



CITTA' DI
COLLEGNO



CITTA' DI COLLEGNO

SUAP del 12/10/06

GENTILE: buongiorno a tutti, io direi di iniziare, per problemi tecnici, vi chiedo di presentarvi al microfono, dicendo nome e cognome e l'ente di appartenenza perchè registriamo gli interventi della seduta, grazie.

CASCIANO: Francesco, presidente del piano degli insediamenti produttivi di Collegno.

RAPETTI: Massimo, Smat, responsabile di zona divisione fognature e depurazione.

ZINGALE: Paolo, Smat Torino spa, allacciamenti e verifiche

TRIFUGLIA: Federica, Ikea Italia Retail

BESSO: Antonio Besso progettista per Ikea Italia

CURTI: Vincenzo, consulente Ikea per la viabilità

FORMENTO: Luigi, provincia di Torino viabilità 2

MASERA: Dario, provincia di Torino.

DIRAMO: Paola, dirigente coordinatore dell'urbanistica comune di Torino

FIORA: Gianfranco, provincia di Torino servizio urbanistica.

BONAVOGLIA: Bruno, Ativa

BARGE: Giuseppe, Coldiretti Torino

TEMPO: Silvano, dirigente lavori pubblici comune di Collegno.

MARCHETTO: Alberto, lavori pubblici Collegno.

SUPERBO: Pino, consigliere comunale Collegno.

DE CRISTOFARO: Lorenzo, settore pianificazione territoriale ambiente ed edilità comune di Collegno.

SARTORIO: Grazia, dirigente urbanistica regione Piemonte

GENTILE: questa è la sesta seduta della conferenza di Ikea, la quinta come avevamo spiegato l'altra volta era una conferenza non legata ad apportare una variante urbanistica art. 5 del Dpr 447, ma era legata al progetto del nuovo asse stradale che collega viale Certosa con la tangenziale e il ponte sulla dora, questo progetto che è redatto dalla provincia ed è stato approvato dalla provincia come progetto preliminare, comporta una modifica al

tracciato rispetto alla vigente strumentazione urbanistica del comune di Collegno. Oltre a questa modifica di tracciato, ci sono delle varianti alla viabilità interna al comparto di Ikea, e la motivazione della conferenza è proprio questa, per condividere con gli enti interessati le varianti che sono state apportate all'interno dello sportello unico per quanto riguarda il comparto Ikea, la variante poi seguirà l'iter ordinario come tutte le altre varianti in base all'art. 17 della legge regionale 56. noi nella convocazione abbiamo ben precisato che l'eventuale decisione di oggi non è una decisione che va ad approvare un'eventuale variante urbanistica del comparto Ikea come procedure di sportello unico, ma siccome tutto il progetto Ikea è stato discusso all'interno della conferenza, è un'illustrazione, una condivisione di queste modifiche che riguardano il comparto di Ikea. Io darei la parola all'architetto De Cristofaro così ci illustra un po' come procedere con i lavori, grazie.

DE CRISTOFARO: io partirei da quello che ci siamo detti l'altra volta, cioè che stiamo tentando di costruire un mosaico delle varie opzioni che ci sono in questa zona in termini di progetto. Avevamo chiesto ad Ikea di produrre un progetto di riconfigurazione della propria area che è stato fatto e chiederei, non so se l'architetto Besso Marcheis o l'architetto Curti di venirci un po' a raccontare come avevano riconfigurato la loro zona. Come vuoi, io posso lasciare proiettata questa diapositiva e voi potete illustrare da lì insomma...

..

