COMUNITA' MONTANA dei LAGHI BERGAMASCHI



INDAGINE CONOSCITIVA PER LA RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE A SCALA TERRITORIALE DELLA PIANA DEL FIUME CHERIO nei territori comunali di Trescore Balneario e Zandobbio (BG)

Allegato A
RELAZIONE DESCRITTIVA E DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

marzo 2018

RAFFAELLO CATTANEO
architetto e paesaggista

LANDSCAPE AND ARCHITECTURE
via S. Ambrogio 11- 24069 Trescore Balneario (BG)
+39 035 945310 studio@architetturaepaesaggio.info
www.architetturaepaesaggio.info

con la collaborazione di
au architettura design paesaggio urbanistica
italia 24021 albino (bg) via roma n. 74 tel. fax 035 760 335
email mazza.architetti@studioau.it

Indice

Introduzione p. 2

1. La pianificazione e il PTCP p. 4
2. Il parco fluviale p. 7
3. Il Quartiere “Casermone-Macina” p. 10
4. L’ambito di fondovalle e la viabilità p. 12
5. La delocalizzazione p. 14

Conclusioni p. 17

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA p. 18

Elaborati dell’indagine

Introduzione

Il presente studio ha come obiettivo quella auspicata riqualificazione ambientale del fondovalle lungo il fiume Cherio relativa al tratto più a sud della Val Cavallina e in particolare della sezione compresa fra lo stabilimento Termale in Trescore Balneario (BG) a sud e il confine con Entratico (BG) a nord.
Detto tratto, che interessa anche il comune di Zandobbio (BG), presenta tutti quei caratteri tipici dei fondovalle ove si sono insediate, fin dal secondo dopoguerra in poi, una molteplicità di attività industriali e artigianali via via sempre più invasive, spesso indifferenti al contesto, che hanno incrementato notevolmente il grado di criticità idrogeologiche, ambientali, ecologiche e paesaggistiche dell'area.
Il progetto di riqualificazione del fondovalle del Cherio e del quartiere "Casermone-Macina" nasce dall'esigenza di risolvere una serie di problematiche riscontrate in sito e rilevate anche dalla pianificazione urbanistica comunale e sovracomunale e da alcuni studi particolareggiati, criticità che si concentrano prevalentemente nella piana fluviale.
Nello specifico le criticità rilevate, peculiari di questo ambito, riguardano sia la sicurezza, sia la qualità del paesaggio.
Si evidenzia, ancora una volta, come sicurezza e qualità del paesaggio siano due temi strettamente correlati in quanto un paesaggio in equilibrio è solitamente un paesaggio privo di interferenze e conflittualità, capace di incidere positivamente sulla qualità della vita delle persone.
Le principali tematiche legate alla sicurezza sono:

A) criticità di carattere idraulico legate al Cherio nei confronti delle attività umane;
B) criticità legate alla strada SP 89 che ormai accoglie traffico della SS 42;
C) criticità legate al quartiere popoloso denominato "Casermone-Macina".

L'estratto cartografico dello Studio di fattibilità dell'Autorità di Bacino del fiume Po (vedi Allegato D - tavola 3), mostra le tre zone allagabili con diversi tempi di ritorno: Tr = 10 anni (rosso), Tr = 100 anni (verde) e Tr = 500 anni (giallo). Risulta evidente che quasi tutta la piana del Fiume è interessata da aree allagabili con tempi di ritorno in talune

aree molto bassi. In altri ambiti le piene decennali sono contenute solo per la presenza di argini realizzati sopra il piano di campagna.

E' uno studio, il presente, che analizza lo stato della pianificazione, indaga le criticità e le emergenze del territorio esaminato e le relazioni esistenti e future fra il Cherio e il quartiere "Casermone-Macina", anche alla luce dei nuovi scenari introdotto dai recenti progetti.

1. La pianificazione e il PTCP

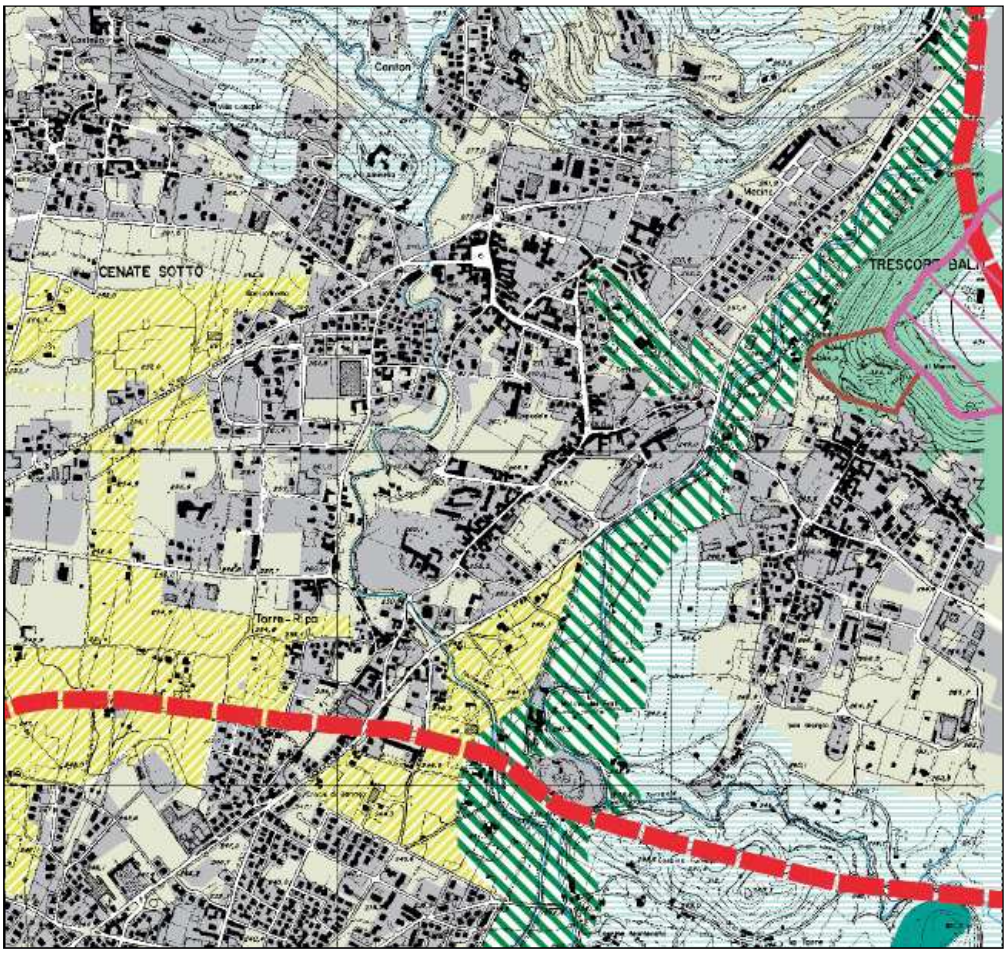
Lo studio ha verificato la pianificazione sovracomunale e comunale, analizzando lo stato urbanistico previsto per l'area in esame. In sintesi possiamo affermare che tutti gli strumenti urbanistici, con diversa entità, evidenziano uno stato di criticità ambientale determinato prevalentemente dal grado di pericolosità determinato dalle aree allagabile del Cherio e da una situazione paesaggistica talvolta disordinata e bisognosa di un riordino.
Per quanto attiene alle criticità di carattere più paesaggistico, rilevate anche dal PTCP, si riscontrano:

