

COMUNE DI COLLEGNO

SUAP IKEA

DEL 17/12/2007

GENTILE: buonasera a tutti, apriamo i lavori di questa ottava conferenza ormai di Ikea, questa conferenza ha come tema attualmente la concertazione degli interventi che Ikea dovrà fare in località del comune di Collegno, non ha certamente nessuna attinenza con le conferenze precedenti che riguardavano la variante urbanistica, questa è una conferenza di sportello unico che viene portata avanti sempre nel tema di concertazione tra gli enti interessati e gli operatori che dovranno realizzare poi l'intervento nella città di Collegno, per ragioni di verbale vi chiedo per cortesia di presentarvi al microfono con qualifica e ente di appartenenza, grazie.

CAPPUCCIO: Smat, Cappuccio, sono delegato dall'amministratore delegato a seguire il tema.

RUBINI: Rubini Riccardo, sono dell'Ikea, sarò il futuro project manager che seguirà la costruzione del fabbricato.

VANCOSU: Luca Vancosu, Ikea Italia retail S.r.l.

BESSO: Antonio Besso, sono progettista per Ikea Italia

MENARDI: Eugenio Menardi, progettista insieme all'architetto Besso delle opere di viabilità e altre opere per Ikea.

FORMENTO: Ing. Formento, provincia di Torino.

BONAVOGLIA: Bruno Bonavoglia dell'Ativa direzione tecnica.

BURI: Franco Buri, delegato consorzio Bialera La Comune

CASCIANO: Francesco Casciano, presidente della Top, la società di gestione del piano degli insediamenti produttivi di Collegno.

GENTILE: grazie, e tra il pubblico per cortesia? Bè, se siete presenti...

MORIZIO: Morizio Walter.. libero professionista.

DELLA SETTE: ing. Marco Della Sette, TTA di Torino, per conto della provincia abbiamo fatto una verifica dei flussi di traffico sulla viabilità del comune di Collegno.

STEFANELLI: architetto Stefanelli, collaboro con studio Tta in questo progetto.

GENTILE:

grazie a tutti, innanzitutto grazie per aver partecipato a questa conferenza perché noi riteniamo come comune di Collegno che siamo molto importanti proprio per cercare di portare avanti i progetti in un modo coordinato, non ci siamo intoppi durante l'iter burocratico e anche amministrativo di questi progetti, la motivazione di questa conferenza è decisamente questa, noi con delibera del consiglio comunale del settembre 2007 abbiamo approvato il progetto di piano esecutivo convenzionato di libera iniziativa per la realizzazione di una grande struttura di vendita nell'area che noi abbiamo denominato Cascina canonica che è in prossimità dello svincolo della tangenziale per realizzare una grande struttura di vendita da parte della società Ikea, a questa delibera, divenuta esecutiva, è seguito poi l'atto convenzionale che è stato sottoscritto tra il comune di Collegno e la società Ikea nel novembre 2007 e con la sottoscrizione di questo atto si dà praticamente il via all'esecutività di questo piano esecutivo convenzionato, con la società Ikea è stato concordato che prima di dare il permesso di costruire relativamente all'immobile, alla realizzazione del fabbricato, era corretto definire le opere di urbanizzazione la società Ikea in questo piano esecutivo convenzionato ha assunto l'onere di eseguirle direttamente, queste opere sono importanti perché hanno una valenza sia comunale che sovracomunale, alla conferenza appunto sono stati invitati anche i sindaci dei comuni confinanti, sono stati alcuni sentiti, questo progetto diciamo alcuni comuni confinanti l'hanno visto e stravisto e hanno ritenuto di non partecipare a questa conferenza, l'obiettivo di questa conferenza è appunto lo svincolo della tangenziale in Collegno, nel progetto generale del piano esecutivo convenzionato questo tipo di opera aveva determinate caratteristiche, da approfondire negli studi, la società Ativa ha richiesto di modificare con una nuova soluzione, questa nuova soluzione adesso ci verrà presentata dai progettisti di Ikea e apriremo una nuova discussione in merito a tutto questo progetto, lascerei la parola appunto ai progettisti di Ikea di illustrarci questo nuovo progetto e poi approfondiamo le discussioni. Diamo atto alla conferenza che è entrato l'ing. Masera della provincia di Torino, grazie.

BESSO:

allora, la prima immagine che è visualizzata sullo schermo è il progetto di viabilità complessiva del comparto area cascina canonica, così come è stato approvato fino alle precedenti ultime conferenze dei servizi, sia in fase di autorizzazione commerciale regionale sia in fase di approvazione dello strumento del visto esecutivo apposito che come giustamente ha detto il geometra Gentile è stato negli scorsi mesi approvato dal consiglio comunale del comune di Collegno, in questo momento abbiamo in corso la procedura per l'autorizzazione urbanistica regionale da parte

