



PGT  PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

DOCUMENTO DI PIANO

01. Analisi del territorio Parte testuale

IL SINDACO
Marco Belli

IL SEGRETARIO
Gusmeroli Franco

Arch. Pietro Stefanelli
Studio Stefanelli
Galleria Campello 12, Sondrio
Tel. 0342 513131
Fax. 0342 512450
www.studiostefanelli.it
studstef@tin.it

Dott. Urb. Andrea Patroni
via Stazione 9, Poggiridenti
Tel. 340 2518123
a.patroni@virgilio.it

Arch. Pietro Stefanelli
Dott. Urb. Andrea Patroni



Indice

01.	PREMESSA	2
02.	STORIA	3
03.	ASPETTI GEOGRAFICI	10
04.	VINCOLI	21
05.	CONTESTO SOCIOECONOMICO	28
06.	ATTIVITA' ECONOMICHE E COMMERCIALI	35
07.	IL SISTEMA DEL VERDE	53
08.	a) EDIFICATO – tipologie edilizie	69
	b) EDIFICATO – densità edilizia	77
09.	a) MOBILITA' – rete europea	88
	b) MOBILITA' – rete extraurbana	89
	c) MOBILITA' – rete urbana	100
	d) MOBILITA' parcheggi	111
09bis.	ELEMENTI PAESAGGISTICI CONDIVISI	118
10.	SERVIZI	127
11.	CONCLUSIONI	145



1

Premessa

01. Immagine della Chiesa Parrocchiale di S. Alessandro

Il presente documento è finalizzato a restituire un preciso disegno in riferimento allo stato attuale dei luoghi. In particolare la base su cui è incentrato il presente modello analitico focalizza la sua attenzione sul modo d'uso dei luoghi. La seguente, quindi, non è certo una visione zenitale che non tiene conto del contesto e delle condizioni territoriali reali con cui andremo a confrontarci. Al contrario, si relaziona al territorio ed alle sue componenti che vanno dalle emergenze urbanistiche, alle potenzialità ambientali, fino ad arrivare al capitale sociale ed al sistema economico che contraddistinguono il Comune di Traona.

Abbiamo redatto questo modello analitico perché riteniamo di fondamentale importanza conoscere peculiarmente i luoghi prima di affrontare una qualsivoglia programmazione di sviluppo. Dal canto nostro, infatti, ci sembra impossibile affrontare un lavoro riferito ad un ambito territoriale senza aver ben presente come è fatto e come si evolve e sviluppa quotidianamente.

Il presente documento, inoltre, è strettamente connesso alle relative rappresentazioni grafiche richiamate nel titolo di ogni capitolo che abbiamo redatto. Chiaramente, non tutti i capitoli (come il presente per esempio) fanno riferimento ad una tavola grafica. Resta il fatto che il raffronto grafico-testuale proposto sarà estremamente utile per capire i contenuti della presente parte analitica.



2

La storia

02. Incisione di una veduta di Traona del 1794, eseguita da Nicolò Antonio Parravicini

Non è ancora chiara l'origine del toponimo Traona, di seguito proponiamo alcune ipotesi al riguardo (da Don Domenico Songini in "Storia e... storie di Traona "Terra Buona"").

Tribuna: dal latino sotterraneo Trebonius, dal nome personale Treba città etrusca ora Trevi;

Trebo: gruppo di case senza muraglia

Terra Bona: secondo il Guler così chiamata per la posizione favorevole in cui è ubicata: non troppo lontana dal Vallone e alla giusta distanza dall'Adda (abbastanza elevata per ripararsi dalle rovinose piene del torrente).

Trahere in unum: cioè riunire tronchi fluitati nell'Adda;

Travona : torchio gigantesco con grande trave;

Trabea: coro o abside, per indicare il paese che si apre a ventaglio.

Risale al tardo impero romano il ritrovamento archeologico più antico dell'area: un avello in pietra locale, rinvenuto nel giardino del municipio (1985), che testimonierebbe come il territorio fosse abitato già in età antica.

La storia del paese comincia, invece, nel Medioevo: la prima citazione storica relativa al borgo di Traona risale, infatti, all' 829, anno in cui il vescovo di Novara Attone vende alcuni suoi beni.

Proprio a partire dal Medioevo" la costiera dei Cèk risultò intensamente abitata grazie anche ad una forma di nomadismo in verticale...che permise di mettere a frutto il territorio su tutti i livelli" (da "Case contadine in Valtellina e Valchiavenna" di Luigi Dematteis).

Lo sviluppo del paese, che diverrà uno dei più splendidi borghi della Valtellina, fu favorito da diversi fattori: in primis la fortunata posizione sulla via Valeriana (1); ancora, la presenza nel suo territorio della potente famiglia dei Vicedomini, proprietari già dall’XI sec. del Castello di Domofole (2) e detentori del diritto di centena sul bestiame che transitava da Dazio verso la Val Masino e sui tronchi di legname fluitati attraverso l’Adda, allora fiume navigabile e quindi comoda via d’accesso al Lago di Como.

(1) La via Valeriana (o pedemontana retica), attuale Statale Valeriana, antichissima nel suo percorso originale, collegava tra loro i paesi della Costiera dei Cèch fino a Bocca d’Adda sul lago di Mezzola, da cui era possibile navigare in direzione di Chiavenna e del Lario. La sua importanza cresce notevolmente dopo la costruzione dei ponti di Ganda e di Mantello che facilitano le comunicazioni con Morbegno e con la sponda sinistra dell’Adda.

(2) Spesso conosciuto come “Castello della Regina” il Castello di Domofole è ubicato sulla montagna che sovrasta Traona stessa, in posizione che era assolutamente strategica per il controllo delle terre patrizie, in un’area appena limitrofa al territorio comunale di Traona (Comune di Mello). Esso era raggiungibile solo attraversando un ponte levatoio.

La Comunità che stanziava lungo tutta la Costiera dei Cèch e di cui si ha notizia nel **secolo XII** prende il nome proprio dal Castello di Domofole: “comunitas montanae Domopholis”.



03. Arco di Traona: accesso all’antico borgo

Nel **1335** la Valtellina diventa possesso dei Visconti e oltre che capoluogo di una delle due squadre in cui viene diviso il Terziere Inferiore (una delle aree in cui risulta suddivisa ai tempi la Valtellina: Terziere inferiore, medio e superiore), Traona è sede di un podestà e di una dogana.

Il Comune di Traona arriva, durante il proprio apice, a governare il territorio ubicato alla destra orografica e compreso tra Buglio e Olonio; la zona situata a sinistra dell’Adda è invece governata da Morbegno.

Proprio nel suddetto periodo (dal 1335) altre famiglie nobili vengono a risiedere a Traona; tra queste ricordiamo i Malacrida, gli Omodei e un ramo dei Parravicini, il che spiega il fiorire di dimore signorili in particolare **tra il XV e il XVII secolo**.

Ancora oggi alcune proprietà dei Parravicini, il Palazzo Massironi e la casa Malacrida-Vertemate testimoniano questa fiorente stagione traonese.

L’arco a tutt’oggi esistente e sul quale si può ancora osservare il dipinto di un cigno, stemma dei Parravicini, svolgeva la duplice funzione di porta d’accesso all’antico borgo e di dogana presso la quale, probabilmente, passava il bestiame diretto in Val Masino.

Ai tempi del vescovo Ninguarda (1589) Traona conta 140 famiglie oltre a 15 “famiglie forestiere eretiche” oriunde di Caspiano, che vivono d’inverno a Traona. Corlazzo è invece abitato da 20 famiglie.

Parravicini, svolgeva la duplice funzione di porta d’accesso all’an-

tico borgo e di dogana presso la quale, probabilmente, passava il bestiame diretto in Val Masino.

Ai tempi del vescovo Ninguarda (1589) Traona conta 140 famiglie oltre a 15 “famiglie forestiere eretiche” oriunde di Caspiano, che vivono d’inverno a Traona. Corlazzo è invece abitato da 20 famiglie.