1) *Artificializzazione del letto e degli argini del Cherio e conseguente impoverimento dell'intero ecosistema fluviale;*
2) *Presenza di un fondovalle occupato da attività economiche invasive/estensive e inquinanti nei confronti dell'ambiente e del paesaggio;*
3) *Presenza di episodi storico-architettonici molto importanti e fortemente degradati e/o non valorizzati;*
4) *Criticità legate alla qualità del paesaggio inteso anche quale valenza ecologica*

La descrizione delle aree e delle criticità sono sintetizzate nell'elaborato grafico della presente indagine conoscitiva allegato (Allegato E - Tavola 4) e che mostra le grandi potenzialità di riqualificazione e di possibili soluzioni in direzione di nuovi scenari riqualificanti dell'intero contesto di fondovalle.
Il PTCP della Provincia di Bergamo individua per l'ambito in esame una riqualificazione paesaggistica, confermando sia quel degrado individuato anche nel presente studio ma nel contempo le potenzialità ambientali dettate dalla presenza del Fiume.
In particolare l'area con tratteggio verde obliquo contraddistingue gli "Ambiti di valorizzazione, riqualificazione e/o progettazione paesistica". In tali aree la nuova edificazione è praticamente esclusa come si evince dall'art. 66 qui sotto riportato.

Art. 66 Ambiti di valorizzazione, riqualificazione e progettazione paesistica

1. *Il PTCP si pone come obiettivo quello di individuare già alla scala territoriale - e promuovere alla scala locale - la realizzazione di un sistema di aree e ambiti di "continuità del verde", anche nella pianura e nelle zone di più modesto pregio con particolare attenzione agli elementi di continuità delle preesistenze e delle fasce già in formazione sempre con attenzione alla varietà e alla diversità biologica.*
2. *Allo stesso modo il PTCP si pone di tutelare il paesaggio nei suoi caratteri peculiari, promuoverne la riqualificazione dei sistemi più degradati e promuovere la formazione di "nuovi paesaggi" ove siano presenti elementi di segno negativo o siano previsti nuovi interventi di trasformazione territoriale.*
3. *A tal fine individua ambiti, areali e corridoi territoriali che, pur nell'ambito della loro utilizzabilità anche a fini agricoli, sono volti a finalità di caratterizzazione ambientale e paesistica con interventi di conservazione, di valorizzazione e/o di progettazione paesistica. L'edificazione necessaria alla conduzione dell'attività agricola potrà essere consentita dagli strumenti urbanistici comunali che dovranno prevedere una preliminare verifica della possibilità di allocazioni alternative degli edifici. Nel caso di realizzazione degli stessi all'interno degli ambiti di cui al presente Norme di Attuazione 48 articolo, dovranno individuare gli elementi fondamentali di caratterizzazione dei progetti edilizi in coerenza con le Linee guida previste all'art.16, ove definite.*
4. *I PRG comunali dovranno prevedere nell'ambito dei rispettivi azzonamenti, d'intesa con la Provincia, la definizione e la perimetrazione delle aree di cui al presente articolo come individuate alle Tav. E2.2 e E4 del PTCP, con la possibilità di meglio definire i contorni, fermo restando l'ordine di grandezza dimensionale delle fasce e/o degli areali.*
5. *Le aree interne a questi ambiti potranno essere utilizzate a fini agricoli e/o per finalità di interesse e uso pubblico connesso con gli interventi di riqualificazione ambientale e/o paesistica. Sono inoltre ammessi interventi per il recupero ed il riuso del patrimonio edilizio esistente anche con limitati ampliamenti volumetrici. E' altresì possibile prevedere l'inserimento di infrastrutture viarie di carattere locale.*
6. *Sono escluse altre forme di insediamento e di edificazione.*



PTCP tavola E2.2l Tutela, riqualificazione e valorizzazione ambientale e paesistica del territorio