dell'assessorato al commercio della regione Piemonte, e nello sviluppo di questa procedura si sono introdotte una serie di richieste da parte della società Ativa della provincia di Torino che hanno portato una ridefinizione della rotatoria principale all'innesto tra la ex ss 24 in direzione nord sud con la costruenda strada futura circonvallazione di Pianezza che metterà in collegamento il viale Certosa attraverso il futuro ponte sulla Dora con Caselette, si tratta di una rotatoria su due livelli che nella fase di autorizzazione regionale era stata approvata con tre canne per quanto riguarda il sottopasso della strada ss 24, e invece poi questa fase ulteriore di approfondimento ha avuto una riduzione dal punto di vista del numero dei sottopassi, si è passati a due canne, avanti, questo è il dettaglio della soluzione che era stata approvata fino alle precedenti conferenze dei servizi ed è quella che è contenuta come impegna da realizzarsi da parte del soggetto attuatore nello strumento esecutivo, avanti, questa è l'immagine complessiva con la modifica inserita nel quadro complessivo della viabilità che è stata recentemente da noi apportata, avanti, e questo è il dettaglio della soluzione sulla quale si è andati, adesso lascio la parola al collega ing. Menardi che ve la spiega più del dettaglio dal punto di vista ingegneristico e viabilistico.

MENARDI:

sì, magari se possiamo ritornare indietro magari all'inizio giusto per fare ancora, ma noi abbiamo iniziato lo sviluppo del progetto originario che per noi era quello che era il progetto preliminare redatto dalla provincia di Torino e abbiamo iniziato lo sviluppo studiando e quindi elaborando questo progetto preliminare sviluppando a livello di definitivo attraverso questa viabilità che come diceva prima il collega Besso parte dal ponte sulla Dora e arriva verso la ss 24 e poi allo svincolo della Ativa, e come ricordate era costituito da tre canne, in galleria artificiale, quindi una centrale e le due che come vedete si sviluppano ai due lati, poi aveva ancora le rampe di accesso per il collegamento tra Collegno e la ss 24, sia verso est che verso ovest. Questo progetto l'abbiamo elaborato e l'abbiamo consegnato prima dell'estate, è stato esaminato dall'Ativa e dalla provincia di Torino, successivamente all'esame da parte della Ativa abbiamo avuto alcune osservazioni che erano inerenti a variare la viabilità relativamente a evitare alcune intersezioni di traffico per l'inizio e dopodiché evitare che si importasse del traffico nella zona della rotonda, può andare avanti, ora questo è sempre il progetto originario che prevedeva come potete vedere le tre canne, poi anche un intervento che era relativo alle corsie di decelerazione e di accelerazione per andare verso l'Ativa, teniamo presente che l'intervento che era previsto nel nostro definitivo che era poi sempre quello del preliminare della provincia di Torino prevedeva di

andare a intervenire sulla sede dell'attuale tangenziale Ativa, e quindi avere un permesso, un'approvazione da parte dell'Anas e questo voleva anche dire comunque dei tempi diversi di attuazione di questo intervento andiamo avanti per favore, successivamente all'esame del nostro progetto da parte di Ativa, ha considerato che era sicuramente meno incidenti per quanto riguardava, e meno di impatto per quello che era i propri flussi di traffico in uscita in tangenziale, quello di evitare di avere come avevamo detto la terza canna che è stata eliminata, che da Collegno andava direttamente in tangenziale, e ha chiesto di poter operare questa variazione, allora il traffico in arrivo da Rivoli, se uno cerca di seguire bene la strada esce con una diretta e va verso la rotonda, qualora debba andare verso Torino, entra in rotonda, inverte e va verso Torino, così il traffico che da Collegno va verso la direzione Caselette passa invece nelle canne e così anche quello che arriva da Caselette passa in sottopassaggio, viene a mancare quindi, è stato tolto il collegamento dicevamo prima per l'ingresso in tangenziale, con questa modifica l'area di intervento viene anche ridotta dal punto di vista di impatto sull'Ativa ma ci si limita esclusivamente ad arrivare intorno alla zona di questa righina che vedete qui, perché questo? Perché comunque nell'attuare questi rami abbiamo tenuto conto che è sopravvenuto nell'aprile una normativa nuova, anche relativamente alla geometria delle strade che ci ha chiesto dei piccoli allargamenti che consentono anche di poter effettuare delle piccole manutenzioni pur mantenendo la presenza del traffico, anche le canne di sottopasso sono state leggermente ampliate rispetto a quelle precedenti perché abbiamo collocato delle mezze barriere...di nuovo per andare in ossequio alle nuove disposizioni, quindi sulla geometria è variato qualcosa rispetto a quello che era il progetto originario della provincia di Torino si può andare ancora avanti per favore? Questa diciamo che si vede la parte più architettonica però volevo andare avanti alla fase costruttiva, questo è lo stato attuale che prevede lo svincolo che conoscete tutti, quello che c'è adesso dove c'è questa piccola goccia con l'uscita con l'intersezione a T per poter andare a Pianezza piuttosto che a Torino, può andare avanti ancora per favore? Allora, qui vengono presentate le fasi costruttive che prevedono in prima fase il ricoprimento di un canale che è Bialera nord, andrà poi al di sotto del sedime stradale della viabilità interna Ikea, e poi vedete la nascita di questa viabilità verde, per noi è una viabilità provvisoria su cui verrà riportato il traffico nella nostra fase di lavoro, allora la prima fase di viabilità provvisoria è questa, ma qui siamo in fase di costruzione, non c'è ancora il traffico, ancora un'altra immagine, eccola qua, allora piano piano noi cerchiamo di aggredire questa zona di svincolo per man mano cominciare a vedere il traffico sulla viabilità provvisoria e