Dal 1512 i Grigioni dominano la Valtellina con il Governo delle tre Leghe.

In seguito, **dal 1620 al 1639** Traona viene coinvolta nelle guerre di Valtellina come sede del quartiere generale della Lega d’Avignone e dimora del marchese di Coeuvres che fa erigere un forte e una trincea (demolite nel 1627) dalla riva dell’Adda alla pendice del monte, in corrispondenza dello sbarramento fortificato di Vallate situato sulla sponda opposta del fiume.

Già a partire dal 1500, ma in modo più assiduo proprio durante questi difficili anni molti traonesi emigrano in particolare verso Roma, dove ogni colonia istituisce una bussola dedicata al patrono del villaggio di provenienza. In questa si elargivano offerte a favore della parrocchia d’origine, che ne trasse un notevole sviluppo sul piano artistico e urbanistico (da “Indagine sul Centro Storico di Traona” di Lidia Bonacina, 1974-1975).

La sontuosa chiesa di S. Alessandro domina l’antico nucleo di Traona, ubicato quasi all’apice della conoide.

Essa diventa la chiesa plebana di Traona nel XV secolo, in sostituzione della chiesa di Santa Maria di Bioggio.

Ma solo tra il 1608 e il 1611 viene notevolmente ingrandita e la consacrazione avviene nel **1690**.

Nel 1799 il borgo vanta come podestà Tomaso Nani di Morbegno, uno dei più insigni giuristi italiani del dominio napoleonico. Da questo periodo in poi il territorio gode di maggior tranquillità.

Dopo l’avvento napoleonico viene creato il Dipartimento dell’Adda e Traona viene sottoposta a Morbegno, perdendo così la propria Pretura.

Ma già nel **1814** Traona ritorna a essere un distretto autonomo governata da un “imperiale regio Commissario” austriaco e nel **1833** il distretto conta 6.300 abitanti, poco meno della metà rispetto a quello morbegnese (13.400).

Tra il XVIII e il XIX secolo nel borgo vengono edificati, ampliati e ristrutturati palazzi signorili e nelle aree ad essi limitrofe si costruiscono modeste abitazioni.

L’immagine numero 5 presenta un antico scorcio sull’area del Convento di San Francesco.

Nella parte inferiore della foto sono ben visibili alcune case conta-



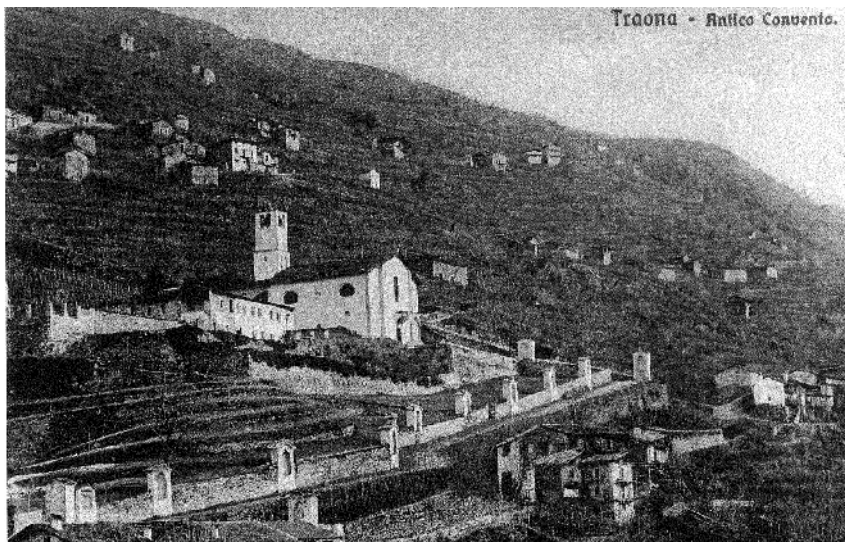
04. Fronte e retro della medaglia commemorativa del III centenario della consacrazione della Chiesa Parrocchiale di S. Alessandro

dine la cui tipologia può essere ricondotta a quella dell'immagine numero 6, ripresa dal libro "Case contadine in Valtellina e Valchiavenna" di Luigi Dematteis.

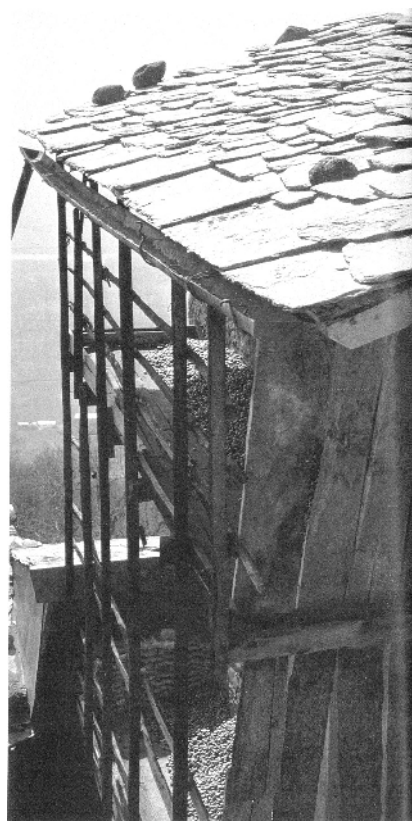
05. Antica veduta del Convento di S. Francesco a Traona

06. Tipologia di antica casa contadina di ricorrente nell'area di Traona

07. Pianezzo, quota 474 m.s.l.m. Particolare di un rustico interessante per il tetto in ardesia ed essiccatoio da "Case contadine in Valtellina e Valchiavenna" di Luigi Dematteis.



Questo testo differenzia le antiche case contadine della provincia di Sondrio individuando vari archetipi sulla base della collocazione geografica degli edifici.



Nel disegno si nota la presenza di un ponteggio in legno la cui funzione è anche quella di essiccatoio. Tale caratteristica accomuna le case contadine ubicate nella fascia di montagna medio-bassa della Valtellina e della Valchiavenna.

Sempre tra il XVIII e il XIX secolo vengono selciate le strade secondarie, si ristrutturano alcune chiese (S. Colombano) e si costruisce il cimitero fuori dal paese, dove ancora oggi è ubicato.

Sembra interessante confrontare le foto numero 8 e 9 in cui è ripresa la piana di Traona agli inizi del 1900 con la situazione attuale (dall'immagine 12 all'immagine 14).

Molti dei terrazzamenti visibili nell'immagine giacciono oggi in stato di abbandono.

Nel corso dell'ultimo secolo il paese si è espanso verso la frazione della Valletta e sono nate alcune piccole aziende, in particolare nella parte più pianeggiante del comune.

Quanto sopra detto è attestato dalla presenza di numerosi capannoni che ospitano, per lo più, attività artigianali e commerciali.

Essi non si sono sviluppati in modo contiguo all'interno di un'unica fascia: si possono infatti individuare più "aree industriali", anche nettamente separate fra loro.

Anche l'area adibita ad abitazione si è espansa a sud della strada Va-



12. Traona vista dalla Chiesa Parrocchiale di S. Alessandro (foto di M. Deicas)

13. La località "Valletta" vista dall'alto



leriana in particolare nel territorio compreso tra il torrente Vallone e il Torrente Bombolasca, mantenendo quindi gli stessi limiti orientali e occidentali dell'abitato ubicato a nord della strada Valeriana.

Questo è ben visibile nell'immagine numero 12 in cui si nota come dalla Chiesa Parrocchiale di S. Alessandro l'area a maggior densità edilizia si sviluppi verso sud con una geometria che ricorda quella di un corso d'acqua: stretto, allungato e degradante verso valle.

Dobbiamo dire che negli anni del "boom" economico (anni '70-'80), Traona non ha sviluppato un sistema industriale di notevoli dimensioni. Più che altro il sistema economico che caratterizza il Paese si basa sull'artigianato di medio piccole dimensioni (nato proprio negli anni in questione) e sulla pratica agricola (presente da sempre).