AREE URBANIZZATE

PAESAGGIO AGRARIO E DELLE AREE COLTIVATE

Paesaggio montano antropizzato con insediamenti sparsi (art. 58)

Versanti delle zone collinari e pedemontane (art. 59)

AREE AGRICOLE INTERESSATE DA POTENZIALI PRESSIONI URBANIZZATIVE E/O INFRASTRUTTURALI

Aree con fenomeni urbanizzativi in atto o previste o prevalentemente inedificate, di immediato rapporto con i contesti urbani (art. 62)

AMBITI DI ORGANIZZAZIONE DI SISTEMI PAESISTICO/AMBIENTALI

Ambiti di valorizzazione, riqualificazione e/o progettazione paesistica (art. 66)

AREE PROTETTE DA SPECIFICHE TUTELE

Perimetro ambiti soggetti al Piano Cave vigente (art. 76)

Proprio la norma dello strumento della Provincia possiamo considerarla come l'obiettivo sovraordinato che fa sintesi dei bisogni e delle potenzialità dell'area. Nel titolo individuato dall'ambito, ovvero "Ambito di valorizzazione, riqualificazione e/o progettazione paesistica" abbiamo il riassunto della prospettiva nella quale sono indirizzate le scelte territoriali. Infatti, lo stesso PGT di Trescore individua due zone coerenti con la pianificazione provinciale, sottolineando e rimarcando quei caratteri ambientali dell'area esaminata: la parte interessata dalla parte produttiva a confine con Entratico, ovvero tutta l'area definita Calvarola, come "Tessuto di recupero Ambientale" mentre la parte più a sud come tessuto di interesse naturalistico.
Gli studi dell'Autorità di Bacino del fiume Po e quello recentissimo dell'AIPo di Parma, rimarcano invece quella criticità idraulica che non è slegata dal tema ambientale evocato dalla pianificazione urbanistica. Infatti, le criticità di carattere idrogeologico, che hanno interessato nel 2014 e nel 2016 diverse aziende, evidenziano un mancato stato di equilibrio che si ripercuote sullo stato del paesaggio. Le norme sono la sintesi urbanistica dello scontro, purtroppo sempre più presente nella cronaca, fra corsi d'acqua e territori limitrofi, aree golenali occupate da insediamenti produttivi o residenziali. Con la complicità dei cambiamenti climatici, l'intensa urbanizzazione a monte e l'occupazione sistematica delle aree golenali, la coesistenza fra fiumi e attività umane è divenuta sempre più difficile e talvolta impossibile, come stanno a dimostrare le carte tecniche di analisi idrogeologica.

2. Il parco fluviale

Il presente studio prende avvio nel 2016 a seguito della seconda alluvione, quando la consapevolezza di quelle criticità sopra descritte nel paragrafo precedenti diviene evidente anche nei fatti. Pare sempre più evidente che le attività umane nel fondovalle faticano a convivere con il Fiume e il rischio reale di allagamenti e danni alle attività possono ripetersi con la frequenza individuata negli studi idrogeologici.

Quindi l'idea progettuale di seguito sinteticamente descritta ruota attorno alla delocalizzazione delle attività più in conflitto con il Cherio, delocalizzazione confermata anche nel recentissimo progetto di fattibilità promosso dall'AIPo (progetto preliminare di fattibilità tecnica economica dell'area di esondazione controllata delle piene del fiume Cherio di Molino dei Frati in Comune di Trescore Balneario). Infatti, questa delocalizzazione oggi pare più proponibile e praticabile di un tempo per molteplici motivi;

- per la sensibilità maturata da parte di tutti nei confronti dei temi legati all'ambiente ed alla sicurezza;
- per l'aggiornato quadro normativo nazionale ove si colgono segnali in questa direzione;
- per la crisi economica congiunturale che ha già comportato la chiusura e l'allontanamento di alcune attività presenti nell'ambito in oggetto;
- per la grande offerta di edifici industriali/artigianali già presenti e immediatamente disponibili nei contesti limitrofi.

La sovrapposizione temporale del presente studio e di quello AIPo, stimolati entrambi anche dai citati eventi alluvionali verificatisi in sito nel 2014 e nel 2016, conduce alle medesime conclusioni, rilevando nel contempo la necessità di risolvere alcune criticità sollevate da altre progettazioni a scala territoriale legate al tema della viabilità, quali ad esempio la variante alla SS 42.

Lo studio qui allegato si concentra, quindi, su due macro-ambiti; il primo rappresentato dal quartiere popoloso "Casermone-Macina" e il secondo costituito dal fondovalle del Cherio, fiume che, negli ultimi anni pur decisamente migliorato dal punto di vista della qualità delle acque e in parte riqualificato dal punto di vista ambientale-paesaggistico grazie ad alcuni interventi puntuali, rimane ancora troppo emarginato e poco vissuto dalla comunità.

La riqualificazione della piana del fiume Cherio nei territori di Trescore Balneario e Zandobbio consentirebbe di ottenere, in sintesi:

- nuove aree libere per il fiume e aree di laminazione risolvendo così molte criticità idrauliche anche nei territori a valle;

- un progetto della strada di variante alla SS 42 più articolato, sicuro e rispettoso dell'edificato del quartiere "Casermone-Macina" mediante una viabilità diversificata in base alle reali necessità;
- la riqualificazione del quartiere attraverso interventi di adeguamento edilizio ed energetico, aggiornamento impiantistico e inserimento di nuove funzioni di interesse collettivo;
- nuove relazioni fra il popoloso quartiere, il fondovalle e il Fiume;
- il recupero e la valorizzazione dei luoghi storicamente frequentati dalla comunità: la fonte della Calvarola, le antiche Terme Beroa con le nuove possibili relazioni fra Terme-Cherio-fondovalle;
- la rinaturalizzazione dell'alveo del fiume Cherio, già prevista in un progetto preliminare condiviso e auspicato da diversi Enti e soggetti presenti sul territorio.[1]