liberare tutta questa zona che funzione nel nostro cantiere, andiamo ancora un po' avanti, ecco, ora questa viabilità provvisoria, avendo le caratteristiche geometriche di un'uscita non ha quindi necessità...e l'unica differenza rispetto alla viabilità normale sarà che avrà la viabilità di cantiere ci sono le righe gialle, tutte le varie segnaletiche, però ha tutte le caratteristiche geometriche per non dare influenze degli impatti negativi sul traffico attuale, può andare ancora avanti per favore, così noi andiamo a realizzare, purtroppo invece queste fasi costruttive riprese all'ultimo momento ripropongono ancora le tre canne perché sono ancora la parte relativa al progetto definitivo che noi avevamo consegnato, bisogna immaginare una in meno, per realizzare questi sotto passi noi pensiamo di utilizzare delle paratie di pali quindi per limitare anche l'impatto sul territorio, anche per l'impatto e i disagi alla zona Unieuro che è in esercizio compresi tutti i parcheggi, alla viabilità comunque esistenti, quindi quello che noi faremo è adottare delle tecnologie che sono quelle delle paratie di pali proprio per evitare dei grandissimi sbancamenti e movimenti del terreno, può andare ancora avanti per favore, ecco, man mano vedete la nascita di questa parte di svincolo che prevede la realizzazione di solamente mezza rotonda per la prima fase, ecco, un'altra opera che non volevo dimenticare è la parte di sifoni, perché noi abbiamo una zona interessata qui all'uscita dei nostri sottopassi abbiamo delle uscite, degli attraversamenti di canali, bialere e comunque delle reti idrauliche, per cui era già previsto nel progetto della provincia un sistema di sifoni che noi riproponiamo, avevamo già previsto nel progetto definitivo, adesso nel progetto esecutivo abbiamo in animo alcune variazioni per semplificarli un pochino ma comunque saranno sempre realizzati col criterio di manutenibilità, cioè interruzioni di un canale per volta, possibilità di mantenere in maniera alterna e quindi secondo quante sono le prescrizioni in materia di idraulica per quanto riguarda gli attraversamenti, può andare ancora avanti per favore, allora, una volta terminata questa parte di rotonda, allora ecco che il traffico viene riportato su questo ramo di viabilità e quindi abbiamo la possibilità di intervenire sulla parte successiva, ecco qua, quindi andiamo a fare nient'altro che realizzare la seconda parte di canne, sottopasso e viabilità ricordando che il nostro ambito di intervento termina in questi pallini, che sono poco prima del ponte sulla dora, questa zona, purtroppo questa macchia verde era fatta da un po' di cose verdi che sono diventati una macchia, tutta la zona degli attraversamenti che andiamo ad operare, può andare ancora avanti per favore, ecco, successivamente alla viabilità esterna noi l'abbiamo suddivisa e abbiamo suddiviso questo progetto, questo computo in due parti, viabilità esterna, che per noi è lo svincolo, e viabilità interna al terreno

Ikea, quella che sarà di accesso che comunque anche questa sarà ceduta alla proprietà del comune di Collegno che diventerà viabilità pubblica, può andare ancora avanti per favore, se ce n'è ancora, è finita, alla planimetria generale, per favore, ecco allora la viabilità che noi suddividiamo in interna e esterna Ikea, la interna Ikea è questa, che passa attorno tutto il lotto e dà gli accessi a Ikea, e qui si prevede di nuovo una strada che va in rilevato o in trincea a seconda delle zone di terreno tenendo conto dell'orografia e dei vincoli che sono stati via via dati dalle varie conferenze del servizio, fino ad arrivare a sottopassare un ponte pedonale di nuovo previsto nelle opere di urbanizzazione, e poi riuscire di nuovo sulla rotonda di Savonera, a completare per noi la viabilità pubblica in progetto non riguarda solamente lo svincolo ma riguarda anche la parte di allargamento e risagomatura della zona rotatoria di Savonera, e questo è l'intervento come sapete tutti di fase n°1 che riguarda questo ramo e questo ramo, poi c'è una fase due che però per adesso non è ancora stata portata a livello di progetto, almeno definitivo ed esecutivo, va bene, se c'è qualche domanda?

GENTILE: andiamo avanti in conferenza che sono entrati il geometra Marchetto e l'ing. Tempo del settore lavori pubblici del comune di Collegno. La parola al geometra Bonavoglia della società Ativa.