L'espansione del Comune vera e propria, è stata focalizzata sulla realizzazione di edifici residenziali. Questo, principalmente, per accogliere le famiglie di quanti lavorano nel morbegnese (soprattutto a Morbegno e nel suo comparto industriale), non perché Traona sia

un polo attrattore per quanto concerne l'offerta di lavoro immessa sul mercato. Questo trend di "naturale luogo di ospitalità" non si è ancora fermato e prosegue tutt'ora, in una continua espansione del tessuto residenziale che, a tutt'oggi, appare ancora estremamente fiorente.

Il problema è che questa funzione tende a far "morire" un Comune o, quantomeno, una parte di esso (in questo caso le zone urbanizzate in anni recenti). Rischia, infatti, di crearsi un comparto territoriale che assume la sola funzione di dormitorio, facendo perdere vitalità al Paese.

14. Esempio di recente espansione urbanistica in località Valletta (2007)



Crediamo che questo trend debba essere invertito per rafforzare il sistema economico interno al Paese e per migliorare le condizioni di vita dei propri abitanti. Crediamo, infatti, che una spinta in direzione di uno sviluppo sostenibile non possa che migliorare le condizioni paesistiche generali, accrescere motivi di socialità e culturalità e creare condizioni di vita migliori per quanti risiedono a Traona che potrebbero non più vedersi costretti ad uscire dal Paese per lavorare. Proprio per questi motivi riteniamo che sarebbe estremamente sostenibile che il Comune cominci ad assumere una propria identità e vocazione (vedi programma di sviluppo).



3

Aspetti geografici

3.1. Inquadramento geografico dell'area di studio

15. Inquadramento geografico dell'area

Il comune di Traona si sviluppa in parte lungo la conoide del torrente Vallone e in parte lungo la Costiera dei Cèh, a ridosso della catena alpina delle Alpi Retiche (immagine 15).

La Costiera dei Cèh, ubicata alla destra orografica della Bassa Valtellina, è una sponda uniforme, ben soleggiata e caratterizzata da un clima mite tutto l'anno. Nella parte meridionale e quindi topograficamente meno elevata essa presenta numerosi terrazzamenti realizzati grazie al paziente lavoro dell'uomo durante i secoli. Questi terrazzamenti, utilizzati principalmente per la coltivazione della vite, sono costituiti da muretti a secco appoggiati sul substrato roccioso e livellati dalla terra trasportata a spalla direttamente dal fondovalle. E' motivo di vanto l'interesse che queste zone hanno suscitato agli occhi del regista Ermanno Olmi, attualmente impegnato nella realizzazione di un documentario sui terrazzamenti della Bassa Valtellina.

Il Comune di Traona occupa una superficie di 6.2 Km², partendo da un'altezza di 206 m fino a toccare la quota massima di 2315 m (2109 m di dislivello), e rientra nel territorio della Comunità Montana di Morbegno (figura 15).

Confina a nord con i Comuni di Cercino (NW), Novate Mezzola, Mello e Civo (NE); a est con il Comune di Mello (ENE) e con

quello di Civo (ESE); a sud con i Comuni di Cosio Valtellino (SW) e di Morbegno (SE) e a ovest con il Comune di Cercino.

Del suo territorio fanno parte numerose frazioni, da est verso ovest: Corlazo, S. Apollonia, Valletta, Cà Pensa, Isolabella, Convento, Coffedo, Somagna, Poiach; mentre a quote più elevate sono situate le frazioni di Moncucco Basso, Moncucco Alto, Pianezzo e Bioggio.

Nel Comune di Traona la componente fluviale è sicuramente di rilievo. Il territorio è infatti interessato nell'area meridionale dalla presenza del Fiume Adda, mentre a nord scorrono diversi corsi d'acqua di cui i principali sono (da est verso ovest): il Torrente di Civo, il Torrente Vallone S. Giovanni e il Torrente Bombolasca. Nell'area pianeggiante del territorio si sviluppano inoltre molteplici canali di cui ricordiamo solo il principale che scorre quasi parallelo al Corso dell'Adda: il Canale di Bonifica o Fosso Vignole.

Posizione strategica



16. Panoramica sulla Bassa Valtellina dalla località Piazza della Nave (Foto di M. Dei Cas)

Il Comune di Traona può dirsi ubicato in una posizione turisticamente strategica.

Esso dista infatti solo una quindicina di chilometri sia da Colico che da Gera Lario e ancor meno dalla riserva del Pian di Spagna.

A nord di Traona è ubicata la Valle dei Ratti e poco oltre la più conosciuta Val Codera.

Poco a nord-est rispetto a Traona è situata la bellissima Val Masino (Traona dista solo 30 km da San Martino), mentre solo 5 km la separano dal centro di Morbegno.

3.2 Cenni di geologia

Vale la pena soffermarsi brevemente sulle peculiarità geologiche che caratterizzano l'area in esame pur tenendo conto che questo non è l'ambito idoneo ad una trattazione approfondita del tema.

All'interno del Comune di Traona affiorano differenti litologie (Foglio 7-18, carta 1:100.000, Pizzo Bernina (Sondrio)):

- 1) la Formazione degli Gneiss di Morbegno: gneiss biotitici a noduli d'albite, granatiferi;
- 2) la Formazione degli Gneiss del Monte Tonale: gneiss e micascisti a due miche o prevalentemente biotitici;
- 3) la Formazione Quarzodioritica del Monte Basetta (Serizzo): quarzodiorite generalmente a tessitura orientata, con passaggi a granodioriti o a dioriti.

Per quel che attiene all'evoluzione geomorfologica del corso dell'Adda nell'area in esame sembra interessante proporre una breve sintesi della ricerca storica di Don Domenico Songini ("Storia e... storie di Traona, "Terra Buona").



17. Vista dall'alto del corso del Fiume Adda

Grazie alle opere introdotte dai monaci irlandesi la piana di Traona viene trasformata, da desolata e insalubre palude, in fertile pianura (la prima bonifica risale al VII sec.).

Risulta interessante analizzare l'origine del termine Adda considerando che gli antichi la chiamavano "Addua" o "Abdua". Secondo Domenico Songini "il toponimo sarebbe altamente significativo se derivasse dal latino *abdere*, nascondere, occultare, quasi a significare l'insidiosità, l'inclinazione al tradimento, come se volesse alternare tratti di calma a tratti di irruenza, periodi di bonaccia a scoppi di violenza".

Si hanno, a tal proposito, testimonianze relative alle alluvioni del 1481, del 1489 e del 1520.

Quest'ultima è tanto violenta da modificare il corso del fiume: l'Adda uscita dal proprio alveo ne scava uno nuovo attraverso i campi; muta anche la foce (primaolgeva verso il Lago di Mezzola nelle vicinanze di Verceia) con l'apertura di un varco in corrispondenza della località oggi chiamata Ponte del Passo.

Nel 1546 una sentenza dei dominatori Grigioni stabilì che il confine tra Cosio e Traona non fosse più indicato dal mutevole corso dell'Adda ma da una piantagione di alberi. In tempi più recenti ricordiamo le alluvioni del 1896 (18 agosto) e del 1997.

Altra peculiarità dal punto di vista geomorfologico è la conoide del Torrente Vallone sul quale sorge il centro storico di Traona. Ancora, grazie a studi di dettaglio relativi a aree limitrofe, possiamo asserire che durante l'ultimo massimo glaciale, circa 16.000 anni

fa, quasi l'intera area era sommersa dal Ghiacciaio Valtellina che si collegava più a ovest con il vasto Sistema Glaciale Lariano. Pur non esistendo rilievi geomorfologici di dettaglio in territorio traonese possiamo, per quanto detto sopra, ritenere che sul territorio siano presenti depositi glaciali quali massi erratici e morene.

