluzioni, tenendo conto che alcune soluzioni hanno anche altri impatti, come i gruppi frigo, che hanno la gestione dei gas refrigeranti a lungo termine che costituisce una potenziale criticità. Tali elementi si confrontano nella valutazione delle alternative e possono essere utili, dal punto di vista

ambientale, per il Rapporto Ambientale così come dal punto di vista degl'investimenti, per capire le ricadute delle scelte.
Se la scelta non è quella dell'ottimo ambientale, ma si ipotizza una soluzione preferita dal punto di vista gestionale ma sub ottimale dal punto di vista ambientale, si deve verificare il delta in termini di impatti ed emissioni (es: CO2) e valutare le compensazioni. Le compensazioni avranno una ricaduta economica sulla gestione, che deve essere rimessa nel quadro economico: solo sulla scorta di questi conti in ultima analisi è possibile individuare la soluzione ottimale.
Evidenzia che, a differenza di altre situazioni, il fatto che in questo caso ci sia disponibilità di cascame termico, che può invece essere tariffato diversamente dal valore con cui viene solitamente tariffato il calore da rete di teleriscaldamento, apre allo scenario a produrre il freddo con gruppi di assorbimento, in altri casi non possibile; dovrà essere pertanto esplorata nel dettaglio questa possibilità. A ciò si aggiunge il fatto che il tubo arrivi già al confine, offrendo una possibilità di scelta che altri interventi non hanno avuto.
Reputa quindi che non affrontare tale tema e non consideralo nelle alternative non sia condivisibile: conferma che si richiederà quindi un confronto in termini di impatti ed emissioni e una proposta di compensazioni.
**Cucatto:** evidenzia che in insediamenti di questo tipo il fine è raggiungere la massima efficienza energetica ed il minimo delle emissioni in atmosfera aggiuntive, per cui con la tubazione che arriva in zona va bene recuperare il discorso cascame termico ma è bene collegarsi alla rete di Settimo, che ha sicuramente disponibilità.
**Bossolono**: interviene facendo notare che vi sono opinioni discordanti sulla rete di Settimo sia dal punto di vista dei costi, sia da quelli gestionali. Ritiene che nel Rapporto Ambientale saranno inserite indagini sui sistemi e sulle prospettive, ma legarsi ad un opzione piuttosto che ad un'altra non pare possibile perché poi non è detto che gli utilizzatori siano d'accordo.
**Zanetta:** concorda comunicando che lo scenario delle alternative verrà affrontato e poi magari a fronte di una sostenibilità ambientale non coerente con quella economica si potranno valutare delle misure compensative.
**Gallo:** conclusa la parte sugli aspetti energetici, introduce il tema della mobilità di cui si è ricevuto uno schema aggiornato, chiedendo si partire nella discussione dall'infrastrutturazione SNAM.
**Scaffino:** richiama la nota del 14 febbraio, consegnata nella precedente conferenza, con la quale si chiedeva di rilevare la posizione della condotta del metanodotto e di presentare un disegno corredato di sezioni, quindi di fare un picchettamento congiunto al fine di definire la posizione plano altimetrica della condotta per verificare l'interferenza della stessa con il progetto e individuare gli interventi risolutivi. Nella medesima nota era indicato il parere di massima favorevole all'infrastruttura subordinata all'attuazione delle misure risolutive dell'interferenza comprensiva anche delle condizioni economiche derivanti e della stipula della convenzione. Segnala che il picchettamento ed il rilievo non sono stati eseguiti.
**Alemanni**: richiama il programma integrato presentato nel 2011 e ricorda che, nell'ambito del progetto preliminare delle opere di urbanizzazione a valle del PRIN, nel 2012, fu fatta una campagna di picchettamento della condotta con SNAM, e quindi fu fatto quello che ora è stato richiesto; evidenzia che i disegni oggi predisposti nascono dal lavoro fatto in allora; evidenzia ancora che il nuovo progetto contiene una tavola di viabilità sulla quale è inserito il tracciato del condotto SNAM.