BONAVOGLIA: allora, abbiamo verificato in Ativa che tutte le richieste fatte nelle riunioni con provincia e la società che ha progettato l'intervento sono state recepite, quindi è stata creata la pista dedicata in direzione Pianezza, è stata invertita la stessa pista con quella che va a finire verso viale Certosa, è stato eliminato il sottopasso direzione Caselette, e sono state in questo modo favorite, è stato eliminato praticamente quello che era l'intervento sulle corsie di accelerazione e decelerazione, fatto importante perché ci consente di non andare a modificare quelle che sono le lunghezze dell'intervento in funzione di quanto stabilisce oggi la nuova normativa, quindi da parte di Ativa è tutto secondo quanto stabilito, ribadisco che dovrà essere fatta e modificata praticamente, perché la convenzione era già stata fatta, gli attori della convenzione sono il comune di Collegno, la provincia di Torino e l'Ativa, in quanto la provincia dovrà prendere in carico tutta quanto l'asta che parte comprendendo anche la nuova variante di Pianezza e Alpignano, quella che va a Caselette, quindi nella convenzione dovrà comparire, ribadisco che la convenzione deve essere approvata dall'Anas in ogni caso, chiaramente fatta in questo modo è molto più semplice, perché l'Anas si deve pronunciare non su un discorso di accelerazione decelerazione, quindi la convenzione dovrà avere allegata la

documentazione grafica, quella classica di planimetrie, profili e sezioni tipo, dovrà avere le tavole di attuazione, quindi dovrà comprendere la fasi attuative, le planimetrie con la segnaletica provvisoria e definitiva, la planimetria dimostrativa delle aree occupate, va bè, non penso che serva altro, naturalmente tutta la parte di viabilità provvisoria e fasi attuative devono essere concordate con la nostra direzione viabilità e manutenzione, una cosa in più che chiediamo è che nella precedente convenzione, nello schema che era stato fatto non era stata inserita è che mancava la protezione rispetto alla viabilità interna della tangenziale, quindi chiederemo di uniformare con apposito sicurvia il nuovo tratto di pista direzione tangenziale, diciamo Certosa- Tangenziale Nord Settimo, fino allo svincolo di Savonera, e in parte è già fatto, perché è già stato costruito di in seguito alla costruzione dello svincolo di Savonera, ci sono dei tratti però che sono difformi e quindi a protezione della viabilità interna chiediamo questa cosa, altro nulla, dovrebbe essere tutto...

MENARDI: ma, mi scusi, noi possiamo andare a lavorare sulla tangenziale?

BONAVOGLIA: con ordinanza apposita potete farli...

MENARDI: mi lascia un po' perplesso in realtà, perché noi dovremmo attuare delle...scomputo, andiamo sulla tangenziale, a casa di Ativa?

BONAVOGLIA: no, questo può essere definito anche con...dobbiamo valutare, però come è stato fatto per lo svincolo Pip anche in questo caso deve essere adeguato alla viabilità...

MENARDI: no, ma noi la viabilità non la tocchiamo, siamo distanti, guardi, noi siamo in quella zona, quindi quella viabilità lì non abbiamo nessuna influenza...

BONAVOGLIA: ma siete in fascia di rispetto autostradale e quindi avete...e sì sono 60 metri, quindi in ogni caso questa viabilità deve essere protetta, ma in parte è già esistente, si tratta solo di dare continuità a quello che c'è, e comunque poi vi chiederemo anche di evitare di creare problemi di abbagliamento con il traffico, quindi bisognerà verificare che, ma questo si tratterà di mettere del verde o altre cose, altro nulla, siete molto bassi, quindi non dovrebbe essere necessario, comunque laddove, queste sono le classiche prescrizioni per le urbanistiche che facciamo normalmente per evitare problemi sulla nostra viabilità esistente, e invece altro è tutto...ah, nella convenzione che verrà fatta ci sarà la solita tavola dimostrativa con le competenze, quindi ci saranno i tratti che gestirà l'Ativa come gestione e

manutenzione e che poi saranno gestione e manutenzione della provincia, avrei finito a questo punto non c'è altra...

GENTILE: per la provincia di Torino ing. Masera.

MASERA: dunque, quello che vorrei dire è soltanto questo, qui c'è stata evidentemente questa modifica che è già stata ampiamente descritta, della rotatoria in arrivo dalla nuova strada che noi stiamo in convenzione con il comune di Collegno realizzando col nuovo ponte, le previsioni che noi avevamo fatto erano quelle che prevedevano tutte quelle vie che riuscivano in qualche modo ad evitare che la rotatoria fosse troppo impegnata anche prevedendo questo innesto che deve avere un carattere di provvisorietà di ingresso dell'Ikea, la nuova richiesta che nasce dalla necessità di non andare a modificare le piste dell'Ativa evidentemente crea un maggior impegno di questa rotatoria, e quindi abbiamo studiato, dato un incarico all'ing. Della Sette di studiare questa cosa adesso ve ne parlerà quello che mi sembra importante dire in questa fase è ribadire quello che è stato detto prima, cioè la provincia dovrà prendere in carico tutta l'asta poi alla fine, però evidentemente la presa in carico di questa parte che riguarda ancora una situazione provvisoria avverrà nel momento in cui verrà realizzata poi quella famosa trombetta che è prevista nella seconda fase, che è importante poi nel momento in cui entra in funzione il ponte, cioè ricordo che l'idea di fare questo innesto provvisorio nasceva proprio dal fatto che i tempi di realizzazione del ponte erano lunghi allora come tale non si poteva pensare che una struttura come Ikea, che aveva evidentemente organizzato tutti i propri investimenti in questo periodo potesse entrare in funzione tra due anni, questi potranno essere i tempi ragionevoli per la realizzazione di questa strada, e quindi questo sarà l'innesto provvisorio, però bisognerà pensare evidentemente a un orizzonte tra due anni con l'entrata in funzione di questa trombetta e la dismissione di questo pezzo e in quel modo ecco che la rotatoria potrà avere una sua funzionalità migliore, ecco volevo soltanto dire questo posso passare la parola all'ing. Della Sette per invece lo studio della perché noi avevamo dato l'assenso a questa semplificazione della rotatoria, però su verifica della funzionalità evidentemente, ma se poi non funziona non...