3.3 Vegetazione del Comune di Traona

■ LEGENDA

SERIE NIVALE E PERIGLACIALE

(4) Sottoserie delle pietraie.

Vegetazione delle pietraie e delle morene attuali silicee;

(13) Sottoserie delle praterie acidofile.

Praterie a *cerex curvala* o a *festuca talleri*, alternati a stadi aperti su pietraie o suoli erosi;

(15) Vegetazione antropica.

Praterie secondarie a *nardus* e vegetazione nitrofila dei riposi a *rumex alpinus*

SERIE SUBALPINA

(21) Sottoserie delle praterie.

Praterie acidofile naturali a *festuca* varia;

SERIE MONTANA

(27) Sottoserie delle aghifoglie

27) Foresta montana ad *Abete rosso* con aspetti a *Pinus silvestris* o ad *Abete bianco*;

(30) Sottoserie delle latifoglie

30) Boschi misti a *querce*, *tigli* e *aceri* intercalati a stadi degradati o *cedui* di *nocciolo* e a piccoli tratti di *querzeti* o *quercus petraea* o modificati in *castagneti*;

(33) Sottoserie delle praterie

Praterie falciate ad *Arrhenatherum elatius* con eventuali intercalazioni di colture o di vegetazione ruderale e nitrofila di scarsa estensione. *Castagneti* da frutto su prato falciato o pascolato;

SERIE SUBMONTANA

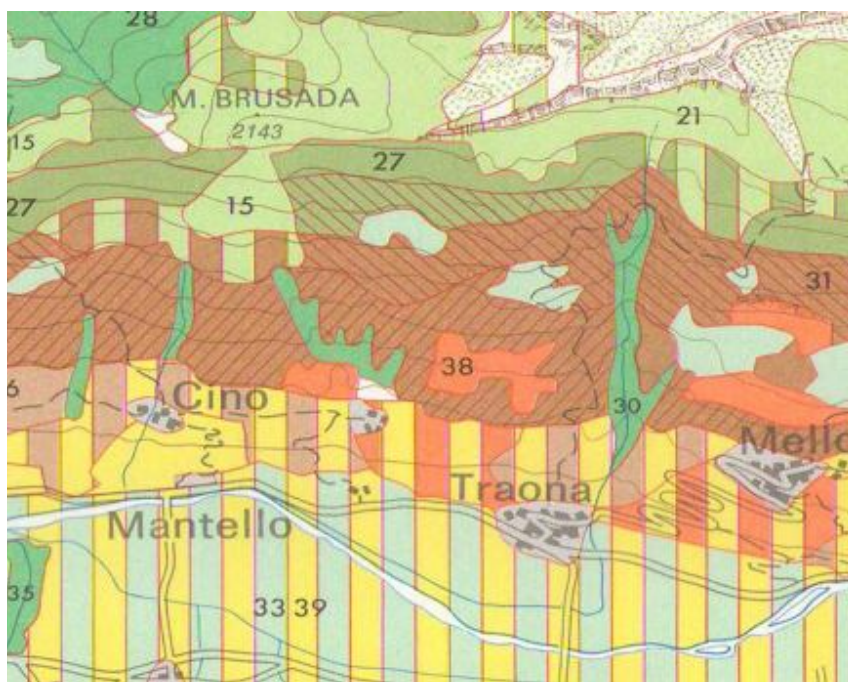
(36) Boschi per lo più frammentari a *Ostrya Carpinifolia* e *Fraxinus ornus*;

(38) Praterie xeriche a *Festuca vallesiaca* con intercalazioni di stadi iniziali di a *Sedum montanum* e *Opuntia humifusa*.

MODIFICAZIONI ESTREME DI ORDINE ANTROPICO

(39) Culture di vario tipo, ivi comprese quelle specializzate (frutteti e vigneti con relativa vegetazione infestante)

(40) Area di insediamento umano con giardini e orti ed eventuale vegetazione dei selciati e dei muri.



L'immagine rappresenta il ritaglio relativo al Comune di Traona dalla "Carta della Vegetazione attuale della Provincia di Sondrio" al 1:100.000, redatta da Credaro e Pirola (1975). Questa carta ci offre un quadro d'insieme sulle peculiarità botaniche dell'area.







3.4 Aree attrezzate di interesse escursionistico

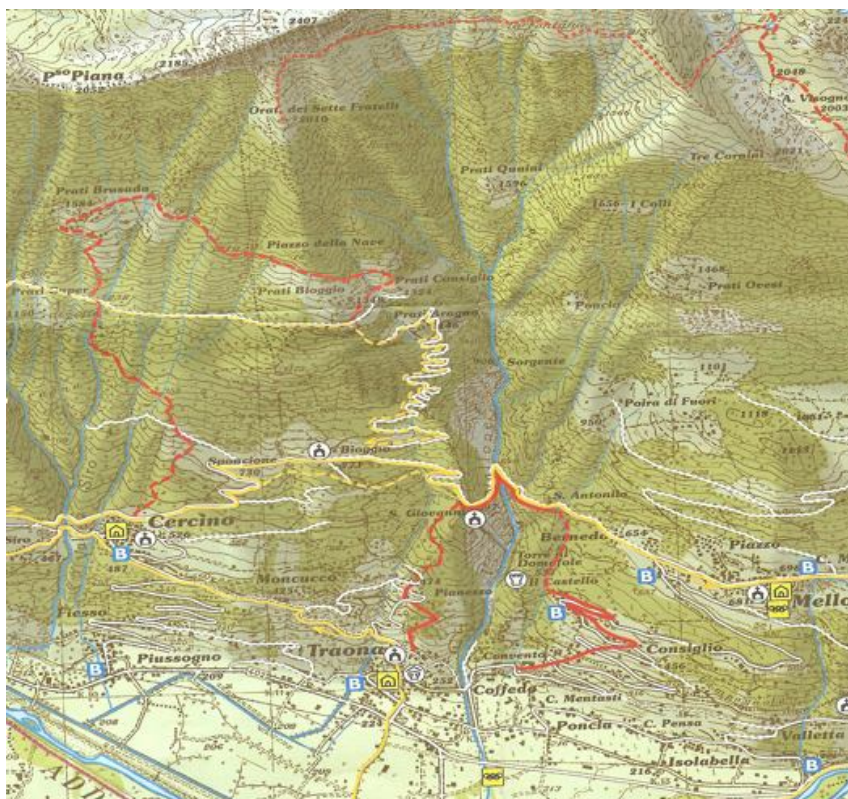
Tra il territorio comunale traonese e le aree limitrofe si dipanano differenti sentieri escursionistici (dalla carta “Costiera dei Cèch” alla scala 1:25.000, redatta da ERSAF di cui è visibile in figura 18 il ritaglio relativo all’area in esame).

18. Ritaglio della carta della “Costiera dei Cèch”

19. Legenda della carta in figura 18

20. Sentiero in salita che da Traona conduce a Cercino

ESCURSIONISMO	
	percorso turistico
	sentiero per escursionisti
	sentiero per escursionisti esperti
	percorso ciclopedonale
	percorso di mountain bike per tutti
	percorso di mountain bike per esperti



In particolare possiamo annoverare:

1) un percorso turistico ad anello che collega il Convento (300 m), area sud-occidentale del comune, prima con il Castello di Domofole (537 m) e, dopo l’attraversamento del Vallone (650 m), con le località di San Giovanni e Pianezzo ubicate lungo la sponda destra del Vallone stesso. Il percorso conduce infine alla splendida Chiesa di Sant’Alessandro ;



2) un percorso di mountain bike che costeggia la sponda destra dell’Adda per tutta l’area sud-orientale del comune per poi inerpinarsi attraverso l’abitato di Traona fino a raggiungere la Chiesa di Sant’Alessandro. Da qui la strada si inoltra verso i comuni di Cercino e Cino per fare, in seguito, ritorno in territorio Traonese in corrispondenza della località Bioggio da cui è possibile continuare il percorso lungo i comuni più orientali ;

3) un percorso di mountain bike per esperti che da Bioggio (771 m) si inerpica lungo la montagna fino a località Prati Aragna (1146 m), da cui si sviluppa attraverso i limitrofi comuni occidentali fino a quello di Nuova Olonio. In seguito il sentiero degrada verso est dove nei pressi di Cino si collega al percorso di mountain bike descritto al punto 2 ;

4) un sentiero per escursionisti che collega Prati Bioggio (1348 m) con Prati Brusnada (1584 m) per poi abbassarsi fino a Cercino;

5) un sentiero per escursionisti esperti che conduce all'Oratorio dei Sette Fratelli (2010 m). Tale sentiero si sviluppa al di fuori del territorio traonese, ma ci sembra opportuno menzionarlo per il fatto che conduce a una meta (l'Oratorio dei Sette Fratelli) suggestiva e ricca di storia, situata a poche centinaia di metri dal confine comunale di Traona.