L'obiettivo, la *"vision"* o più semplicemente lo scenario finale, è un fondovalle riqualificato nei suoi tessuti edilizi, nelle sue infrastrutture viabilistiche e nel suo ambiente naturale che - destinato prevalentemente a verde (anche pubblico) e ad attività agricole, con percorsi che si collegano alla rete ciclabile già in parte presente nel contesto (lungo via Calvarola e via Martiri di Cefalonia) – ne diventa un tessuto connettivo qualificante e rigenerante. Un'area verde nella quale il Cherio "riconquista" le auspicate sezioni d'alveo con le relative aree golenali all'interno della piana e soprattutto, nella quale le attività umane non subiscono il corso d'acqua che determina, come troppo spesso ormai purtroppo accade, rilevanti danni per le attività stesse e rilevanti rischi per le persone.

Inoltre, la piana fluviale così rigenerata, può innescare nuove e proficue relazioni non solo con il riqualificato quartiere "Casermone-Macina", ma anche con il suo intorno immediato e ampio; il fiume Cherio e le sue riacquisite superfici verdi di corredo divengono così aree di servizio e di svago per i residenti e per gli occupanti dell'intero fondovalle, attivando un circolo virtuoso da favorire e praticare anche in altri ambiti vicini e lontani.

[1] Vedi il progetto di riqualificazione fluviale denominato "Progetto di riqualificazione fluviale del fiume Cherio" patrocinato da FONDAZIONE CARIPLO, AIPO E CONSORZIO SERVIZI VAL CAVALLINA

Pensiamo a un parco fluviale, dove svolgere diverse attività ludiche, dove il verde migliora l'aria del fondovalle e aiuta la salute dei cittadini dei quartieri più vicini e non solo. Il parco diviene, poi a sua volta, elemento che, di riflesso, rigenera gli episodi architettonici ambientalmente rilevanti presenti anche al suo immediato intorno: la fonte Calvarola, le antiche Terme Beroa, lo stesso fiume Cherio, ma anche le stesse emergenze già attive quali lo stabilimento termale o la vicina villa Suardi, risentirebbero dalla virtuosa influenza del parco lungo il Cherio, arricchendo anche l'offerta turistica della Valle.

Pertanto riteniamo che la prospettiva definita dagli studi e dalla pianificazione introduca scenari solo positivi: per le aziende delocalizzate, che potranno svolgere in sicurezza e con infrastrutture più moderne la propria attività; per gli abitanti del popoloso quartiere che vedranno un miglioramento della qualità della vita; per la biodiversità e in generale per l'ambiente generale con il parco fluviale e gli elementi paranaturali introdotti con le vasche di laminazione.

3. Il Quartiere "Casermone-Macina"

Lo studio individua negli abitanti del quartiere "Casermone-Macina" i principali fruitori del parco fluviale di fondovalle che occupa una superficie di circa 22 ettari. Tale superficie sommata alla grande vasca di laminazione del Molino dei Frati, progettata da AIPo per la salvaguardia dei comuni a valle di Trescore, si raggiunge la non modesta superficie di circa 54 ettari di territorio agricolo/boschivo nel fondovalle. La dimensione è tale da divenire un bacino di biodiversità di richiamo sovracomunale con esiti positivi, non solo dal punto di vista idraulico, ma anche dal punto di vista ambientale e della salute dell'uomo.

Infatti, riteniamo che la riqualificazione del fondovalle eserciti una positiva influenza sul quartiere e i suoi abitanti, implementando quella rigenerazione urbana tanto auspicata negli ambiti di periferia dagli ultimi provvedimenti legislativi a livello nazionale.

Il tessuto edilizio del quartiere – sorto nel lasso di tempo dalla fine degli anni '60 agli anni '80 del secolo scorso – è caratterizzato prevalentemente da edifici di 3, 4, 5, 6 piani fuori terra con le consuete tipologie dell'edilizia economica in uso nel periodo (in

linea, a blocco, a torre), oltre che da edifici di 1, 2, 3 piani fuori terra con tipologia monofamiliare e plurifamiliare.

La concentrazione dei volumi edilizi con maggiore impatto volumetrico e densità abitativa si riscontra, in particolar modo, nella porzione nord dell'insediamento. La densità edilizia complessiva del quartiere - pur dovendo fare i conti con edifici di una certa compattezza, in relazione anche ai tessuti edilizi contermini - risulta ben compensata dagli ampi spazi aperti e liberi ancora presenti ed in gran parte sottoutilizzati. Il verde e gli elementi di arredo urbano sono minimali e poco "disegnati"; godono di ampie aree di contorno e di significativi vuoti senza apparente funzione. Non vi è la presenza di essenze arboree o arbustive significative ne' per quantità ne' per qualità.

I calibri delle vie di penetrazione all'insediamento (Via A. Moro, Via D. Zeduri, Via Martiri di Cefalonia) risultano ampi e non sfruttano al meglio le intrinseche potenzialità; così come le aree a parcheggio che paiono immediatamente sufficienti in numero e funzionali da un punto di vista dei flussi veicolari presenti. Non sono previsti percorsi in sede propria per i flussi della mobilità dolce (piste ciclabili e pedonali).

Le attività commerciali sono concentrate prevalentemente al piano terra dell'edificio denominato "Casermone" che risulta il più popoloso dell'intero quartiere.

Le caratteristiche sociali e la provenienza degli abitanti sono quelle tipiche dei quartieri periferici anche se non si riscontrano problemi sociali rilevanti così pure particolari evidenze di degrado.