BESSO: le modifiche non sono delle modifiche così sostanziali, perchè quello che ci siamo limitati a fare rispetto al progetto approvato, è prendere atto della situazione reale dello svincolo già realizzato di collegamento tra la tangenziale e la rotatoria che era già stata armeggiata a suo tempo sulla strada per Venaria. Qui la geometria di questo collegamento è quella reale, è quella che è stata effettivamente poi realizzata, poi abbiamo operato una traslazione a nord di alcuni metri della viabilità interna in questo tratto di collegamento tra la rotatoria sulla strada di Venaria e questa rotonda interna, per cui la strada adesso è più lontana dal volume dall'edificio della cascina, e questa riteniamo sia una cosa anche positiva per la cascina, perchè così tutto questo flusso di traffico si allontana da quest'edificio che viene conservato. Poi ulteriori modifiche, sono di carattere strettamente interno legate un po' all'organizzazione e alla logistica dell'edificio che verrà realizzato, per cui è stata prevista una sorta di viabilità di servizio che va parallelamente al fabbricato a gestire le pedane poi di carico e scarico della parte dei depositi, mentre nella variante approvata qui avevamo una piccola rotatoria, se ricordo bene e non veniva definito proprio in modo puntuale poi com'era organizzata da questo viabilistico l'alimentazione dell'area logistica. Lo stesso dicasi per le merci in partenza, questo è l'arrivo, questa è la partenza della logistica. Poi c'è una configurazione... si prende atto della modifica, della traslazione della rotatoria principale in base al progetto che la provincia di Torino ha approntato e conseguentemente anche l'innesto dalla rotatoria principale che viene traslato leggermente verso nordest, non è più l'innesto diretto, che si intrecciava a 90° con l'asse della rotatoria ma questa deviazione più pronunciata verso nord. Sostanzialmente le modifiche... poi non so se Curti vuole dire ancora qualcosa di più specifico....

CURTI:

e avevamo un po' di casini perché il traffico è tanto, abbiamo fatto un po' di modifiche geometriche... allora, andiamo un attimo di là, dove c'è la cascina... ecco, adesso a parte quei raggi di curvatura lì che sono proprio come schemi di fattibilità perché con il traffico pesante avrà la necessità di essere messi a posto. Allora, le prime modifiche un po' importanti che avevo fatto qua sotto, questa rotonda sta soffrendo di mancanza di capacità, quindi questa l'avevamo progettato un po' prima del luglio 2006, un po' prima dell'entrata in vigore del nuovo dispositivo, del luglio 2006 per quanto riguarda la geometria delle strade però cosa si propone in questo caso? La riorganizzazione di questa rotatoria che adesso ha diverse difficoltà; ci sono innesti ad una corsia, ci sono flessi in prossimità della rotatoria piuttosto improvvisi, quindi non guidati, ci sono diversi incidenti su questa rotatoria ed una mancanza di capacità quindi la soluzione che si propone è quella di creare un allargamento a doppia corsia d'ingresso, aumentare leggermente il diametro...adesso non mi ricordo più cosa abbiamo messo qua dentro, però ... è vero che avevamo i rilievi di traffico, l'abbiamo dimensionata con i modellini soliti di dimensionamento delle rotatorie e proponevamo la doppia corsia d'ingresso, l'allargamento del franco dell'isola spartitraffico perché quello lì è il tema, la capacità delle rotonde, è la larghezza di quest'affare qua, tu puoi aumentarla di diametro, quanto vuoi ma se questa roba qui è stretta ti porta quanto una rotonda da 25 m perché in realtà questa cosa qui che da quello che si chiama gape assettance, che è il tempo di accettazione del rischio per buttarsi dentro prima che l'altro ti venga addosso. Quindi abbiamo allargato questi franchi di queste isole spartitraffico, in modo da lasciare almeno 4 secondi, tre o 4 secondi di tempo era il punto di impatto e l'ingresso dell'altra; i raggi di flessione sono fatti in modo da avere velocità sotto i 50 km/h, quindi abbassando le velocità, o mentre la sicurezza, diminuisce la paura, aumenti la capacità. Ecco, qui è un po' un concetto svizzero, in uscita, soprattutto su questo tratto della provinciale, che ha un po' di sofferenza, vedete che abbiamo lasciato la doppia corsia per almeno 150 m, in Svizzera sono tutte fatte così, esci e poi ti riallinei in accelerazione, come se fosse una rampa eggiunzione del manuale di capacità delle strade, poi dopo ti riallinei sull'attuale sedime stradale e vai avanti. Quindi questa è la prima modifica importante che abbiamo apportato. Se andiamo invece nella sala della cascina, a parte le curve lì che mi fanno un po' male, le ho ben fatte io però mi fanno un po' male perché per rispettare i vincoli mi fanno male la pancia queste cose qui perché insomma, 22 m di raggio con i mezzi pesanti, con i clienti, non sono sufficienti quindi le metteremo a posto, però l'idea qui su questa parte è quella di una strada parco, cioè invece di andare in sotto via com'era anticamente previsto etc, perché il problema di creare le rampe e poi di risalire a quest'altezza, alla fine l'impalcato qua sopra è strettissimo, il posto per far passare la pista ciclo pedonale e poca roba d'altro. Allora si è preferito più... e adesso lo approfondiremo se ci troviamo d'accordo su questa cosa, dichiarare tutta questa zona come una strada parco quindi una strada con filari di piantumazioni e poi in qualche modo un disegno che riesca ad allacciare questa roba qui con la parte verde. Qui dentro c'è una viabilità interna che poi è stata studiata con Ikea che separa... un po' come facciamo sempre negli altri interventi che io sono solito fare in cui siamo imposti, qui ciò che ci viene giustamente in posto è quello di separare l'accesso dei mezzi pesanti dal giro dei clienti e dall'arrivo ai parcheggi. Stesso discorso qui, ma il cui ci siamo attaccati al progetto della provincia, che già prevedeva