DELLA SETTE: sì, grazie, ma noi abbiamo fatto tutta una serie di verifiche attraverso uno strumento di micro simulazione del traffico proprio per vedere anche in termini puntuali quale poteva essere il dimensionamento delle code, dei possibili ritardi sull'intero sistema che voi vedete disegnato qua. Io vorrei fare una premessa che è molto importante, tutto lo studio dipende da un

fattore che in questo momento è ancora un po' incerto, e cioè come si comporteranno gli utenti nei confronti di questa viabilità che presenta delle alternative, ad esempio con sono più ingressi, perché noi ad esempio stimo valutando questo ingresso qua, da questa rotatoria, però non dimentichiamoci che c'è anche un ingresso qua legato a questo sistema che presenta un altro accesso della tangenziale e dalla ss 24, quindi in realtà è un sistema complesso in cui ci sono due importanti nodi di collegamento con la tangenziale, molto diverso è il cosa se i clienti arrivano da questo svincolo o se i clienti arrivano da questo, come facciamo a saperlo, noi possiamo fare delle ipotesi, come del resto ha fatto anche Ikea nel momento in cui ha fatto gli studi di traffico, in realtà la cosa migliore sarebbe cercare di ottimizzare questo sistema, e per ottimizzarlo sarebbe opportuno avere un sistema di indicazioni che guidi gli utenti all'uscita migliore, questo è un problema non banale, perché si tratterebbe di immettere delle indicazioni sulla tangenziale, indicazioni che in realtà il codice della strada non prevedrebbe di poter mettere, perché sono indicazioni non propriamente di località ma di un centro commerciale per esempio, però la finalità di questo non è la pubblicità al centro commerciale, ma è il corretto indirizzamento degli utenti alle uscite, mi spiego meglio, se ad esempio un utente arriva dalla tangenziale, esce qui e deve farmi tutto questo giro per entrare all'Ikea, evidentemente mi impegna due rotatorie sulla ss 24 che sono già abbastanza impegnate, se invece prosegue, esce qui ed entra così, chiaramente l'impatto è decisamente minore, oltretutto qui sarebbe molto semplice, e noi ci sentiremmo di fare questa proposta, di fare un piccolo baffo quindi una corsia dedicata anche in questo caso per l'accesso diretto, così come è stato studiato qui, in modo che i clienti Ikea non devono neanche impegnare la rotatoria per entrare ma possono direttamente farlo; in queste condizioni, in cui non tutto, però una buona parte del traffico viene indirizzato su questo accesso che diventa quello principale, allora, questa rotatoria, non presenta particolari problemi e la possiamo progettare in modo ottimale anche in funzione di altre esigenze, per cui diciamo che dal punto di vista del traffico questa non ci crea particolari problemi, anche il fatto di aver accorciato le corsie di accelerazione e di decelerazione sulla tangenziale non dovrebbe creare particolari problemi e comunque adesso io qui lo dico anche se non è oggetto di questo studio, comunque diciamo che comunque funzionano già molto meglio rispetto a questa zona di scambio che già esiste che invece è ben più problematica se vogliamo perché è più corta e qui c'è veramente un incrocio di due flussi, quello che sta entrando e quello che sta uscendo, per cui direi queste modifiche ben vengano, non danno particolari problemi, il fatto di avere due canne anziché tre non ci

crea particolari inconvenienti, diciamo che l'unico inconveniente che potrebbe nascere è proprio questo, io lo definisco traffico parassita se volgiamo, di quelli che devono fare tutto questo giro e che però hanno delle altre alternative più efficace quindi bisogna soltanto indirizzarli, accompagnarli e fare in modo che le usino, credo di aver detto tutto quanto faceva parte dello studio, poi ovviamente noi abbiamo il modello, possiamo anche rispondere ad eventuali ulteriori modifiche nel momento in cui fosse necessario, per cui rimaniamo a disposizione sia della provincia, che dell'Ativa che di chiunque altro abbia interesse, grazie.

GENTILE: grazie, per il comune di Collegno, ing. Tempo.

TEMPO: ma, se le cose sono come sono state descritte finora dal nostro punto di vista non ci sono problemi.

GENTILE: dunque, chiederei per cortesia, visto che esiste uno studio fatto da voi per conto della Provincia, se era possibile acquisirlo anche agli atti della conferenza visto che tratteremo anche altri temi in merito alla viabilità, se possono essere depositati agli atti visto che interessava adesso la società Ikea, poi interesserà l'altra parte di..., quindi avere questui studi credo sia importante, proprio per quello che diceva lei, ingegnere, prima, se non ci sono altri interventi direi che possiamo andare verso la conclusione, la Smat.

CAPPUCCIO: avete fatto comunque un'indagine dei sottoservizi, no, mi riferisco...