Le potenzialità di questo quartiere – alla luce di un progetto di riqualificazione urbana - o meglio di "rigenerazione urbana" come da alcuni anni si sente dibattere nei convegni che affrontano le tematiche urbanistiche e sociali al fine di un rilancio potente dell'economia del paese - sono assai significative.

Gli ampi vuoti urbani presenti si prestano:

- alla riqualificazione complessiva ed organica degli spazi aperti;
- al potenziamento degli spazi di aggregazione sociale;
- alla realizzazione di poli aggregativi per la comunità (non solo legati al quartiere);
- alla realizzazione di una viabilità dedicata per ogni tipologia di traffico.

Tutto questo, ovviamente, senza dimenticare i numerosi interventi possibili ed auspicabili atti a migliorare l'aspetto architettonico e l'efficienza energetica dei volumi

edilizi, la sicurezza antisismica, la permeabilità dei suoli, il generale confort abitativo degli abitanti e l'impatto paesaggistico del quartiere (vedi allegato F - tavola 5).

4. L'ambito di fondovalle e la viabilità

Le infrastrutture viabilistiche di maggior interesse poste nell'area d'intervento che ne consentono la connessione alle principali vie di comunicazione sono rappresentate da via A. Gramsci (SP 89) posta in sponda orografica destra e la storica via Calvarola, posta in sponda orografica sinistra ai piedi del Monte Grena. Attorno a dette strade si sviluppano gli insediamenti e le attività principali, produttive e residenziali. In particolare la SP 89, realizzata nel fondovalle attorno a metà degli anni '50, ha assunto da alcuni anni un ruolo rilevante e originariamente imprevisto in quanto – a seguito della realizzazione ancora parziale dell'asse interurbano statale – è costretta ad accogliere gran parte dei flussi della SS 42.

L'incremento del traffico conseguente sulla SP 89 ha sollevato e rinnovato, da parte degli abitanti della zona, la pressante richiesta di una viabilità alternativa che la pianificazione a livello comunale ha risolto mediante un progetto che ne prevede la realizzazione in sponda idrografica sinistra e in gran parte in galleria naturale. Nel dibattito presente in merito alla questione viabilità di fondovalle si rileva come sia presente anche l'ipotesi di riqualificazione dell'attuale sedime della SP 89, intervento certo meno oneroso. Da qualche mese la progettazione è stata affidata ad ANAS la quale svilupperà il progetto preliminare entro dicembre 2019.

La mancanza di un livello progettuale ben definito per la citata variante alla SS 42 da un lato rappresenta una deplorevole lacuna, considerati gli anni spesi e il tempo perso nel dibattito progettuale, dall'altro un'occasione per orientare, anche attraverso il presente studio, la futura progettazione infrastrutturale.

L'analisi eseguita nel presente studio considera tre ipotesi; la prima assume il tracciato del nuovo asse interurbano (SS 42) previsto dal PGT con la conseguente riduzione del traffico lungo la SP 89 (Via Gramsci) a strada di quartiere; la seconda, proposta dal presente studio, propone l'affiancamento al tracciato attuale della SP 89 di un nuovo sedime a servizio del quartiere (controstrada di distribuzione); la terza propone la

stessa soluzione precedente con la variante (più affascinante, ma anche più onerosa) dell'interramento totale della nuova SS 42 nel tratto in oggetto ed il declassamento a strada di quartiere dell'asse in superficie attuale.

La prima soluzione, ovvero quella inserita nelle previsioni del Piano di Governo del Territorio pare evidenzi tre punti critici: la coesistenza con le vasche di laminazione AIPo, l'attraversamento dell'area di captazione dei pozzi termali e i costi di realizzazione. Certo l'ipotesi del tratto in galleria è rispettoso e coerente con la qualità delle infrastrutture stradali che, a nostro avviso, non devono essere motivo di occupazione di suolo o peggio di degrado di sistemi ambientali fragili come quello dei fiumi.

Le altre soluzioni sono favorite dall'ampliamento del corridoio stradale dell'attuale SP 89 determinato da un nuovo disegno di alcune anse del Fiume, disegno eseguito proprio in prospettiva della presenza di nuovi corridoi viari (nuova SS 42, tramvia, ecc.). Tali soluzioni, fra le quali quella che vede la formazione di una galleria artificiale e quindi un doppio livello stradale, permettono, a nostro avviso di tutelare la qualità della rete viaria di quartiere e nel contempo risparmiare il territorio da opere infrastrutturali impattanti. Certo alcune delle proposte sono ancor più facilitate dall'ampliamento delle aree libere del fondovalle attorno al fiume, indotte dalla delocalizzazione di alcuni insediamenti produttivi e dalla formazione di aree golenali di espansione del Cherio.

La viabilità interna al quartiere "Casermone-Macina" è invece caratterizzata da due assi di penetrazione principale che lo interessano longitudinalmente costituti da via A. Moro, e da via D. Zeduri che poi prosegue in Via Martiri di Cefalonia. Una serie di assi trasversali minori – paralleli alla storica Via Macina - distribuisce poi, i singoli lotti del popoloso quartiere. Anche nell'ambito del quartiere Casermone-Macina la viabilità dovrebbe essere oggetto di una riqualificazione che prevede una ulteriore separazione delle tipologie di traffico (veicolare, pedonale, ciclabile) con la formazione di zone 30, l'inserimento di elementi di arredo urbano (manufatti e verde), la razionalizzazione degli spazi a parcheggio (quantità e qualità degli stalli dotati di superfici drenanti), l'ottimizzazione dell'illuminazione pubblica, l'implementazione delle reti digitali e di video sorveglianza.