la doppia corsia d'ingresso e la doppia corsia in uscita; stesso discorso alla svizzera, chiamiamola così con queste rampe di congiunzione abbastanza lunghe e abbiamo innestato questo ramo... questo è un raggio, questa qui è stata fatta prima di luglio, adesso ci danno i 70°, qui non so se ci sono 70°, devo dire, se io faccio quest'asse qui e questa non ho 70° quindi dovrei spostarle un filino per ritornare nell'ottica del nuovo decreto. Però il concetto è quello di innestare un ulteriore ramo su questa rotatoria, che ha una domanda di trasporto sugli studi di traffico, li avevamo già fatti, e li avevamo portati qui adesso faremo un approfondimento con un nuovo rilievo, però siamo intorno ai 4.000 veicoli l'ora qui dentro, su questa... 3600 credo, una cosa di questo genere, allo stato attuale. Abbiamo tolto dalla parte di Carrefour... c'era uno svincolo in mano destra mi pare, c'era una corsia che scivolava via in mano destra; in realtà se tu fai bene la rotonda, con le belle isole spartitraffico larghe come dicevamo prima, etc, ce la fai a gestire quella capacità lì senza avere un ulteriore punto di conflitto, per cui avevamo pensato di toglierla proprio per non avere dei punti di conflitto ulteriore. Vedi, ti immetti in curva, qui non vedi niente, perchè tu sei girato così, lo specchietto ti sta guardando verso il campo e l'altro tipo ti sta venendo sulla sinistra. Vedete, l'idea è un po' sempre di cercare di migliorare la sicurezza stradale chiaramente; è chiaro che questo sficcio ci faceva del bene, però alla fine su questo punto qui poi dopo paghi il prezzo, per cui.... allora abbiamo preferito allargare le corsie, allargare l'isola spartitraffico, avere un migliore accesso qua dentro e basta.

DE CRISTOFARO:

va bene, ringraziamo l'architetto Curti. Ricordo solo che il tema della volta scorsa era un po' quello di riuscire a rendere compatibile il nuovo progetto della provincia che qui vedete collocato sulle tavole di piano regolatore vigente, vedete qui ci sono delle incongruenze che vanno sanate proprio con la variante che stiamo per portare in consiglio; per quanto riguarda diciamo il resto del territorio, però c'era quest'incongruenza rispetto al progetto approvato dallo sportello unico. Vedete qui c'è la rotatoria che passa proprio su aree fondiarie stabilite all'interno della conferenza e recepite con la variante Ikea. Lo scopo era proprio quello di armonizzare il progetto della provincia, cogliere l'occasione per riconfigurare l'ambito Ikea e adesso ci hanno spiegato i progettisti la ratio di queste modifiche; tutto quanto insieme dovrà diventare la variante chequesta era la variante attuale sopra la quale abbiamo montato il nuovo progetto, vedete ci sono alcuni punti da rimettere a posto, da riconfigurare, in base a quanto ci hanno appena illustrato, tenendo conto che non variano gli elementi sostanziali e strutturali della variante Ikea, cioè non variano le superfici lorde di pavimento ammesse, non variano le destinazioni, non variano le superfici di vendita. Ci sarà un leggero aggiustamento, ma proprio dell'ordine di qualche metro sulle aree per servizi e sulla fondiaria; questo è determinato dal fatto che ci saranno alcuni ritagli un po' diversi, ma la sostanza assolutamente non cambierà ma non cambierà neanche la sostanza funzionale, nel senso che non ci sono strade in più, non ci sono impostazioni funzionali diverse, c'è semplicemente un'ottimizzazione del funzionamento interno dell'ambito Ikea. Invece per quanto riguarda la parte comunale, diventerà strada, quindi area bianca nel piano, tutta la parte che nel progetto della provincia è destinata a viabilità e compresa all'interno del limite di esproprio indicato nel progetto approvato dalla provincia. Tanto per farvi vedere come cambia il tracciato, vedete qui la