MENARDI: si, indagini dei sottoservizi, andando dai vari enti a cercare di avere informazioni circa tutto quello che poteva interessare la zona del sottopasso, interessata dagli scavi, purtroppo non abbiamo rappresentato qui visibile la planimetria con i sottoservizi però diamo tutta una mappa di sottoservizi in cui c'è una rete gas, c'è un servizio Snam, ci sono un po' di cose, però ecco i servizi che noi abbiamo trovato possono essere portati tutti alla superficie cioè al di sotto della pavimentazione stradale, tant'è che l'estradosso della nostra canna è circa meno 60, meno 65 da quello che, abbiamo lasciato una buona zona di ricoprimento ecco.

CAPPUCCIO: quindi c'è il progetto della variazione dei sottoservizi e anche dalla considerazione che se si attiva una struttura di quelle dimensioni chiaramente bisognerà aumentare chiaramente le tubazioni per esempio dell'acquedotto per quanto riguarda i carichi di incendio ecc, questo è già stato preso in considerazione? Le dimensioni della rete, mi risulta che

abbiamo un cento, e chiaramente non è sufficiente a proteggere per i carichi di incendio...

RUBINI: allora, su questo posso rispondere io, allora noi abbiamo delle vasche di accumulo, quindi non abbiamo bisogno di avere un maggior diametro delle tubazioni dell'acquedotto perché noi naturalmente abbiamo le nostre vasche, quindi preleviamo il minimo possibile, e poi dopo...

VANCOSU: sono Vancosu di Ikea, volevo sapere, in ordine ai tempi di sottoscrizione di questa convenzione che è molto importante, quindi le modalità di procedimento, ecc.

BONAVOGLIA: ecco, per quanto riguarda la convenzione adesso noi metteremo giù lo schema di convenzione da sottoporre all'Anas, ovviamente prima di sottoporlo all'Anas con il geometra Gentile con la provincia vedremo che sia tutto a posto, alla convenzione dovremmo allegare il progetto come prima detto, e dopodiché lo inviamo all'Anas, l'Anas non è molto celere nelle approvazioni, però diciamo che il tutto dovrebbe risolversi entro sei mesi, ecco, diciamo così. Quindi si tratterà poi magari di dare una spinta.

MENARDI: ma, se non mi sbaglio, quando avevamo parlato in Ativa si diceva che noi comunque, rimanendo fuori del sedime Ativa, potevamo comunque iniziare quest'opera, al di là del permesso e dell'accoglimento Anas, questo si parlava, o mi sbaglio?

BONAVOGLIA: Assolutamente no perché tutto ciò che va a toccare il sedime che è dismissibile all'Anas deve essere sottoposto a parere Anas, siccome la rotatoria, parte delle piste e quant'altro viene costruito su sedime dismissibile all'Anas questo deve essere approvato, poi quello che viene fatto al di fuori del sedime Anas, nei lavori di perfezionamento di quanto deve essere approvato, può essere eseguito con nostra autorizzazione.

MENARDI. E di quello che è rappresentato lì che cosa possiamo eseguire? niente.

BONAVOGLIA: no, ci sono tutte le fasi attuative iniziali, fino all'arrivare alla recinzione, dopodiché bisogna aspettare, ma comunque non siamo pessimisti su questa cosa...

MENARDI: non è questione di essere pessimisti, è solo che avevamo ipotizzato che tutta questa modifica di viabilità non andava a interferire sulla corsia di accelerazione e decelerazione, almeno, questo mi sembrava dalla riunione

fatta in Ativa alla presenza del prof. Lombardo, ci consentiva di iniziare ad operare o comunque eravamo confidenti che il parere Anas non poteva essere sbarrante o comunque di diniego su una soluzione di questo genere perché non andava a cambiare, ad inficiare quello che è il terreno della tangenziale, ma interveniva esclusivamente a margine, lasciando praticamente inalterate le due dirette che vanno in ingresso e in uscita in tangenziale.

BONAVOGLIA: questo semplifica il rapporto con l'Anas ma assolutamente non risolve il rapporto con l'Anas, perché deve dare il parere, quindi deve dare l'approvazione su tutto ciò che è viabilità dismissibile, di conseguenza su tutto, e il discorso dell'accelerazione e decelerazione come dicevo prima ha risolto un problema per lunghezza delle piste secondo norma degli incroci con i vari flussi e di conseguenza non poteva essere che un ritardo nell'approvazione della convenzione stessa, però tutto ciò che è lì deve essere approvato dall'Anas.

GENTILE: per favore dovete dire i nomi se no non riusciamo poi...

MENARDI: mi scusi, potrebbe ritornare indietro, anzi no mi potrebbe dare le slide di nuovo, solo per capire se stiamo facendo il progetto esecutivo e quindi se ci sono delle cose che possiamo fare, anticipare oppure no, perché quando ci eravamo visti addirittura si era tracciata una riga che qui non abbiamo rappresentato, ma ci era stato detto voi da questa riga che era più o meno a questo livello qua, da questa riga in giù potete fare tutto quello che volete perché non c'entra con noi, oggi però non è più così?