I tratti di pista ciclabile già presenti nell'area, sia in sponda destra (lungo via Martiri di

Cefalonia ed attigua al Parco della Villa Suardi) che in sponda sinistra (lungo Via Calvarola), sono connesse con quelle che il progetto prevede e sono confermate in sede propria.

5. La delocalizzazione

La delocalizzazione delle attività nel fondovalle apre nuovi scenari di riprogettazione paesaggistica, individuando anche nuove funzioni e attività compatibili con il corridoio fluviale. Tale strategia è fatta propria dal progetto di fattibilità-tecnica economica di AIPo. Proprio da questo recente progetto riportiamo uno stralcio della relazione A.1.

"Tra le possibili strategie per ridurre il rischio geo-idrologico, una delle soluzioni apparentemente più difficili da percorrere, ma, in molti casi, più conveniente e sostenibili a lungo termine, è quella di "spostare" i beni esposti in aree non soggette a possibili inondazioni.

Nel caso in esame la delocalizzazione, a oggi, appare come l'unica soluzione possibile in quanto le opere difensive alternative (…) determinano di fatto ulteriori limiti alle attività presenti, dequalificando ulteriormente le aree produttive già caratterizzata da diverse criticità. Fra quest'ultime ricordiamo, oltre a quelle idrogeologiche, l'assenza di una rete stradale all'altezza di un'area produttiva, l'assenza di una rete di sottoservizi adeguata, la scarsa qualità del costruito, ecc.

Tutte le seguenti riflessioni partono dal principio che l'area è indifendibile con i mezzi tradizionali adottati, in quanto la particolare morfologia non da sufficienti garanzie. Senza delocalizzazione vi è il rischio di investire risorse ingenti e poi vedere vanificati gli sforzi per cedimenti o malfunzionamenti delle opere difensive o allagamenti indiretti.

Prima di addentrarci nella valutazione dei principali fattori che giustificano la delocalizzazione, è necessario ricordare l'ammontare dei danni avuti negli eventi alluvionali del 2014 e del 2016, eventi non certo eccezionali nelle dimensioni, stimati in una prima fase in quasi 3.500.000,00 euro.

In sintesi le riflessioni che portano a scegliere la delocalizzazione delle attività presenti, come azione risolutiva e moderna dei problemi che affliggono il fondovalle e le aziende stesse sono:

- Permettere alle ditte oggi collocate nelle antiche aree golenali del Fiume di svolgere l'attività in luoghi sicuri senza costi assicurativi e con l'assenza di rischi per i lavoratori e per la produzione;
- E' accertata la presenza di una scarsa qualità della rete viaria, storica in taluni tratti, che penalizza le attività. L'adeguamento della rete viaria, quando possibile, agli standard attuali comporterebbe costi rilevanti. Le opere di difesa previste nello studio dell'AdiPo porterebbero ulteriori peggioramenti nei collegamenti fra le aziende e la rete viaria provinciale;
- La qualità degli edifici è spesso scarsa a causa anche della loro vetustà o abbandono. Assenza di adeguamenti igienici, sismici ed energetici richiedono forti investimenti economici;
- Gli allagamenti, oltre ai citati pericoli per i lavoratori, potrebbero determinare ingenti danni economici, pregiudicando la stessa esistenza delle aziende colpite, con perdita di posti di lavoro (circa 160) e di *know-how* acquisito negli anni;
- La delocalizzazione consente la formazione di vasche di laminazione a salvaguardia di ambiti più a valle e, aprendosi nuovi spazi, nuove opportunità nei collegamenti viari;
- Le attività presenti non hanno possibilità di ampliarsi e crescere in quanto le aree non possiedono capacità edificatorie per i limiti idrogeologici. Il particolare momento storico del mercato immobiliare, che vede una grande offerta di aree artigianali e quindi valori immobiliari forse mai così bassi, consentono oggi opportunità di delocalizzazione in contesti produttivi più efficienti e sicuri;
- La delocalizzazione consentirebbe di generare processi virtuosi, nuovi posti di lavoro, nuove opportunità progettuali ridisegnando il fondovalle a nuove funzioni compatibili ed ecosostenibili;
- La delocalizzazione consente anche la riqualificazione dello stato ambientale del fondovalle, una nuova qualità del paesaggio e un nuovo valore ecologico a disposizione della comunità e del vicino popoloso quartiere Macina-Casermone e a disposizione di attività rilevanti come le Terme di Trescore. Nuove opportunità di fruizione, un parco fluviale, la riqualificazione della Calvarola, la rinaturalizzazione del Cherio ".



Identificazione degli edifici oggetto di delocalizzazione (tratta dallo progetto di fattibilità tecnica-economica AIPo)

Conclusioni

L'idea complessiva – in sintesi - è quella di una positiva "rigenerazione urbana" che nasce dal fiume Cherio attraverso un approccio che potremmo definire "rivoluzionario", in contrapposizione a quanto accaduto anche nel recente passato in cui si sono relegati gli elementi naturali (corsi d'acqua, boschi, ecc.) a un ruolo marginale e spesso posti in conflitto con le attività umane.

Le aree del fiume Cherio sono, attualmente, confinate fra la viabilità pedecollinare del colle Grena e la SP 89, strada oggetto di diverse progettazioni negli ultimi anni, con problematiche che possono trovare definitiva soluzione anche mediante la delocalizzazione di alcune attività presenti.

La delocalizzazione in luoghi più idonei e sicuri di alcune attività, consentirebbe, inoltre, di attuare in maniera più agevole e paesaggisticamente più compatibile quei presidi atti a difendere le attività umane ancora presenti lungo la SP 89. Infatti, anche nello studio AIPo è presente questa indicazione progettuale che contempla l'ampliamento dell'attuale corridoio stradale attorno alla Via Gramsci.