parte di attacco con la statale 24 il vecchio progetto era più traslato verso ovest, vedete l'area bianca, qui c'è il progetto attuale, mentre nella parte inferiore è abbastanza sovrapponibile, nella parte finale invece è praticamente uguale, qui c'è l'attacco poi sotto con il viale Certosa e poi dal viale Certosa corso Marche, quindi ci sono relativamente modeste modifiche da apportare, ma vanno fatte per consentire di avviare le procedure espropriative connesse all'attuazione del progetto. Ecco, su questo, il geom. Gentile ha spiegato bene il senso di questa convocazione, cioè che non vogliamo attivare una variante interna allo sportello, quindi ai sensi dell'art. 5 del Dpr, ma chiediamo di convenire da parte degli enti su queste scelte, l'amministrazione procederà poi con una variante parziale con procedura ordinaria e quindi già prevista per il 24. adesso raccogliamo le vostre considerazioni e poi confezioneremo la variante che porteremo in adozione.

SARTORIO: premesso che si tratta di una riunione consultiva e quindi mi esprimo, non dico a titolo personale, ma comunque senza nessun valore di voto o prescrittivo, volevo solo osservare l'aspetto, prima che poi magari i colleghi della viabilità entrino nel merito degli aspetti più funzionali della viabilità, volevo solo osservare l'aspetto che non è più quella bretella di cui ha parlato poco fa il dott. Curti interrata o parzialmente interrata. Volevo solo osservare che l'elemento della creazione della continuità delle due aree verdi era un aspetto qualificante del progetto, mi chiedevo se veramente era un'impossibilità tecnica quella di realizzarla in interrato oppure se invece con un po' di sforzo, un po' di costo maggiore, non si poteva realizzarla effettivamente come tale, perchè a parte la tutela della cascina, è anche proprio un elemento direi urbanistico territoriale di rilievo la creazione della continuità e quindi volevo solo fare quest'osservazione.

DE CRISTOFARO: aggiungo solo una cosa poi lascio la parola a Curti su questo tema. Nella variante, sia la precedente versione che vedete affiancata e sovrapposta qui, questa è la precedente variante, noi non avevamo indicato un segno... era previsto diciamo, la conferenza lo aveva previsto sicuramente il progetto, ma nella variante non c'era un segno particolare. Quindi io a questo punto, vi chiederei di ... adesso parliamone pure, affrontiamo la questione tecnica, però rispetto alla variante può anche non essere trattato, cioè la variante non dovrà recepire né il raccordo, né la mancanza di questo raccordo, perchè nella variante è trattata come strada, è una questione che potrà essere affrontata poi nelle successive fasi di approfondimento se siete d'accordo, però con questo poi lascio la parola a Curti che può spiegare tecnicamente le motivazioni.

SARTORIO: dico ancora solo una cosa, però la conferenza ha approvato sia la variante che il progetto e nel progetto è in sotterraneo, mi pare, almeno guardando le tavole.

DE CRISTOFARO: noi possiamo anche decidere oggi che il progetto tecnico non venga sostituito in toto da questo, ma che questo sia solo il supporto per andare a riconfigurare la variante, però vediamo, se riusciamo a sciogliere il nodo già oggi tanto meglio insomma.