BONAVOGLIA. Assolutamente no, voi non potete fare tutto quello che volete, assolutamente, ripeto e ribadisco, tutto ciò che è dismissibile all'Anas e quindi su terreno, deve essere approvato dall'Anas, il nostro ente concedente, di conseguenza tutto quello che può essere fatto al di fuori dell'area autostradale oggi può essere eseguito fino alla recinzione autostradale ma non può andare a interferire con il traffico autostradale, oggi però, dopodiché viene approvata la convenzione e si va avanti, non è che noi possiamo dire non toccate le piste e andiamo avanti, lì tutto lo svincolo deve essere approvato dall'Anas...

MENARDI. Ma, mi sembra solo che sia cambiato scenario oggi rispetto a quello che ci eravamo detti a luglio.

BONAVOGLIA: ma pare proprio di no, perché la nostra convenzione lo dice chiaramente che tutta l'area che era del vecchio svincolo viene utilizzata dal nuovo svincolo in parte, tutto ciò che è fuori dal nostro svincolo a noi non interessa, potete fare quello che volete, ma non potete attestarvi sulla viabilità esistente, questo è quanto una cosa che non si è ancora detta e che diciamo, è che a rotatoria che viene realizzata, viene realizzata in sostituzione di quella che era già stata approvata dall'Anas sul progetto della variante di Pianezza Alpignano, motivo per cui non l'abbiamo realizzata, abbiamo comunicato questo all'Anas che ha approvato, di modo che non andiamo a intervenire su una rotatoria per poi rifarla di nuovo da zero, quindi se in comune è stato depositato un progetto, non è stato realizzato proprio perché con Ikea si è deciso di fare questa nuova sistemazione, che prevede oltretutto la rotatoria in posizione leggermente disassata rispetto a quello che era il progetto iniziale nostro, e oltretutto con dimensioni diverse.

VANCOSU: due domande geometra, la prima è, il progetto che noi vediamo in realtà era già stato approvato da Anas proprio in funzione di quello che lei ha detto adesso, cioè che la realizzazione della rotatoria era un'opera che dovevate ancora voi realizzare insieme al prosieguo della strada verso nord, quindi non andiamo noi oggi a modificare un progetto...

BONAVOGLIA: il progetto della variante alla 24 innanzitutto non era a doppio livello la rotatoria e poi non era in quella posizione, completamente diverso, noi non andavamo a modificare le nostre piste di svincolo mentre nel nostro progetto compare il cambio che dall'altra parte è già stato inserito come realizzato, in realtà lo stanno facendo adesso la parte destra lassù in alto, quindi è completamente diverso.

VANCOSU: seconda domanda, quindi teoricamente i lavori possono essere realizzati su aree non di Anas/Ativa, quindi in questo caso su aree di provincia, di comune e di privati, questo conferma che è possibile farlo?

BONAVOGLIA: confermo che è possibile farlo e ribadisco quanto ho detto prima, che non può essere oltrepassata la recinzione, perciò in fascia di rispetto noi diamo il nulla osta nelle more di perfezionamento dell'atto che è la convenzione di realizzare queste viabilità provvisorie, in attesa dell'approvazione.

BESSO: ma, la recinzione non viene toccata, la vostra recinzione lei intende la rete a bordo scarpata, ai piedi della scarpata?

- BONAVOGLIA:** allora, per recinzione intendo che lo svincolo attuale nostro non deve essere modificato; fino a quando ovviamente non c'è l'ok dall'Anas,
- GENTILE:** ci sono altri interventi? Direi che possiamo concludere la conferenza allora, con questi impegni, perché dobbiamo chiudere ad ogni modo con qualche determinazione, allora, la società Ikea si impegna a presentare il progetto a provincia, Ativa, comune secondo le indicazioni che sono emerse oggi in conferenza, la società Ativa modifica il testo della convenzione concordandolo con provincia e comune e lo predisponiamo per l'autorizzazione all'Anas il più presto possibile, credo che questi possano essere gli impegni che ci assumiamo noi come comune di Collegno cercheremo di sollecitare anche insieme ad Ativa e provincia l'Anas perché esprima questo parere il più presto possibile, visto che di questo progetto se ne parla da un bel po' e quindi vediamo di arrivare il più presto possibile alla conclusione di questa vicenda, se non ci sono altri interventi concluderei la conferenza in questo modo.
- BURI:** sono Buri della bialera la comune, delegato della Bialera la comune, io ho sentito prima l'ing. Maserà che parlava di una fase due che non è qui illustrata, mi pare che abbiamo parlato di una trombetta e così via, se ne può parlare un attimo di questa cosa, io volevo soltanto dire che abbiamo fatto un'osservazione...
- GENTILE:** io vorrei solo precisare una cosa, qui non stiamo rimettendo in discussione ciò che è già stato approvato in conferenza dei servizi, ormai è già approvato e quindi le osservazioni che sono state fatte sono state prese in considerazione e nel consiglio comunale in sede di approvazione del piano esecutivo convenzionato ha già detto come intende prendere in considerazione le osservazioni fatte da tutti i cittadini che hanno osservato, compreso il consorzio della Bialera, oggi stiamo mettendo solo in discussione il fatto che è stata richiesta una modifica a una parte del progetto relativa allo svincolo, per cui non è il caso di illustrare nuovamente il progetto che è già stato illustrato ampiamente per più di una conferenza, visto che siamo all'ottava conferenza di Ikea. Non ci sono altri interventi...
- BURI:** ne faccio ancora una io, grazie, visto che non posso essere soddisfatto nella mia domanda ne faccio un'altra o a Menardi oppure all'ing. Maserà riguardo alla problematica delle bialere, ci sono tre bialere le quali dovranno essere sifonate, mi pare che nell'attuale progetto, che è più semplice di quello precedenti mi pare di capire che verrà ristretto