3.5 Siti di interesse naturalistico



21. Prati sopra Traona e panoramica sulla Bassa Valtellina

La costiera dei Cèch conserva ancora una ricchezza di leggende che non deve assolutamente andare perduta ma anzi raccolta e conservata come fosse un'antica reliquia, a testimonianza di un sapere ancestrale fortemente connesso col mondo della natura e intriso di simboli e magia.

Alcune leggende mostrano inoltre un tangibile sincretismo proprio tra il culto cristiano e antiche credenze precristiane.

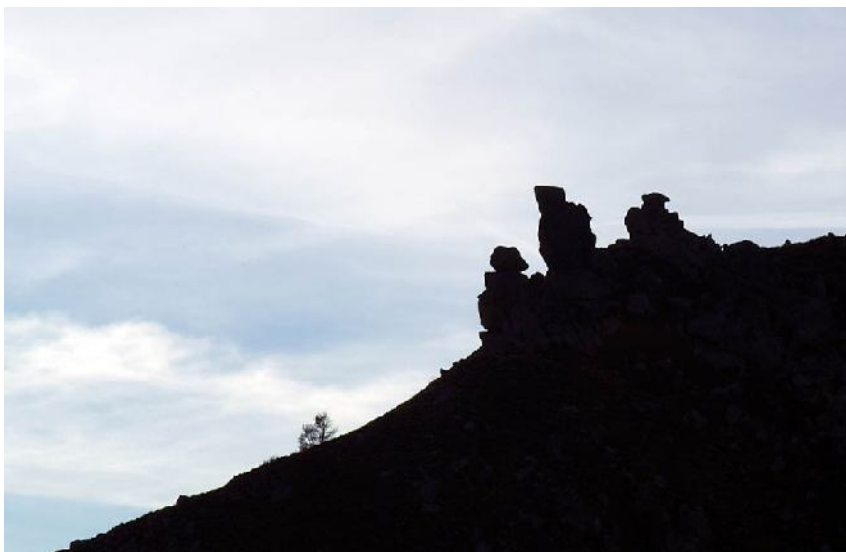
Di notevole interesse sono inoltre vari aneddoti relativi alla vita dei santi che nel borgo traonese hanno abitato o semplicemente transitato.

Sarebbe auspicabile un recupero di questi aneddoti e miti onde evitare di scolorire la memoria su una curiosa parte di storia locale e, non ultimo, per valorizzare e divulgare queste conoscenze anche a fini turistici.

Esse sono, infatti, strettamente connesse a luoghi ben precisi di cui senza dubbio ne aumentano la suggestione.

Immaginiamo per esempio la “vecchia” del paese che riceve “fore-

22. Prati sopra Traona e panoramica sulla Bassa Valtellina



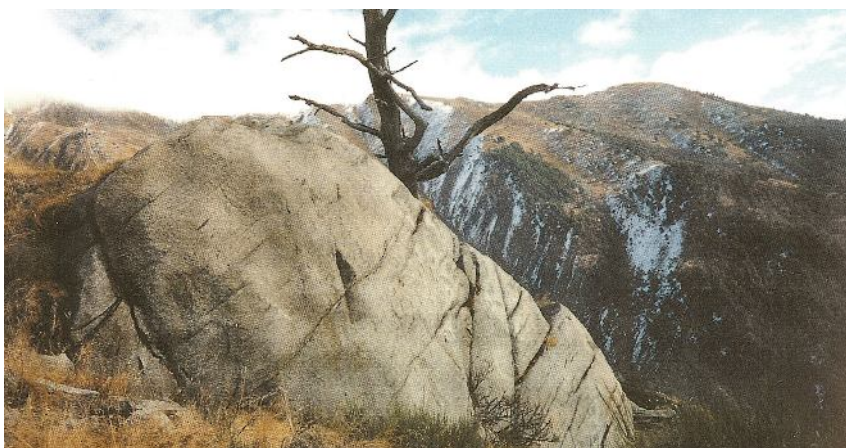
stieri” per raccontare loro alcuni di questi miti (esperienza che un tempo veniva proposta nelle scuole elementari: scolaresche a San Martino alla scoperta del mito del Gigiat tramite il racconto di un anziano locale).

Ancora è opportuno sottolineare come in alcuni paesi, da qualche anno, si organizzino escursioni notturne guidate, durante le quali si rievocano antichi racconti e si mettono in scena personaggi fantastici che compaiono in mezzo al bosco (la Vegia Goza ad Albaredo). Ci sembra quindi il caso di citare, solo a mo’ d’esempio, due delle leggende più significative che abbiamo raccolto (1, 2) e un breve accenno alla vita di un Santo che sembra sia vissuto da eremita proprio in queste terre (3):

1. Il Sass de l’arca di Noè:

Secondo la leggenda il toponimo Piazza della Nave (1637 m) sarebbe legato alla genesi della Valtellina, fatta risalire al catastrofico evento del Diluvio Universale: solo le vette più alte emergono da una Valtellina sommersa dalle acque. Proprio in questa località giace il Sass de l’arca di Noè, masso al quale il mito vedrebbe ancorata l’Arca di Noè.

23. Sasso in Località Piazza della Nave (da “Storia e... storie di Traona “Terra Buona”, Don Domenico Songini)





24. Castello di Domofole
(foto di M. Dei Cas)

2. Il Castello di Domofole:

Spesso conosciuto come “Castello della Regina” il Castello di Domofole, anche se ubicato nel Comune di Mello è da sempre strettamente connesso con le vicissitudini traonesi e ne rappresenta una particolarità oltre che storica anche mitologica.

Stando alle leggende locali fu infatti:

Residenza estiva della regina longobarda Teodolinda (leggenda supportata dalla presenza su un grosso masso ai piedi della torre di un'incisione rappresentante, secondo gli abitanti della zona, proprio la corona della regina Teodolinda);

Prigione per tre anni della regina Gundeburga, accusata ingiustamente (da un amante respinto) di meditare la morte del marito Arioaldo (re dei Longobardi) al fine di unirsi col duca di Toscana Tosone ;

Prigione per la ventenne Adelaide, vedova del re d'Italia Lotario, rea di aver rifiutato la mano di Berengario II d'Ivrea così profondamente interessato... alla di lei corona.

(da: “Uno sguardo sul Castello di Domofole”, Rita Pezzola).



25. S. Colombano ammansisce le belve.
Incisione di Burgoing de Villefore,
Parigi 1708

3. San Colombano (VII secolo): quanti per esempio, anche solo nella Bassa Valtellina, sospettano dell'antica presenza in quel di Traona di un Eremita Irlandese?

Ebbene.... San Colombano, coi suoi monaci, insegnò alle genti natie “a dissodare i ronchi cespugliati, e bonificare i terreni acquitrinosi della piana di Traona , insidiati dalle alluvioni dell'Adda, e costruire i muretti di sostegno ai terrazzamenti per il recupero delle sponde, altrimenti improduttive...”, (Don Domenico Songini, “Storia e...storie di Traona “Terra Buona””).