CURTI:

da quello che ho capito, se verrà fuori dalla decisione comune che bisogna tenerla interrata, la si interra, quindi non è una questione di soldi, di costo dell'opera, però il problema è questo: noi per passare lì sotto dobbiamo avere almeno 5 metri, cos'abbiamo sopra la testa? 5,50 metri di luce per i mezzi speciali, per i bilici che escono... abbiamo i mezzi di emergenza. Quindi abbiamo 5,50 metri di luce più un metro e mezzo di impalcato, fallo pure magro però devi mettere sotto ancora un po' di terra di coltivo, fare un palcato da un metro e 50 centimetri a recoltivo che non ti crescano le piante su quel palcato lì. Abbiamo quindi 5,50 metri più 1,50 siamo a 7 metri sotto terra, dagli una pendenza dell'8% più i raccordi verticali, hai una rampa vera lunga un 150 metri, 120 metri per arrivare a quella quota sotto terra. Se parti da questo filo qui e arrivi là e dall'altra parte quando esci dalla rotonda devi lasciargli un pochettino di spazio, non è che appena esci dalla rotonda, mi butto sotto... perchè i triangoli di visibilità sono indicati nel decreto ministeriale, quindi bisogna rispettarli, devi percepirli con il triangolo di visibilità corretto. Quindi, quando tu esci o quando tu entri nell'interrato sei già a 35-40 metri dalla rotonda, fai pendenza dell'8%, facciamo raccordi verticali molto stretti, 800 metri concavo, 400 metri convesso, una cosa del genere, che sono raggi molto chiusi, bene, portiamo la rampa a un 150 metri, stiamo già a ridosso della cascina. Alla fine il corridoio verde... per quello che abbiamo pensato a quest'altra soluzione, anche se la nostra pecca è di non avere più una buona soluzione progettuale per fare vedere... è giustissimo il discorso della continuità però.... . Adesso io l'ho visto in Svizzera, abbiamo fatto un progetto a Lugano di Strada Parco, messa su un po' di livelli, la strada aveva una carreggiata qui e un'altra carreggiata un metro più sotto, e l'idea proprio che la piantumazione e i coni prospettici, il trattamento della superficie della strada, per esempio potrebbe essere che il piazzale della cascina esca con dei trator, con dei trattori in pietra, con un'alberatura che entri nella strada e quindi e quindi ti crea il cono di continuità usando piantumazioni e materiali diversi, però per questo, se siete d'accordo noi potremo preparare un piccolo progetto di questa parte perchè è giusto, il concetto di continuità è bello, però secondo me, è il mio parere, per l'amor di Dio vale quel che vale, però è più bello avere un bel... è vero c'è la piattaforma stradale, però non vedo ne muri andatori, ne muri di sostegno, ne impalcati vari, perchè poi l'impalcato lo vedo, perchè se sono qui, l'impalcato mica mi scompare, posso rastremarlo ma lo vedo sempre, vedo un'opera d'arte maggiore. Allora è più bello secondo me, fare una bella strada parco, con una bella piantumazione in senso longitudinale e in senso trasversale, curare la pigmentazione in fronte alla cascina che attraversa anche la strada... allora diventano un po' quelle cose che piacciono agli architetti adesso, quelle cose un po' frou frou però che piacciono, che sono un po' alla svizzera, queste cose qua, che non avere un'opera d'arte maggiore in vista, perchè comunque quella la vedi. ... sì, però comunque il fronte dell'impalcato lo vedi, perchè prima di tutto sull'impalcato non puoi mettere piante grandi, perchè hai 50 cm di terra... secondo me è giusto quello che dice, dobbiamo produrre un bel progetto per far capire, perchè non è una questione di soldi, se si deve andar sotto si va sotto, però secondo me dai più continuità con una strada parco che non invece con un'opera d'arte, perchè se tu disegni davvero...io ho visto un progetto originale però non garantiva i franchi di sicurezza, la reale discesa nel sottovia, quindi aveva ristretto molto le rampe, per questo che bisogna fare

le cose bene con le misure giuste, perchè con le misure giuste poi dopo vedi che non ci stai.

