

COMUNE DI GAGLIANICO

MASTER PLAN - Strada Trossi

ELABORATO

A

DATA

23.08.2011

SCALA

*** **

TITOLO DELL'ELABORATO:

Relazione

ALLEGATO ALLA DELIBERA C.C. n° _____ DEL _____

Il Segretario Comunale

IL SINDACO

Il Responsabile del Servizio

Timbro e firma

Timbro e firma

Timbro e firma

Dott. Ing. Giorgio Della Barile Studio Tecnico

Via Mazzini n°2 13818 Tollegno (Biella) - telefono e fax 015 421242 0335 6814543

Email segreteria@dellabarile.com

RELAZIONE

DESCRIZIONE DELL'AMBITO URBANISTICO	2
MOTIVAZIONI DELLO STUDIO	2
ANALISI SINTETICA DELLO STATO DI FATTO	3
ELENCO CRITICITÀ PERCEPITE	4
AZIONI PER IL LORO SUPERAMENTO	5
OBBIETTIVI DEL MASTER PLAN	5
AZIONI PREVISTE DAL MASTER PLAN	5
OPERE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO; OPERE DI COMPENSAZIONE E MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI	6
VALUTAZIONE DEL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBBIETTIVI PREFISSI	6
COERENZA CON LE LINEE DI INDIRIZZO ed ANALISI COMPARATA	6
DEGLI EFFETTI VISIVI ANTE E POST INTERVENTO	6

DESCRIZIONE DELL'AMBITO URBANISTICO

L'ambito della strada Trossi interessante il Comune di Gaglianico, rappresenta il tratto terminale della principale viabilità di collegamento del capoluogo biellese con Vercelli; negli ultimi decenni è stato luogo di una prima espansione o rilocalizzazione di piano di attività produttive localizzate nelle vallate e successivamente, unitamente alla crisi del settore tessile, ad una spontanea trasformazione degli stessi verso un terziario prevalentemente commerciale. Pur essendo parte del comune di Gaglianico, l'ambito rappresenta l'espansione sud di Biella che con la realizzazione del nuovo ospedale e del centro commerciale Gli Orsi, oggi ha di fatto spostato il baricentro dei servizi e delle attività terziarie soprattutto commerciali del capoluogo. Congiuntamente alla riformulazione della principale viabilità di valenza provinciale di collegamento esterno, soprattutto attraverso il nuovo peduncolo di collegamento autostradale ed il "Maghettone", si è cercato a differenti livelli di competenza di guidare una graduale transizione del tratto di viabilità verso una regionalizzazione, cercando di conciliare la contestualità di caratteristiche ed esigenze opposte, l'una legata alla necessità di messa in sicurezza del tratto dal punto di vista viabilistico in relazione agli usi terziari in atto ed in progetto, l'altro di continuare ad assolvere alla funzione di collegamento del traffico in transito da e per il capoluogo di provincia. In questo senso alla formazione di un primo parziale piano particolareggiato promosso dall'Amministrazione Comunale per la "Zona T (Trossi)" è seguita una iniziativa promossa dall'Amministrazione Provinciale attraverso una concertazione con tutti i comuni interessati che ha portato ad un condiviso progetto di messa in sicurezza che ha costituito e costituisce tutt'oggi la linea di indirizzo di tutta la progettazione interessante la viabilità; su queste premesse, il Comune di Gaglianico ha promosso l'adeguamento del proprio strumento urbanistico generale alla nuova normativa sul commercio, anche attraverso la proposta di un Progetto Unitario di Coordinamento, interessante l'addensamento extraurbano A5 che è stato possibile riconoscere, proponendone contestualmente una riformulazione strutturale.

MOTIVAZIONI DELLO STUDIO

L'approvazione della variante strutturale allo strumento urbanistico generale vigente, ha inserito tra le modificazioni introdotte ex officio dalla Regione Piemonte nella D.G.R. N° _____ del _____.2011, la necessità di subordinare gli interventi lungo la strada Trossi, alla preventiva formazione di un Master Plan quale studio mirato alla riqualificazione ambientale e paesaggistica contenente linee guida prescrittive di indirizzo della progettazione dei singoli interventi.