**Scaffino:** comunica che nel 2015 sono state realizzate delle varianti; propone di ripetere quindi il medesimo rilievo congiunto ai progettisti e fare una tavola dedicata contenente le soluzioni stabilite per il Corso Romania, con una suddivisione delle fasi realizzative comprensivo anche delle opere di cantiere.
**Alemanni:** comunica che rispetto alle misure fatte nel 2012 nella versione odierna è stata comunque mantenuta una distanza del sedime stradale pari sempre ad almeno 3 metri dall'asse del metanodotto.
**Scaffino:** propone di fare comunque il rilievo e poi fare le valutazioni.
**Bossolono:** interviene sul tema della viabilità per comunicare che il proponente che si occupa dell'insediamento Bricoman farebbe a scomputo oneri la demolizione del sovrappasso del cavalcavia ferroviario, anche in anticipazione di opera pubblica.
Evidenzia che a tale proposito si stanno facendo tutti i rilievi del caso, sarà presentato un progetto completo e si stanno stimando i costi, i quali dovrebbero rientrare nelle somme generate degli oneri di urbanizzazione tabellari a carico del soggetto che attiva per primo l'intervento.
**Scaffino:** interviene dicendo che a maggior ragione eventuali opere di adeguamento dell'infrastruttura SNAM, per rendere fattibile la coesistenza con tutto, potrebbero avere degli oneri rilevanti, quindi fondamentali sono le tempistiche.

*(viene concordata la data di picchettamento).*

**Alemanni:** chiede se la tavola con i picchettamenti servirà per l'RA
**Gallo:** risponde che oltre la tavola sarebbe importante inserire il rilievo dell'infrastruttura.
**Serra:** interviene dicendo di inserire lo stato di fatto con tracciato del metanodotto, cosi da poter inserire la proposta degli interventi.

*(Lasciano la seduta: ufficio Bonifiche della Città, Città Metropolitana, e SNAM).*

**Gallo:** riprende la discussione con ulteriori aspetti sul tema mobilità.
**Serra**: interviene dicendo che dalla la verifica dei documenti inviati, nel primo scenario il sistema sembra funzionare; i punti da approfondire sono: gli incroci tra Cascinette e Cebrosa, e la statale 11 sui quali i professionisti stanno valutando la semaforizzazione o l'inserimento di rotonde. Solo in seguito alle proposte, la Città opterà sulla proposta più valida.
Rispetto al secondo scenario (ovvero quando avverrà la trasformazione dell'intera area) evidenzia che su Strada Cascinette è stato tolto tutto il parcheggio in linea sui due lati, cioè si propone di utilizzare le due corsie; questo potrebbe essere un problema per IVECO i cui lavoratori parcheggiano su Strada delle Cascinette riducendone la sezione; evidenzia quindi la necessita di una trattativa con IVECO per capire se tutte queste auto si possano parcheggiare all'interno dell'area aziendale, altrimenti occorre trovare una soluzione diversa, anche in relazione alla Logistica che Michelin sta realizzando.
Altro tema messo in evidenza è l'assenza nel disegno presentato di una ipotesi, anche di massima, di come realizzare le intersezioni interne all'area in variante, per esempio il collegamento tra Romania e Cascinette e quello parallele a queste due; ritiene occorra avere una ipotesi di telaio anche di massima.

Ulteriore punto evidenziato riguarda la necessità di avere delle ipotesi sulla demolizione del sovrappasso e realizzazione del Corso Romania per fasi, che dovrebbero essere formalizzate sul cronoprogramma in relazione alle fasi di attuazione che generano risorse.

**Bossolono:** interviene sul cosiddetto "by-pass" (da Strada Cascinette) spiegando che occorrerebbe chiudere il Corso Romania per la durata dei lavori, prevista in 4 mesi; a tale proposito gli scenari possibili sono o chiusura del corso e passaggio diretto da strada Cascinette oppure altra ipotesi possibile utilizzare l'asta che si trova tra Auchan e Michelin quale "by-pass", previa autorizzazione della proprietà, per deviare il traffico su strada Cascinette per qualche mese; questa soluzione consentirebbe di ridurre l'impatto dei costi per la realizzazione di una viabilità temporanea.

**Serra:** ritiene sia necessario presentare una proposta di impatto sulla viabilità, per capire cosa accadrebbe, accompagnata da un piano di segnaletica, sia da Settimo T.se che da Torino, come gia stato fatto su Corso Mortara e Corso Grosseto, nonché avere un piano di mitigazione dell'impatto viabilistico.

**Alemanni**: interviene sul tema di Strada delle Cascinette utilizzata per parcheggiare sui due lati, pur non avendo però alcuna segnaletica; evidenzia che l'imminente trasformazione della logistica di Michelin necessita di almeno una carreggiata in più e l'ipotesi proposta si sposa con questa necessità.

**Cavaglià:** chiede chi farebbe la trasformazione di Strada delle Cascinette e l'adeguamento della sezione.

**Alemanni:** rende noto che la sezione di oggi prevenderebbe due corsie per ogni senso di macia, una delle corsie è inibita dal parcheggio di IVECO fatto da entrambi i lati anche sul lato di proprietà Michelin. Comunica di aver già interloquito con IVECO avvertendoli del futuro utilizzo della carreggiata.