l'intervento nel senso che sarà meno larga la sifonatura, mi pare di capire, il progetto vorremmo solo che ci venga poi illustrato nei suoi dettagli, anche perché si tratta di seguire un calendario ben preciso, noi possiamo togliere l'acqua all'interno dei canali soltanto in alcuni mesi dell'anno per cui è una cosa anche...

MENARDI: sì, allora noi in fase di progetto esecutivo abbiamo ipotizzato delle fasi di intervento anche per quanto riguarda la parte di canali che sono interessati da opere, e in ogni caso abbiamo prima comunque di arrivare all'esecutività di questo progetto, addirittura pensavamo agli inizi di gennaio di arrivare a una definizione compiuta di tutte queste sezioni idrauliche, i fare comunque una visita ai vari enti che sovrintendono a questi canali anche perché noi adesso a livello di dimensionamento abbiamo preso le sezioni idrauliche esistenti, e allora su questa scorta abbiamo dimensionato tutte le opere di tombinatura, i sifoni rimangono sempre tre, sono sempre gli stessi di prima, non cambiano niente, li abbiamo solo semplificati un pochino, perché comunque, che sia costruita o no la terza canna noi prevediamo comunque che un domani qualsiasi opera possa essere realizzata, quindi per noi il sifone rimane largo come prima, non cambia mai.

BURI: volevo ancora chiederle, per ciò che riguarda l'altro tratto di bialera che passa all'interno della proprietà Ikea che cosa prevedete, che venga lasciato a cielo aperto, come dire, a me pare dal disegno che sia intubato, no? È solo perché devo relazionare poi...

MENARDI: c'è il tratto verde, se può prendere le altre, quelle che erano colorate, rosso giallo e verde, ancora, eccolo qua, questo è il primo che noi tombiniamo, che chiudiamo, non chi chiudiamo scusi, lo tombiniamo, lo incassiamo in una struttura di cemento armato, in tubato con la sezione idraulica pari alla sezione trapezio attuale di pelo libero di traboccamento per intenderci, prendendo la stessa sezione idraulica, anche perché molti dati di questi canali noi non li abbiamo, allora per garanzia abbiamo preso la sezione idraulica attuale, però vi sottoporremo sicuramente tutte le opere che andiamo a fare, e i dati idraulici che avete voi noi abbiamo solo le sezioni che abbiamo rilevato a livello topografico.

BURI: sì, va bene, volevo ancora chiederle, visto che ci siamo, l'altra bialera che è il canale Parolo, quell'altra che è descritta in blu o in viola credo, ecco, questa viene lasciata a cielo aperto con...

- MENARDI: sì, quella viene lasciata a cielo aperto, solo noi interferiamo con la viabilità facciamo un piccolo sovrappassino, intubiamo un pezzettino, un ponticello per intenderci, ma non facciamo niente, rimane com'è perché gli passa mi sembra una pista ciclabile a lato, vero?
- BESSO: sì, m dall'opera Parolo siamo già stati loro hanno un ufficio tecnico dal geometra Cena, si chiama, Pavese, anzi, e abbiamo illustrato quelli che erano gli interventi noi avremmo avuto intenzione di realizzare, proprio perché non eravamo sicuri che fosse stato presente nelle conferenze dei servizi precedenti per cui stiamo preparando un'istanza con allegata la documentazione anche loro, per gli interventi che dobbiamo fare, perché abbiamo alcuni interventi in fase previsionale di cantiere che interesseranno il Parolo per cui sono edotti, ecco.
- BURI: le ho chiesto solo questo perché noi abbiamo una canale secondario che è parallelo a questo, che appartiene al nostro canale, la Viassa, si chiama, anche questo verrà....
- BESSO: parallelo alla Viassa...tra la strada Viassa e il canale Parolo...
- BURI: che si chiama Viassa....
- BESSO. E anche su questo è previsto l'intervento e poi sono previsti, potrebbero essere previsti alcuni interventi di deviazione e sifonaggio in corrispondenza delle rotatoria piccola di disimpegno dell'area logistica Ikea, faremo un intervento su Parolo, perciò anche su quello se vengono definiti vi chiediamo poi autorizzazione, vi sottoponiamo poi il progetto specifico.
- GENTILE: va bene, se non ci sono altri interventi ribadisco che allora Ikea si impegna a presentare il progetto secondo le indicazioni che sono emerse in conferenza oggi, Ativa modifica il testo della convenzione, vediamo di raggiungere l'obiettivo nel più breve tempo possibile, direi che non viene convocata nessun'altra conferenza su questo tema, lo diamo per accolto e andiamo avanti, grazie a tutti e buona sera.