ANALISI SINTETICA DELLO STATO DI FATTO

L'area è caratterizzata dalla importante presenza di insediamenti commerciali che hanno sostituito ed integrato nel tempo, precedenti insediamenti produttivi, realizzati quale prima rilocalizzazione di piano di parte degli opifici del comparto tessile biellese tradizionalmente insediato nelle vallate subalpine. Si estende su entrambi i lati della Strada Statale n° 230 detta "Strada Trossi", individuata dalla toponomastica come Via Cavour, con una profondità variabile. L'area si è formata a partire dai primi anni sessanta con la comparsa dei primi insediamenti produttivi ma si è sviluppata negli anni Settanta-Ottanta con la progressiva trasformazione delle attività produttive in attività terziarie commerciali; questa trasformazione ha lasciato una pesante eredità in termine di qualità degli edifici (la maggior parte è stata pensata per l'industria o l'artigianato e mal si adatta alla destinazione commerciale). Inoltre esistono superfici sotto-utilizzate o non utilizzate che possono essere occupate da strutture a destinazione d'uso commerciale. Esse sono indicate nel P.R.G. come "Aree per insediamenti commerciali di nuovo impianto". Lungo Via Cavour sono state indicate nuove aree per le quali si è cercato di individuare la necessità di opere infrastrutturali destinate al soddisfacimento del fabbisogno di posti auto e aree a standard ipotizzando la presenza delle possibili tipologie di esercizi commerciali previsti dalla normativa sul commercio vigente (Art. 8, comma 3° del D.Leg. 114/98 e Art. 4, comma 1° della legge regionale sul commercio). Il tratto considerato della ex S.S. 230, risulta essere ricompreso tra due grandi distribuzioni commerciali poste ai confini comunali con Biella e Verrone che si ritiene costituiranno nel prossimo futuro, i poli estremi del tratto a maggior presenza di attività commerciali del biellese, soprattutto per quanto riguarda il comparto extra alimentare. Tale modificazione, unita alle programmazioni e realizzazioni di differenti ipotesi di collegamento del capoluogo con la rete autostradale nazionale, portano all'esigenza di un profondo ripensamento di quella che è nata come principale arteria di collegamento con l'allora capoluogo della provincia, Vercelli, con flussi di traffico inferiori a quelli attuali di almeno un ordine di grandezza. Le valutazioni in merito alla sicurezza effettuate dallo studio provinciale indicano senza alcuna alternativa l'esigenza primaria, già per la situazione fotografata con lo stato di fatto, di proporre una riformulazione della viabilità veicolare, pedonale e ciclabile che garantisca sicurezza ed incolumità degli utenti. Questa primaria esigenza è stata ricercata dalla proposta progettuale del Piano Provinciale di messa in sicurezza come del P.U.C. attraverso la composizione dei seguenti elementi:

- realizzazione di quattro corsie, due per ogni senso di marcia, su tutto il tracciato stradale;
- realizzazione di uno spartitraffico centrale che separi in modo netto e non valicabile i due sensi di marcia;

- realizzazione di rotatorie con precedenza a chi transita nell'anello in corrispondenza di quasi tutte le intersezioni stradali. La maggior parte delle rotatorie proposte presentano un diametro utile di 30 - 35 metri, con anello di circolazione avente larghezza utile di 8 metri, corona pavimentata, eventualmente sormontabile, della larghezza di 1 metro, aiuola centrale non sormontabile da sistemare sagomandola in rilevato a verde e completa di impianto di illuminazione. Le rotatorie sono previste ad interasse breve (350 – 600 metri) nelle aree urbane per non gravare come incremento di traffico sui tratti di strada interessati e per non creare situazioni di disagio nei confronti degli utenti e di quelle persone che lavorano o vivono lungo tale strada;
- riorganizzazione degli accessi carrai esistenti; vengono indicati gli accessi ritenuti ammissibili nell'ambito della progettazione. La proposta indica nelle tavole grafiche con simbologia differente quali accessi carrai sono ad uso commerciale, artigianale/industriale o privato;
- la tipologia prevalente presenta una pista ciclopedonale di tipo bidirezionale, separata dalla carreggiata stradale da cordonature non valicabili, con una larghezza di 2,50 m. Dove non è stato possibile mantenere tale tipologia, per carenza di spazio o per profilo di terreno con livellette alquanto diverse rispetto al piano stradale, si è adottata la soluzione di due piste ciclopedonali separate monodirezionali, poste ai lati della strada. In corrispondenza delle intersezioni stradali sistemate a rotatoria, sono previsti attraversamenti ciclopedonali in modo da avere percorsi segnalati che permettono di accedere alle strade secondarie. Nei tratti urbani più compromessi, dove gli insediamenti commerciali hanno una netta prevalenza sugli altri e quindi con una presenza significativa di pedoni che transitano ai bordi della strada, è opportuno considerare l'uso della pista ciclopedonale preferibilmente come marciapiede.
- realizzazione di apposite isole opportunamente dimensionate per le fermate dei mezzi di trasporto pubblico, poste al di fuori delle corsie di marcia, dotate di apposito spazio per l'attesa del mezzo di trasporto, complete di pensiline e di illuminazione e con attraversamento pedonale illuminato che collega le due piazzole antistanti.