DE CRISTOFARO: un'ipotesi in parte interrata e in parte con uno scollinamento... l'avete presa in considerazione?

CURTI: sì, in parte va sotto, in parte sale. Il problema è che davanti alla cascina è un collina, è una soluzione e comunque l'opera d'arte la vedi, perchè dopodichè avrai dei muri andatori che ti sostengono la cosa oppure delle scarpate di terra rinforzata o di terra armata, però comunque sono impatti.

DE CRISTOFARO: su questo punto io proponevo, se siamo tutti d'accordo, siccome noi oggi dobbiamo sciogliere il nodo relativo alla destinazione d'uso per fare la variante, quindi da parte di tutti, da parte della provincia, da parte nostra non vogliamo spostare più in avanti la data di adozione di questa variante, io proporrei di congelare la questione del progetto in termini di dettaglio progettuale, assumerei il progetto come configurazione planimetrica che recepirei nella variante, lasciando alle successive fasi di approfondimento questa questione relativa al collegamento alla non interruzione del corridoio verde. Io per il momento lascerei l'aspetto funzionale del raccordo tra le due parti del territorio, quella nord e a sud della strada, ma recepirei solo gli aspetti planimetrici della riconfigurazione. Quindi congelerei la questione tecnica e la rimanderei a fasi successive, perchè mi sembra che non abbiamo oggi tutti gli elementi necessari per decidere.

GENTILE: volevo soltanto aggiungere questo, che quello che dice l'arch. Sartorio effettivamente è vero, perchè all'interno del progetto approvato allo sportello unico c'era questa possibilità di avere questo tratto di strada interrato. Direi che aspettiamo il progetto di Ikea definitivo sulla viabilità, tenendo conto di quello che era stato deliberato nello sportello unico, poi lo valuteremo magari... se è il caso convocheremo la seduta specifica o vediamo insomma. Lo sportello unico è ancora aperto, per cui possiamo proseguire, ci sarà il piano esecutivo convenzionato da progettare e quindi in quella fase lì avremo modo di poterla approfondire. Ecco, la raccomandazione è teniamo conto che c'è già un progetto approvato dalla conferenza dei servizi che diceva certe cose, grazie.

RAPETTI: scusate, in qualità di rappresentante della Smat, visto che è la prima volta che partecipo alla conferenza, adesso i motivi lasciamoli stare comunque, se fosse possibile ... chiaramente a questo punto oggi non è il momento di discutere a livello tecnico penso della raccolta e smaltimento acque meteoriche e acque nere, però richiederei se possibile, di poter recepire presso la Smat la parte del progetto se eventualmente già presente su questo tipo di problematica, quindi esclusivamente relativo allo smaltimento acque meteoriche di tutta l'area e delle acque nere che credo però che per un comprensorio tipo Ikea non debba essere un grande problema, ma sicuramente quello delle acque meteoriche sì, per poter dare e fare anche una valutazione su questo dato.

GENTILE: adesso esiste solo il progetto depositato allo sportello unico, che è un progetto architettonico, non è un esecutivo, è un preliminare, chiamiamolo

così. Il progetto adesso dovrà essere ripresentato come piano esecutivo convenzionato, direi che in quella sede, noi diciamo ai progettisti di Ikea stessa di tener conto di tutti i sottoservizi, servizi che dovrebbero essere previsti. Questo.

MASERA: come provincia direi che va bene tutto ciò che è stato detto, volevo solo far osservare, si tratta di una situazione, almeno per quanto riguarda gli innesti in rotatoria del ponte della soluzione della prima fase, fase 1, cioè quell'innesto dovrebbe essere poi tolto evidentemente con l'attivazione nelle fasi successive.

DE CRISTOFARO: su questo siamo d'accordo, l'abbiamo precisato anche l'altra volta, va bene sottolinearlo, questo rimette a punto la prima fase...

MASERA: ... cosa definitiva, anche nell'illustrazione si è parlato di flussi quasi come se fosse un qualche cosa che era destinato a... allora dicevo mah, in effetti quello dellaè una cosa da cantiere o da fase iniziale, insomma.