L'analisi individuata dal presente studio, si è confrontata attentamente con le progettazioni urbanistiche locali e territoriali, sia in atto che in fase di realizzazione, confermando così nuovi possibili scenari e rinvigorite visioni future atte a prospettare un rapporto diverso e più compatibile tra il fondovalle, la presenza umana e il fiume Cherio.

La riqualificazione del fondovalle, ricca di molteplici aspetti tipici della contemporaneità, può divenire un progetto-pilota in linea con le nuove filosofie di approccio ai problemi ambientali, in particolar modo nei contesti vallivi. Riteniamo che gli stimolanti e attuali argomenti affrontati dallo studio possano divenire, senza difficoltà, oggetto di finanziamento sia a livello nazionale sia a livello europeo, dando così rapida attuazione ai progetti.

DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA



1. L'ampio asse stradale di via Aldo Moro che conduce al quartiere "Casermone-Macina".



2. Il tessuto edilizio del quartiere – sorto dagli anni '60 agli anni '80 del secolo scorso – è caratterizzato da edifici di 3, 4, 5, 6 piani fuori terra con tipologia in linea, a blocco e a torre.



3. Vista da via Aldo Moro verso il centro dell'abitato di Trescore Balneario



4. Le ampie strade di accesso e distribuzione ben si prestano ad un progetto di riqualificazione urbana



5. L'edifico più emblematico del quartiere; il "Casermone"; al piano terra vi sono alcune attività commerciali



6. L'apparato verde a corredo di edifci e spazi aperti non è adeguato né per qualità né per quantità



7. I volumi residenziali esistenti ben si prestano a progetti di riqualificazione edilizia ed energetica



8. Vista da Via dell'Aeronautica verso la porzione nord del quartiere



9. A monte dell'intero quartiere è sempre presente il verde o in veste di versante boscato (nella parte a nord) o in veste di Parco della Villa Suardi (nella parte a sud)



10. Una vista dei massici volumi residenziali da Largo C. Comi e G. Poma.
Si notano ancora una volta gli ampi spazi aperti disponibil e in attesa di una riqualificazione



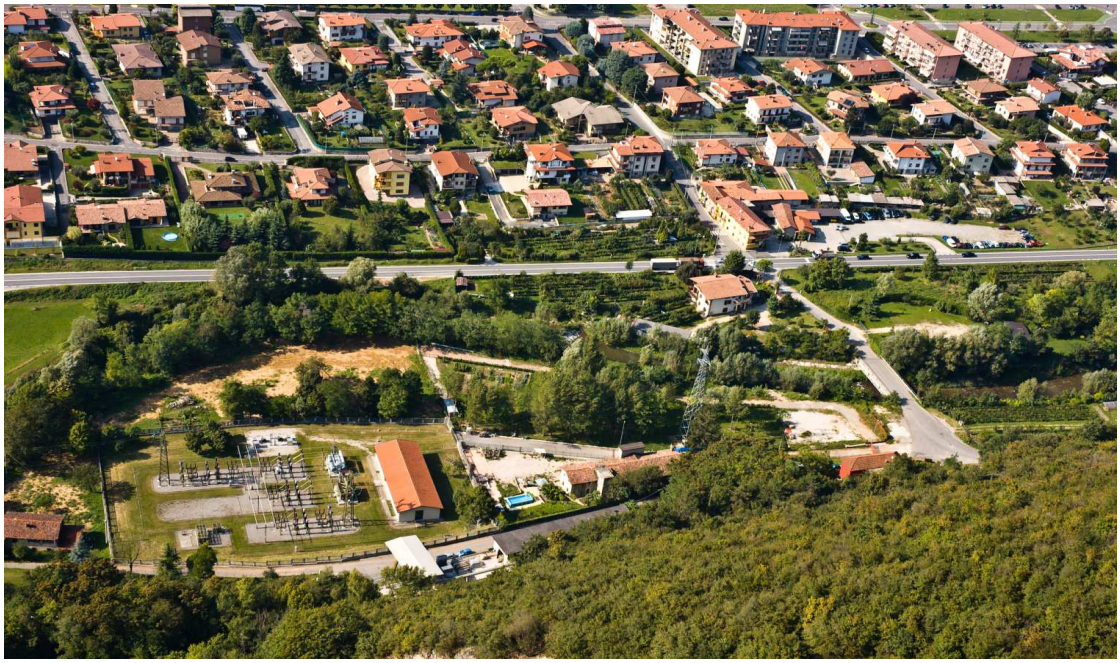
11. La concentrazione residenziale è evidente anche in questa situazione



12. Una vista aerea della parte nord del queartiere “Casermone-Macina” (anno 2008).
A sinistra della SS 42 il versante boscato, sulla destra il letto del Cherio
con le attività che si sono insediate pesantemente nella sua piana



13. Una vista a volo d'uccello (anno 2008) della parte nord del queartiere "Casermone-Macina"; sullo sfondo i volumi più importanti, nella parte centrale le tipoogie più minute (mono o plurifamiliari) che caratterizzazione la lottizzazione. La SP 89 (via A. Gramsci) separa il quartiere dalla piana del Cherio sulla quale si sono insediate alcune attività per la lavorazione dei marmi e degli inerti. In primo piano il versante boscato del colle Grena



14. Dal versante boscato del colle Grena verso il popoloso quartiere; in primo piano si intravede la storica via Calvarola, il Cherio e la SP 89



15. Uno dei due ponti Brignoli che conducono sulla sponda idrografica sinistra dopo l'esondazione del Cherio del giugno 2016



16. Alcuni danni procurati da fiume durante l'esondazione del giugno 2016



17. I danni, per le attività economiche insediatisi nella piana del fiume, causati dalle esondazioni del Cherio sono sempre ingenti.