ELENCO CRITICITÀ PERCEPITE

- Estrema eterogeneità compositiva dei fronti degli edifici e delle relative aree pertinenziali;
- Assenza di una vera e propria viabilità pedonale protetta che si costituisca quale elemento continuo lungo tutto il comparto;
- Attuale pericolosità di accesso ed uscita veicolare ai singoli lotti per le manovre che richiedono una svolta a sinistra;

- Estrema eterogeneità degli impianti pubblicitari che in qualche caso risultano, per percezione, predominanti rispetto alle dimensioni dell'edificio che ospita l'attività;
- Fronti secondari ed impianti tecnologici a vista, fortemente caratterizzanti le percezioni visive del comparto dagli adiacenti ambiti residenziali;
- Disuniformità del livello di illuminamento tra i comparti, sia per quanto attiene ai fronti principali lungo Trossi che per le aree pertinenziali, che contribuisce a creare una discontinuità di percezione visiva dell'ambito intero durante le ore notturne;
- Disomogeneità cromatica dei fronti strada degli edifici;
- Presenza di aree di stoccaggio materiali fronte strada prive di mascheramenti;
- Disuniformità distributiva all'interno delle aree a parcheggio pertinenziali ed assenza di continuità tra aree simili poste in aderenza;
- Estrema eterogeneità tipologica di recinzioni e pavimentazioni esterne, degli elementi di arredo urbano e delle aree verdi.

AZIONI PER IL LORO SUPERAMENTO

Per i comparti attuati, come per quelli di nuova costruzione, in relazione alle possibilità di intervento di manutenzione, ristrutturazione, completamento o nuova costruzione, la ricerca di un risultato di riqualificazione viene affidata alla formulazione di indicazioni con valenza prescrittiva di carattere generale in relazione ai principali argomenti riguardanti gli aspetti qualificanti dal punto di vista ambientale e paesaggistico; tali aspetti vengono puntualmente puntualizzati nelle singole schedature normative predisposte per ogni singolo comparto di intervento.

OBBIETTIVI DEL MASTER PLAN

Riqualificazione ambientale e paesaggistica, attraverso la modificazione della percezione **visiva** volta a smorzare i contrasti e le discrasie esistenti, come di quella **sociale** attraverso l'esaltazione della continuità della trama commerciale.

AZIONI PREVISTE DAL MASTER PLAN

- Definizione di linee guida prescrittive di carattere generale;
- Schedatura particolare di ogni comparto individuato, contenente indicazioni specifiche;
- Costituzione di un sistema di valutazione delle singole proposte progettuali, in relazione agli obiettivi di riqualificazione ambientale e paesaggistica.

OPERE DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO; OPERE DI COMPENSAZIONE E MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI

Le linee guida prescrittive sono state formulate tenendo conto che la quasi totalità dell'ambito risulta già edificata, rappresentando i lotti ancora liberi una frazione quantitativamente poco significativa; in questo senso la difficoltà di incidere su un ambito pressoché totalmente attuato non può che portare ad una valutazione anche degli aspetti minimali, ricercando una linea che conduca a coerenza l'ambito anche attraverso interventi minimali quali quelli manutentivi. Sia gli aspetti di carattere generale prescritti come le indicazioni puntuali indicate per ogni singolo comparto, seguono il principio della linea di indirizzo, ponendo quale elemento caratterizzante le singole progettazioni la necessità di affrontare una fase valutativa (auto valutativa) in relazione agli obiettivi proposti dal Master Plan, delle proposte progettuali avanzate. Per questo le proposte modalità di inserimento come le opere di compensazione e mitigazione degli impatti, nella maggior parte dei casi viene ad intervenire su situazioni da tempo consolidate anche in modo minimale, proponendo, attraverso indicazioni puntuali, la ricerca di una lenta ma continua rimodulazione della percezione dell'ambito intero, nel proposito di riuscire nel tempo, a caratterizzarlo quale tema collettivo nel quale, chi lo frequenta, riesca a riconoscerlo come tale e quindi a riconoscersi nella tematizzazione proposta.

VALUTAZIONE DEL RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI PREFISSI

La prescrittività di questa fase si pone quale elemento fondamentale per la valutazione della efficacia delle singole proposte progettuali attraverso una procedura guidata che ripercorre tutti i temi affrontati dal Master Plan, richiedendo una valutazione critica dei singoli elementi come della comparazione delle situazioni ante e post; tale sintesi valutativa chiede di dare conto del processo di riqualificazione edilizia, urbanistica, architettonica ed ambientale, affrontato nell'ambito dello sviluppo della progettazione, giungendo alla definizione del grado di soddisfacimento degli obiettivi posti dal Master Plan.

COERENZA CON LE LINEE DI INDIRIZZO ed ANALISI COMPARATA DEGLI EFFETTI VISIVI ANTE E POST INTERVENTO

La prima fase richiede una valutazione di coerenza in relazione alle linee di indirizzo che la differente strumentazione urbanistica ed attuativa pongono in essere; l'assenza di azioni in palese contrasto è da considerarsi un primo traguardo imprescindibile. Successivamente viene chiesto di affrontare una fase valutativa di tipo critico che giunga ad una sintesi dell'attività progettuale svolta.