Il Santo si divideva tra periodi dedicati ai lavori di bonifica e alla coltivazione dei terreni e periodi trascorsi in meditazione dentro celle o “penitenze” disperse sulle montagne.

Secondo la leggenda, il Signore, per placare la sete del Santo, fece sgorgare improvvisamente l'acqua dai piedi di un grosso masso.

La popolazione locale eresse in suo onore una chiesa ai margini dei terreni bonificati.

Caratteristica è l'immagine del Santo che i biografi del tempo ci restituiscono: “gli uccelli gli volano sulle spalle e beccano il cibo dalle sue mani; scendono gli scoiattoli e giocano tra le pieghe della sua tonaca, le belve s'accoccolano ai suoi piedi e un orso diventa abituale compagno di cella”, (Don Domenico Songini, “Storia e...storie di Traona “Terra Buona””).

La Comunità Montana di Morbegno evidenzia (da “Invito alla scoperta dei Beni Culturali”):

A. Tra i beni etnografici di Traona:

- 1)il Mulino del XX secolo;
- 2)le Colombaie in via Roma;
- 3)l’Avello sepolcrale tardo antico;
- 4)il Torchio a S. Apollonia;

B. Tra le dimore storiche maggiormente degne di nota:

- 1)Palazzo Paravicini ubicato nel centro storico del Borgo, attualmente sede di un’istituzione assistenziale, a cui è annesso l’oratorio di S. Ignazio.
 - 2)Casa Torri, risale al periodo settecentesco;
 - 3)Casa Massironi che presenta un cortile ad archi del 500;
 - 4)Palazzo Paravicini De Lunghi, di epoca settecentesca;
 - 5)Palazzo Comunale, la cui epoca è incerta, che presenta affreschi mitologici ;
 - 6)Casa Belotti, del 500;
 - 7)Palazzo Vertemate da cui sono stati strappati affreschi cinquecenteschi.
- A) tra i beni etnografici di Traona:
- 1)il Mulino del XX secolo;
 - 2)le Colombaie in via Roma;
 - 3)l’Avello sepolcrale tardo antico;
 - 4)il Torchio a S. Apollonia;

3.6 Attrattive e risorse enologiche

26. Chiesa di S. Alessandro e terrazzamenti limitrofi



Come si è evidenziato nel paragrafo dell'inquadramento geografico il Comune di Traona rientra in parte nella Costiera dei Cèch, area caratterizzata dalla presenza di terrazzamenti sui quali è diffusa la coltura della vite.

Pur dovendo rimarcare lo stato di abbandono di alcuni terrazzamenti, essi rappresentano comunque una peculiarità morfologica del paesaggio valtellinese oltre che una testimonianza del profondo legame "d'amore e fatiche" che unisce, ma soprattutto che ha unito, le genti valtelinesi alla propria montagna.

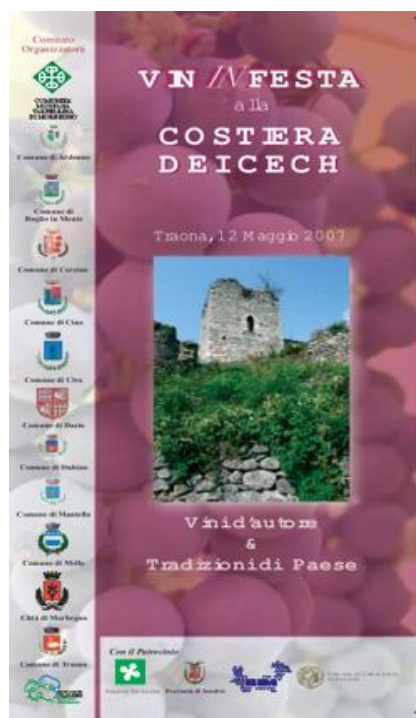
In virtù di queste evidenze la Fondazione Pro Vinea ("Vita alla Vite di Valtellina") ha proposto che le aree in tal senso più significative dei Comuni ubicati sul versante retico tra Castione Andevenno e Tirano divengano Patrimonio dell'UNESCO.

Anche se non rientra in questo territorio, il Comune di Traona presenta peculiarità e bellezze simili e la sua adesione ad iniziative che promuovono i vini valtelinesi non può che essere vista positivamente.

A cavallo tra ottobre e settembre si svolge da ormai tredici anni (nel 2008 ci sarà infatti la XIII edizione) la manifestazione "Morbegno in Cantina", grazie alla quale le cantine private di Morbegno vengono aperte al pubblico per la degustazione di vini locali e per l'assaggio di prodotti gastronomici tipici della Valtellina.

Da alcuni anni anche Traona partecipa all'iniziativa proponendo un itinerario denominato "Percorso Bianco" che si articola lungo 10 cantine. Durante questa manifestazione il centro storico del paese è facilmente raggiungibile da Morbegno grazie a un bus navetta gratuito, che evita l'utilizzo dell'auto ai fruitori del servizio.

Un evento simile, anche se meno conosciuto, promosso dalla Comunità Montana di Morbegno in collaborazione con la Fondazione



27. Brochure dell'iniziativa "Vininfesta alla Costiera dei Cèch", 2007

Fojanini e con i Comuni interessati è la “Vininfesta della Costiera dei Cech” che nel maggio 2007 ha aperto a Traona con la terza edizione.

Ci sembra opportuno menzionare la presenza sul territorio di due vinificazioni: la vinificazione “Sentimento” prodotta da viticoltori dei Comuni di Mello, Civo e Traona e la vinificazione “Orgoglio” prodotta dal Signor Giorgio Piccapietra di Traona.

28. Scorcio panoramico sulla Bassa Valtellina da un terrazzamento della Costiera dei Cech



4 Vincoli

> VEDI TAVOLA GRAFICA CORRISPONDENTE

4.1 Premessa

Per avere un quadro territoriale dettagliato sul quale andare a programmare lo sviluppo del Paese, ci sembra interessante restituire con precisione i vincoli che, al momento, interessano il territorio di Traona.

Per non risultare ripetitivi ci siamo limitati ad individuare i principali vincoli contenuti nel vigente P.R.G., mentre per quelli legati all'assetto idrogeologico rimandiamo alla consultazione del relativo Piano Idrogeologico.

Riportiamo, di seguito, alcuni stralci dell'articolato che attualmente regola le trasformazioni territoriali di Traona e che fa parte delle Norme Tecniche di Attuazione del Piano Regolatore Generale.

Chiaramente trattandosi di una fase di analisi non è detto che i vincoli riscontrati verranno riproposti durante la stesura delle previsioni di Piano, ma, comunque, costituiscono una buona base di partenza su cui ragionare.

4.2 Fasce di rispetto stradale

29. Un tratto della via Valeriana



Le fasce di rispetto laterali alla maglia della mobilità sono definite secondo le prescrizioni del Regolamento di attuazione del nuovo codice della strada D.P.R. 16.12.1992 n. 495, oltre che dalle indicazioni grafiche della tavola di P.R.G..

In tali fasce non sono consentite nuove costruzioni, ricostruzioni conseguenti a demolizioni integrali e ampliamenti fronteggianti le strade; è ammessa la realizzazione delle recinzioni, delle opere di urbanizzazione primaria ed eventuali attrezzature ad esse connesse, nonché recinzioni, pensiline per i pubblici servizi di trasporto, nel rispetto del paesaggio e dell'ambiente.

L'eventuale installazione di mezzi pubblicitari deve essere conforme alle disposizioni dell'art. 47 e seguenti del Regolamento di esecuzione del Codice della Strada D.P.R. 16.4.1992 n. 495, oltre che del Regolamento edilizio, per quanto riguarda caratteristiche, ubicazione, modalità, ecc..

È ammesso il restauro, la manutenzione ordinaria e straordinaria di edifici esistenti, senza incremento di volume e/o di superficie di pavimento.