18. Vista della piana del Cherio località Calvarola (anno 2008)



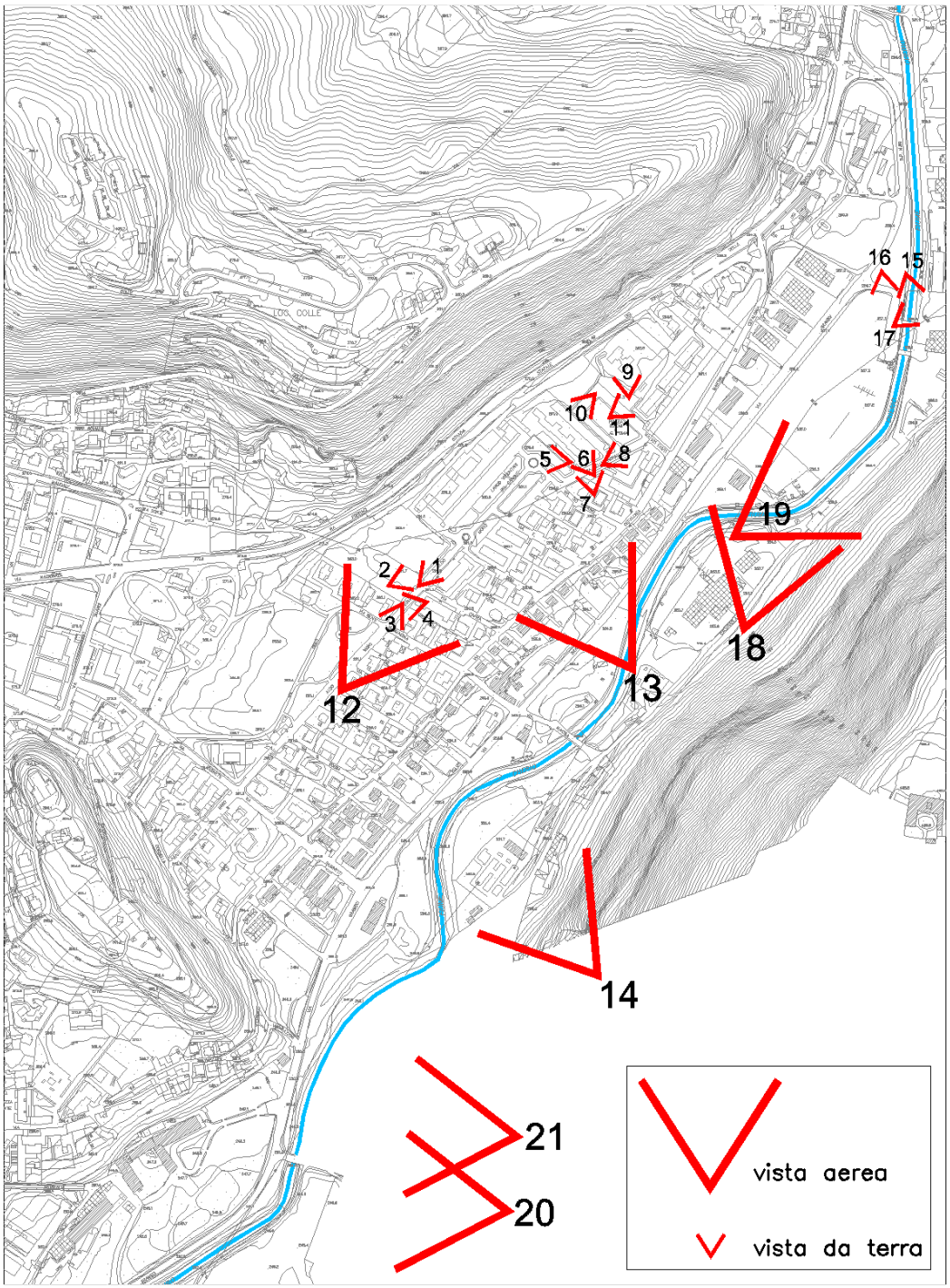
19. Vista aerea dell'area Brignoli in località Calvarola



20. Viste d'insieme della piana del Cherio nella zona dello Stabilimento Termale (anno 2008)



21. Vista dell'area "Radici" – Terme di Trescore Balneario dal colle Grena



Punti di ripresa fotografica
i numeri rimandano alle immagini riportate nelle pagine precedenti

Elaborati dell'indagine

Allegato A - RELAZIONE DESCRITTIVA E DOCUMENTAZIONE FOTOGRAFICA

Allegato B - Tavola 1. INDIVIDUAZIONE DELL'AMBITO DI STUDIO E STATO DELLA PIANIFICAZIONE URBANISTICA E DEI VINCOLI

Allegato C - Tavola 2. RICOGNIZIONE DELLE EMERGENZE ARCHITETTONICHE / PAESAGGISTICHE STORICHE DEL TERRITORIO DALLE MAPPE CATASTALI DI META' OTTOCENTO

Allegato D - Tavola 3. RIASSUNTO DEGLI STUDI IDRAULICI, DEI PROGETTI INFRASTUTTURALI E DELLE ANALISI SOVRACOMUNALI

Allegato E - Tavola 4. IDENTIFICAZIONE DELLE CRITICITA' E DELLE POTENZIALITA' AMBIENTALI

Allegato F - Tavola 5. OBIETTIVI DELLA RIQUALIFICAZIONE PAESAGGISTICA DEL FONDOVALLE

Allegato G - Tavola 6. SCHEMI DELLA MOBILITA' NEL FONDOVALLE

Allegato H - Tavola 7. PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE PAESAGGISTICA DEL FONDOVALLE