FIORA: sono Fiora della provincia, come avevo già detto anche la volta scorsa nella riunione precedente senz'altro avevamo qualificato questa variante come parziale, poiché gli scostamenti rispetto alle previsioni del Prg vigente sono decisamente ridotti. A completamento di quanto adesso dal collega Masera, in realtà questa fase uno dovrebbe essere più teorica che pratica, basandoci su quanto licenziato dalla conferenza dei servizi del commercio della regione poiché perlomeno l'attuale autorizzazione all'insediamento Ikea è subordinata alla realizzazione di tutte quanto le tre fasi e così è stato perlomeno votato sia dal comune di Collegno che dalla provincia di Torino in fase di autorizzazione commerciale.

BONAVOGLIA: Ativa. Volevo solo un chiarimento, io l'altra volta non c'ero in conferenza e parlando dell'innesto provvisorio, quello sulla rotatoria lì è provvisorio?

DE CRISTOFARO: sì, l'innesto... è la prima fase delle tre fasi previste nello sportello.

BONAVOGLIA: per quanto riguarda l'insieme delle cose direi che ho visto sull'altra tavola, c'era la fascia di rispetto autostradale che è quello che a noi interessa nella tavola precedente, c'era proprio la linea. Vedo che in fascia comunque di rispetto ci sono delle viabilità, ci sono dei parcheggi, non ci sono delle costruzioni, quindi rispetto a quanto il regolamento del codice della strada dice, però vorrei solamente ancora dire... adesso questo è il progetto provincia quindi prevede già l'allargamento alla quarta corsia, quindi sicuramente anche nella parte superiore non andrà ad interferire con l'allargamento della tangenziale. Era più che altro capire nella parte in alto, vedo che è distante, quindi non dovrebbe creare problemi sulla nostra nuova viabilità in progetto.

GENTILE: se non ci sono altri interventi... prego

BARGE: Coldiretti Torino. Nelle precedenti conferenze sicuramente i miei colleghi avranno già riportato quelle che sono le problematiche di accesso ai fondi,

il consorzio Bealera, non è presente il presidente, quindi rapportarsi per quelle che sono le esigenze. Cambierei un attimo il discorso, vi rubo solo un minuto, visto che in quell'area di terreni ne sono già sottratti a sufficienza, visto che sento con piacere che non ci sono problemi di soldi, sarebbe simpatico magari la gestione del verde di tutta quest'area, concordare magari con Coldiretti Torino le assegnazioni a imprese agricole della zona, magari è già stato fatto, magari è in previsione sicuramente e anche delle parti che sono magari gestione dell'amministrazione. Una legge francese, e qui potremmo anche fare un passo in avanti noi prima di... visto che siamo in Unione Europea, non c'è ancora la legge qui in Italia, ma in Francia quando si fanno queste opere solitamente si provvede a creare delle aree anche di vendita dei prodotti locali e territoriali per valorizzare, perchè il paesaggio è importante, l'ambiente e il territorio, ma le imprese agricole vivono anche loro di soldi. Sicuramente non è in progetto, non è obbligatorio, lo lancio come idea, sarebbe bello se in tutta l'area Ikea ci fosse lo spazio, un'area per la vendita di prodotti agricoli, un'area quasi mercatale se vogliamo, visto che non parliamo di prodotti alimentari, Ikea fa un altro mestiere, poi magari faremo avere il testo della legge che viene applicata in Francia, potrebbe essere un'idea, potrebbe essere un metodo per valorizzare l'area e legarla di più al territorio. Grazie.

DE CRISTOFARO: noi terremo conto in fase più operativa di questi suggerimenti, se volete potete anche mandare una memoria con in allegato, se riesce questa legge così... grazie.

GENTILE: non ci sono altri interventi? Io direi di chiudere, prendiamo atto come conferenza delle varianti che si devono apportare alla viabilità sia all'interno del comparto Ikea, sia quelle esterne, con la precisazione che si terrà conto nella progettazione esecutiva di quanto è contenuto nella conferenza decisoria del 18 gennaio 2006. ringrazio tutti per la collaborazione e ci risentiamo, grazie.