Stante la situazione della edificazione e le caratteristiche ambientali del territorio lungo la viabilità, non è ammessa la installazione di impianti per la distribuzione di carburanti ed attrezzature annesse.

4.3 Fasce di rispetto cimiteriale

30. L'ingresso del cimitero e la relativa Chiesa dedicata a S. Colombano



Questa zona riguarda le aree destinate a costituire l'area di rispetto cimiteriale, sia del cimitero esistente, sia di quello in previsione.

In esse è vietato qualsiasi tipo di nuova costruzione; sono consentiti interventi di manutenzione, risanamento conservativo, adeguamento igienico e funzionale e ristrutturazione edilizia degli edifici esistenti, senza ampliamento volumetrico, nonché la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria.

Questa zona riguarda le aree destinate a costituire l'area di rispetto cimiteriale, sia del cimitero esistente, sia di quello in previsione.

In esse è vietato qualsiasi tipo di nuova costruzione; sono consentiti interventi di manutenzione, risanamento conservativo, adeguamento igienico e funzionale e ristrutturazione edilizia degli edifici esistenti, senza ampliamento volumetrico, nonché la realizzazione di opere di urbanizzazione primaria.

Le aree devono essere mantenute in condizioni decorose, con tassativo divieto di costruire depositi, discariche e quant'altro non confacente al decoro del luogo e dell'ambiente.

Nelle stesse è prescritta la conservazione del patrimonio arboreo esistente, fatti salvi gli interventi di manutenzione e avvicendamento delle alberature: dette aree potranno essere soggette coattivamente a piantumazione.

Nelle zone cimiteriali, ove non contrastino con il rispetto dei servizi cimiteriali, può essere consentita la realizzazione di attrezzature di interesse generale, quali parcheggi, chioschi per la vendita dei fiori, purché realizzate in materiale leggero e facilmente amovibile, imponendo in ogni caso il vincolo di precarietà.

4.4 Fasce dei rispetto dei corsi d'acqua

31. Uno scorcio del Fiume Adda



Le competenze sui corsi d'acqua sono determinate dalle leggi vigenti in materia; in particolare, per il reticolo minore valgono le disposizioni della D.G.R. 25.01.2002 n. 7/7868 e successive modifiche e integrazioni, nonché i relativi provvedimenti comunali di attuazione.



32. Particolare del letto del Torrente Bombolasca

Per quanto non previsto nelle disposizioni sopra richiamate si applicano le seguenti norme:

Sulla tavola grafica relativa al presente capitolo sono indicate graficamente le zone di rispetto dei corsi d'acqua, all'interno delle quali è vietata l'edificazione e la trasformazione dei luoghi; in particolare, per il fiume Adda, la zona di rispetto ha una profondità di 50 m dalla sponda del fiume e dal canale di bonifica.

Sui corsi d'acqua pubblici e loro pertinenze, iscritti negli elenchi di cui all'art. 1 del T.U. n. 1775/1933, sono vietate le attività indicate all'art. 96 del R.D. n. 523/1904 ed in particolare sono vietate:

1) Entro la fascia di m. 10 dal piede degli argini e loro accessori o, in mancanza di argini artificiali, dal ciglio delle sponde, la realizzazione di fabbricati anche se totalmente interrati, ivi comprese le recinzioni con muratura che si elevi oltre la quota del piano campagna;

2) Entro la fascia di m. 4 dai limiti come sopra definiti, le piantagioni e lo smovimento di terreno.

3) Sono ammesse, a distanza di m. 4 dalle sponde dei corsi d'acqua pubblici, recinzioni asportabili formate da pali e rete metallica.

Nelle aree di pertinenza fluviale, come sopra definite, sono ammesse, ai sensi dell'art. 95 del R.D. n. 523/1904, le difese spondali radenti che non superino il piano di campagna, previa autorizzazione regionale ai fini idraulici. Sono altresì ammesse, previa autorizzazione regionale, le opere previste dagli artt. 97 e 98 del citato R.D. n. 523/1904.

4.5 Fasce di rispetto degli elettrodotti

33. Un traliccio di sostegno dei cavi elettrici



Nella cartografia di riferimento non sono evidenziati i vincoli relativi agli elettrodotti. Tali limiti, non sono inseriti nemmeno nel vigente PRG probabilmente per non creare un disordine grafico di difficile interpretazione;

Tuttavia, pur mancando una rappresentazione grafica specifica non possiamo certo ignorare l'esistenza di tali zone di rispetto. Di seguito, quindi, riportiamo le disposizioni (seppur in maniera puntuale) in merito ai vincoli in questione.

Le aree che rientrano nelle fasce di rispetto degli elettrodotti sono sottoposte alle norme contenute nel R.D. 11/12/1933 n° 1775, nella Legge 13/12/1964 n° 1341 e del D.P.R. 7/1/1956 n° 164 e successive modifiche.

34. Un tratto del Fiume Adda con "l'Isola" al centro



Tali aree sono tenute all'osservanza del R.D. 30/12/1923 n° 3267 (Art. 7), della Legge Urbanistica Regionale n° 51 del 15/4/1975 (Art. 40) e della Legge Forestale n° 8 del 5/4/1976 (Art. 25).

L'autorizzazione alla realizzazione di nuove costruzioni o di nuove opere di urbanizzazione all'interno di queste aree è rilasciata dal Presidente della Comunità Montana, previo parere dell'Ispettorato dipartimentale delle Foreste competente per territorio.

La concessione viene rilasciata solo a seguito dell'avvenuto rilascio dell'autorizzazione di cui sopra.

Va, inoltre considerata la presenza del PAI che definisce le fasce di rispetto per il fiume Adda (vedi Piano di Assetto Idrogeologico).

4.7 Edifici sottoposti alla disciplina del D.Lgs. 490/1999

Per gli immobili sottoposti alla disciplina del D.Lgs. 490/1999 è prevista una tutela particolare. Sono, infatti, quei beni che la soprintendenza per i beni ambientali ed architettonici di Milano ritiene di grosso valore sia dal punto di vista artistico/architettonico che storico.

Per intervenire (ristrutturare, ampliare ecc.) su tali immobili, di conseguenza, è obbligatorio avere il benestare della suddetta soprintendenza che pone particolare attenzioni alle soluzioni progettuali proposte. In particolare, l'ente in questione, si cura che gli interventi sui fabbricati non siano in contrasto con l'ambiente in cui sono inseriti e che valorizzino e conservino i caratteri archetipici degli edifici stessi.



35. Facciata del Palazzo Comunale, già Parravicini

36. La Chiesa Parrocchiale di Sant' Alessandro, sec XIII



Gli eventuali progetti, conseguentemente, oltre all'iter naturale che seguono solitamente, devono essere vagliati dalla soprintendenza che esprime un parere vincolante sulla sostenibilità dell'intervento proposto.

Nel Comune traonese gli immobili tutelati sono:

Il Palazzo Comunale già Parravicini, sec XVI, Via Parravicini, Foglio 10 mapp. 280;

Il Palazzo Parravicini con giardino, sec XVII, Via Parravicini, Foglio 10 mapp. 277-278-279-300-301;

La Casa dell'oro o Vertemate con affreschi a chiaroscuro datati 1534, sec XVI, Via Vertemate 9, Foglio 10, mapp. 95;

La Chiesetta di S. Caterina di Corlazzo, sec XII, Via Manescia, fraz. Corlazzo, Foglio 15 mapp. A;

L'oratorio di Sant'Ignazio di Loyola, sec XIV, Via Castagna 1, Foglio 10, mapp D;

La Cappelletta-ossario con cancelli, sec XVI, Via Sant' Alessandro, Foglio 8, mapp C;

Chiesa Parrocchiale di Sant' Alessandro, sec XIII, Via Sant' Alessandro, Foglio 8, mapp A

5

Contesto socioeconomico

5.1 Premessa

In questo capitolo cercheremo di restituire, per quanto possibile, un quadro puntuale rispetto alle componenti sociali, economiche e territoriali che caratterizzano il Comune di Traona.