**Serra:** ribadisce la necessità di fare un'ipotesi sulle trasversali all'interno del perimetro in variante.

**Alemanni**: a tale proposito comunica di avere avvertito Michelin dell'esigenza. Evidenzia che c'è già un permesso di costruire nel quale è già prevista nel lato verso ovest (Auchan) la cessione di aree di viabilità, dall'altro lato ad oggi il permesso di costruire non consentirebbe la cessione.
Comunica che si sta valutando se la condizione è necessaria e imprescindibile ed evidenzia che Michelin sta già vendendo delle aree.

**Serra:** obietta che comunque è importante arrivare a capire quale strada percorrere a livello urbanistico in quanto si tratta comunque di arrivare a definire una viabilità interna almeno di massima.

**Alemanni:** descrive la viabilità interna che prevede una viabilità parallela a Corso Romania di connessione alla perimetrale est con quella prevista da Cebrosa. Indica ulteriori collegamenti ritenuti ad oggi impossibili.

**Gilardi**: comunica che quando è stata elaborata la variante urbanistica il tema è stato trattato ma non è stata data indicazione puntuale su questa esigenza perché non c'era ancora il tema del sovrappasso. Ritiene possibile fare un ragionamento analogo a quello svolto in precedenza studiando un progetto in modo tale da non precludere la possibilità di farlo eventualmente in futuro.

**Alemanni:** precisa che oggi il permesso di costruire prevede edifici fino a 15 metri dal confine di proprietà; pertanto ritiene che un progetto differente comporti la necessità di spostarsi di ulteriori 15 metri. Evidenzia che l'ipotesi di realizzare la strada a cavallo della proprietà si presenterebbe il problema della bealera che si troverebbe sul confine e dovrebbe essere poi intubata.

**Gallo:** interviene chiedendo la possibilità di approfondire il tema in seguito, in quanto ci sono ancora delle importanti tematiche ambientali da affrontare. Evidenzia in particolare come, legato al progetto della viabilità e a quello del traffico, vi siano due elementi che si devono essere approfonditi nell'RA.
Il primo è la verifica rispetto alle categorie VIA come definite dalla norma, che per ciò che riguarda sviluppo e ampliamento di strade (occorre verificare se le previsioni complessive individuano un'opera eventualmente da assoggettarsi alla verifica di VIA).
Il secondo riguarda il parere ASL e in particolare la necessità di valutazioni legate agli impatti da traffico previsti a valle del progetto nuovo della viabilità. A partire dai flussi valutati dai modelli (necessari anche per i profili commerciali) bisognerà poi indicare a cascata gli aspetti di valutazione e di impatto ambientale, in particolare per i bilanci di emissioni e di impatto acustico.
**Remondino**: interviene dando lettura del parere inviato da ASL.
**Gallo:** precisa che occorre quindi fare un focus sul nucleo residenziale che non è nel comune di Torino ma risente del traffico indotto; eventualmente dovranno essere previsti interventi di mitigazione e quindi andrà caratterizzata la situazione attuale e verificati gli impatti attesi dalle trasformazioni; questo sarà uno degli elementi che andrà sviluppato nel rapporto ambientale.
**Penna:** interviene anticipando alcune puntualizzazioni che probabilmente saranno indicati nel parere della Città Metropolitana (scarichi e VAS), la quale non ha potuto essere presente. Evidenzia che emerge una situazione di criticità del canale SNIA, il quale è attualmente autorizzato a ricevere una parte delle acque di Michelin. Tuttavia l'autorizzazione punta alla dismissione al più presto dello stesso per una serie di problemi di stabilità e di non adeguatezza a ricevere queste acque. Segnala che verrà messo il focus sulla risoluzione del canale SNIA nell'ambito della variante n. 322. Segnala che Città Metropolitana chiede anche notizie sulla convenzione tra Città e Michelin in quanto nella stessa dovrebbe risultare una cessione o una dismissione alla Città.
**Alemanni:** interviene segnalando che nell'ambito del programma integrato del 2011 uno degli elementi della convenzione era la possibile dismissione del canale SNIA ma che, ad oggi, non è stato ancora trovato alcun accordo con SMAT. Evidenzia che ora come allora Michelin è disponibile a prevedere la cessione ma SMAT non si è dichiarata disponibile ad accettarlo per problemi di difficile gestione in quanto il canale, nato per accettare le acque dei suoi consorziati, in realtà oggi lungo il suo tragitto riceve le acque bianche e nere su autorizzazione rilasciata da SMAT stessa.
**Vivalda:** obietta che le autorizzazioni non sono state rilasciate da SMAT ma dalla Città.
**Alemanni:** comunica che Michelin effettua verifiche periodiche delle acque all'uscita dalla sua area che non evidenziano immissioni a monte e quindi eventuali immissioni, non dovute, sono a valle.
**Penna:** auspica che in occasione della variante vengano risolti anche tutti questi problemi gestionali.
**Gilardi:** chiarisce che la Città non prende in carico nessun canale che abbia delle situazioni che devono essere risolte sia dal punto di vista strutturale che di quello delle immissioni.
**Serra:** comunica che i lavori di consolidamento del canale in strada Settimo sono realizzati dalla Città e che la medesima non l'ha mai preso in carico perché passa sotto un'area privata, situazione in cui SMAT non può intervenire.
**Alemanni:** ribadisce che all'epoca dei PR.IN. si era valutata la possibilità di cedere non tutto il canale ma il tratto dall'immissione su strada Settimo e, in allora, Michelin si era dichiarata disponibile a fare dei lavori di consolidamento necessari.

**Vivalda:** evidenzia che la parte che più richiede il consolidamento strutturale è quella sotto strada, tra viale Puglia e strada Settimo, fino ad arrivare a strada del Pascolo. Descrive il percorso del canale, indicando le parti più compromesse.
**Alemanni:** dichiara che certamente Michelin è disponibile a risolvere la questione; da punto di vista del consolidamento si può valutare come già fatto qualche anno addietro, per quanto riguarda le autorizzazioni alle immissioni non può fare molto
**Gallo:** evidenzia che sul tema raccolta acque sia opportuno ragionare sulla priorità degli obiettivi e anche Città Metropolitana evidenzierà criteri di orientamento, tra i quali la massimizzazione della permeabilità delle aree. Evidenzia che il rapporto ambientale dovrà documentare a livello di comparti i livelli attuali di permeabilità, cosa si intende riportare permeabile, quali aree invece perderanno la permeabilità, per poter dimostrare la conservazione delle superfici permeabili. Per la questione della infrastrutturazione a lungo termine è importante assumere tali informazioni per individuare e dimensionare la scelta infrastrutturale.
**Penna:** Sul tema della permeabilità e consumo suolo, precisa che l'idea che sottende alla richiesta di parcheggi drenanti nasce dal fatto che si suppone che il suolo, mantenuto in uno stato di pseudonaturalità, sia in grado di assorbire e depurare, e quindi il rischio di eventuali incidenti viene valutato remoto, dal momento che la parte di sversamenti minimi viene ritenuta gestibile da un suolo permeabile e funzionante; il che presuppone che lo stesso non debba essere alterato. Evidenzia che nel momento in cui si va ad alterare il suolo, ad esempio perforandolo con un numero considerevole di pozzi, si sta alterando tutta l'area. L'ARPA vorrebbe il più possibile il mantenimento di un suolo funzionale e funzionante per i suoi servizi ecosistemici, tra cui anche la depurazione, la possibilità di permeazione e di ripascimento della falda; l'immettere acqua in pozzi a 1 mt dall'escursione massima della falda ipotizzata, significa non consentire alle acque di infiltrarsi ma costituisce uno scarico su suolo, che però, essendo acque meteoriche, non viene neanche preso in considerazione normativamente. Pertanto pone una serie di perplessità sulla gestione delle acque proposta con campo pozzi. Evidenzia che se non si vogliono realizzare eccessivi volumi di vasche di laminazione o trincee drenati, bisognerebbe mantenere la permeabilità dell'area e magari realizzare un'area verde che permetterebbe permeabilità e una migliore sostenibilità di questi interventi.
**Vinci**: interviene comunicando che per l'ambito Cebrosa non è possibile recapitare in fognatura oltre 150 l/ sec per cui dovendo fare delle vasche di laminazione occorrerebbero dei volumi di circa 2.000 mc risultando un intervento non sostenibile; evidenzia la possibilità di sostituire i pozzi con le trincee drenanti che si posizionano in orizzontale cosi da avere 2 o 3 mt dalla falda.
**Penna**: evidenzia che il problema è permettere al suolo di attuare una specie di autodepurazione; l'alternativa è richiedere una realizzazione sul modello di Settimo Cielo con una gestione che non va nell'ottica di restituire l'acqua alla falda ma di trattamento delle acque di prima pioggia che vengono recapitate in fognatura nera.

*(Segue discussione sulla realizzazione di Settimo Cielo)*

Riconosce che la realizzazione a mezzo trincee drenanti è migliore rispetto a quella a pozzi drenanti. Evidenzia ancora che la Città Metropolitana avrà il compito, tenuto conto dei dettami del PTC2, di verificare l'invarianza idraulica che deve essere garantita. Per quanto riguarda ARPA si

danno in questa fase criteri per una gestione delle acque che non può essere basata esclusivamente sull'aumentare la permeabilità a scapito di altri servizi che può erogare il suolo.

**Gallo**: richiamata la difficoltà di aver un documento che accompagna due livelli di approfondimento diversi chiede a che tipo di approfondimento si pensa di arrivare in sede di rapporto ambientale per quanto riguarda l'ambito Cebrosa e che tipo di attenzioni si pensa di dare a questo tema.

**Zanetta**: comunica che le strategie generali saranno condivise e saranno descritte su entrambi gli ambiti, il livello progettuale esecutivo non sarà riportato a livello del R.A. ma la modalità con cui si intende operare verrà illustrata.

**Serra**: chiede informazioni sul tipo di soluzione proposta sul tratto di corso Romania in anticipazione.

**Vinci**: riconducendosi allo studio fatto da SMAT su corso Romania, che prevede la futura realizzazione di un collettore su c.so Giulio Cesare, evidenzia che nel frattempo verrà realizzato un collettore di raccolta delle acque meteoriche che sia in futuro collegabile con quello su c.so Giulio Cesare e nel frattempo le acque verranno infiltrate a mezzo di trincee drenanti andando a sfruttare tutte le aree verdi presenti.

**Blandino**: chiede che venga fornito almeno una sorta di abaco preliminare con un dettaglio dei particolari esecutivi per capire di che cosa si sta parlando.

**Gallo**: ricorda che la Sovrintendenza ha chiesto che nel R.A. ci sia un approfondimento rispetto al profilo archeologico legato alla presenza di tracciato di via romana. Ricorda ancora una volta che per l'invarianza idraulica si chiederà almeno il rispetto delle prescrizioni del PTC2 sul livello di approfondimento da sviluppare in accompagnamento all'attuazione delle trasformazioni.

**Campantico**: rispetto alle due filosofie di cui si è parlato relative a capacità autodepurative del suolo e ripascimento nella falda evidenzia che il sito è un'area ex industriale e pertanto le capacità autodepurative del suolo attualmente sono per loro natura molto compromesse; ricorda che il contesto normativo esclude le acque meteoriche ed illustrando il sistema adottato evidenzia che si sta tendendo ad individuare la soluzione migliore in un ottica di dispersione in falda. Ricorda inoltre che l'infiltrazione non avviene in modo puntuale ma su una superficie diffusa, a partire dal primo anello cieco, individuato a quota meno 50 cm con la falda che si trova a meno 6,70 m; non si tratta pertanto di un tubo nel terreno dove si mette acqua in falda come un geotermico, ma di una struttura messa nel terreno che disperde lateralmente.

**Penna**: evidenzia che tutti i particolari illustrati dovrebbero essere compresi nei documenti, dopodiché ricorda che occorre valutare anche l'aspetto relativo all'interferenza tra i pozzi, e ancora che risulta necessario un dettaglio progettuale che illustri tutto ciò che è stato detto, e che fornisca le necessarie di informazioni sullo stato attuale del suolo.

**Alemanni**: precisa che tutto questo ovviamente vale per Cebrosa mentre su Michelin – Stura ci si ferma ad un minore livello di dettaglio.

**Penna**: conferma, però invita a massimizzare l'area impermeabile riducendo i parcheggi e realizzandoli in struttura, auspicandolo in un ottica di aumento della permeabilità.

**Blandino**: interviene dicendo che avendo visto che vi è una parte della trasformazione potrà essere adibita a destinazione turistico ricettiva, sarà importante che si doti di certificazione ECOLABEL dal momento che la Città si sta indirizzando verso questi canoni di qualità.

**Gallo:** ricorda che il Comune di Settimo, assente, darà un proprio contributo. Conclude ricordando ai progettisti che in attesa del provvedimento non è necessario presentare ulteriori approfondimenti

in questa fase mentre gli elementi emersi in conferenza rendono già possibile avviare gli approfondimenti sul rapporto ambientale. Ringrazia e chiude la seduta

*La seduta si conclude.*

2a.