Sarà nostra cura approfondire queste tematiche attraverso l'esposizione di dati oggettivi, senza considerare la percezione spaziale che, invece, sottende alle altre parti analitiche del presente scritto.

La fonte materiale dei dati risponde all'ISTAT, uno tra i più autorevoli (se non il più autorevole) istituto di statistica a livello nazionale ed europeo. Certo i numeri, pur essendo utilizzati attraverso l'applicazione di una metodologia critico/interpretativa, non possono essere esaustivi nel delineare con precisione la realtà, ma possono comunque essere un buon riferimento per descrivere alcune componenti territoriali.

Ovviamente, la nostra, non sarà una semplice esposizione di cifre, ma cercheremo di interpretare i dati, traendone indicazioni interessanti che possano dare l'idea dei trend che stanno interessando il Comune.

Crediamo che, un rilievo di questo tipo possa essere un ottimo veicolo per programmare lo sviluppo del Comune. Inoltre, questa particolare sintesi analitica, potrebbe risultare oltremodo interessante per verificare la bontà o meno delle politiche di sviluppo messe in atto attraverso l'applicazione delle strategie proposte nel relativo documento.

Di seguito, quindi, andremo a "smontare" il Comune in specifici temi ed argomenti di studio che riteniamo essere interessanti per profilare la situazione odierna di Traona.

5.2 Il contesto sociale

37. Immagine esemplificativa che restituisce la morfologia urbana del Paese

38. Tipologia edilizia caratteristica del Comune (villa singola su lotto)



Il Comune di Traona presenta una superficie territoriale pari a 6,23 kmq. A fronte di tale estensione areale e di una popolazione di 2360 residenti (dato che subisce un lieve aumento ogni anno), la densità abitativa risulta essere di circa 379 abitanti per kmq. Esattamente in linea con la media lombarda che è proprio di 379 ab/kmq.

La densità di Traona, è data da una morfologia urbana discontinua, completamente difforme rispetto ad un agglomerato edilizio compatto. Inoltre va considerata la parte di territorio che si inerpica sul versante Retico valtellinese in cui la densità abitativa risulta praticamente nulla. Possiamo dire che la concentrazione di popolazione la ritroviamo solamente sul fondovalle ed, anche in questo caso, la densità non risulta essere poi così elevata. Questo non significa che la congestione di fabbricati non sia alta.

Al contrario, la tipologia edilizia che connota gran parte dell'abitato (villa singola su lotto) da adito ad un grosso consumo di suolo rispetto al numero di abitanti insediato. È chiaro a tutti che la popolazione traonese, trasposta in un contesto cittadino, non rappresenta nemmeno un quarto di un quartiere di modestissime dimensioni.

Fortunatamente, comunque, Traona dispone ancora di un certo numero di spazi aperti che garantiscono una buona qualità della vita ai residenti e che, soprattutto, lasciano credere ancora ad una possibile valorizzazione dell'ambiente e del territorio vero e proprio.

Per quanto riguarda la composizione della popolazione residente, in riferimento alla classe di età, possiamo dire che gli abitanti traonesi sono tendenzialmente giovani rispetto a quanto si sta verificando a livello regionale e nazionale. Infatti, solamente il 45% circa della popolazione ha un'età compresa tra i 30 ed i 59 anni, il 20% supera



i 60 anni ed il restante 35% risulta essere sotto i 30 anni.

Tuttavia, pur presentando un dato incoraggiante, anche nel comune traonese, di fatto, si sta' assistendo ad un invecchiamento costante della popolazione che non è certo un fattore positivo in riferimento allo sviluppo del Paese. Se andiamo a raffrontare il dato odierno con quello risalente al '99, infatti, ci accorgiamo che la popolazione che supera i 65 anni è aumentata di ben 100 unità (equamente distribuite tra uomini e donne).

Questo fattore, anche se con proporzioni assolutamente più limitate, risulta essere in linea con la tendenza sia provinciale che lombarda. Pur essendo meno spiccato che in ambito extracomunale, comunque, non lo dobbiamo sottovalutare o considerare positivamente. Soprattutto in un'area come la Valtellina, che vede costretti molti giovani a trasferirsi fuori Provincia per motivi di lavoro, tale dato risulta preoccupante. Il rischio è di andare verso una composizione sociale sempre meno giovane e, conseguentemente, con prospettive future sempre più ridotte.



39. Il versante Retico Valtellinese

Il tasso di natalità è quasi il doppio di quello di mortalità, in un saldo annuale che fortunatamente vede crescere la popolazione del Comune. Anche per i trasferimenti di residenza possiamo dire che le iscrizioni superano, seppur di poco, le cancellazioni. A questo proposito, dobbiamo considerare che, probabilmente, sono due i fattori che determinano il fenomeno. Il primo, indubbiamente, è legato alla propensione del Comune ad assurgere al ruolo di attrattore della nuova residenza del comparto territoriale morbegnese. Essendo la stessa Morbegno una città quasi saturata ed avendo prezzi di mercato degli immobili più alti che a Traona è naturale che molti decidano di prendere casa nel Comune traonese, anche se lavorano nelle aree limitrofe. Inoltre, dobbiamo tenere in considerazione la posizione geografica del Comune che risulta essere estremamente favorevole come esposizione al sole, tranquillità, luce, ecc. e l'ampia disponibilità di aree per la realizzazione di nuove costruzioni monofamiliari. Il secondo è relazionato alla popolazione straniera che annualmente si viene ad insediare e che cresce di anno in anno (oggi possiamo contare 69 residenti non italiani). Se considerassimo, però, il grado di istruzione, ci accorgeremmo della propensione dei ragazzi giovani, con istruzione universitaria, a migrare verso mete in cui trovano meno difficoltà ad imbattersi in migliori opportunità lavorative per persone altamente qualificate.

Le condizioni occupazionali per quanti decidono di continuare a risiedere nel Comune, comunque, sono assolutamente buone, con un tasso di disoccupazione media pari al 4,14% delle persone in età lavorativa. Purtroppo, il picco si acuisce se focalizziamo la nostra attenzione sulle persone più giovani (16-30), dove raggiungiamo una percentuale pari all'8% circa. Comunque, se confrontati con i dati lombardi, tali riscontri risultano assolutamente rassicuranti. In Lom-

bardia, infatti, la disoccupazione media è pari al 4,73% delle persone in età lavorativa ed al 14,50% in riferimento a quella giovanile.

Il modello su cui si basa la vita di coppia è sicuramente imperniato sul matrimonio considerando che ben il 50% della popolazione risulta coniugato, anche se, tale dato è da riferire principalmente alle persone che superano i trenta anni. Se, infatti, andiamo ad analizzare i coniugati per classi di età ci accorgiamo che solamente 63 ragazzi tra i 20 e i 30 anni risultano sposati su un totale di 1.162 persone sposate. Questo, indubbiamente, identifica un modello sociale che spinge ad unirsi in matrimonio solamente dopo i trenta anni, con una naturale permanenza nella famiglia d'origine fino a tarda età. O, in alternativa, vi è la possibilità che si vada a convivere fino a una certa età prima di decidere di unirsi in matrimonio.

Per quanto riguarda la durata dei matrimoni, i dati di riferimento mettono in luce come siano solamente 31 i divorzi ufficializzati. In percentuale significa che solo il 2,6% dei matrimoni risulta essere terminato, a fronte di una media lombarda di quasi il doppio (4% dei matrimoni finiti anzitempo).

Tale riscontro numerico indica che il matrimonio, nei Paesi, è ancora considerato come un vincolo piuttosto rigoroso, difficilmente estinguibile. In diversi casi, vengono addirittura sopportate situazioni al limite del rispetto della persona, pur di non scindere il rapporto e “finire sulla bocca di tutti”.

Al contrario, volendo essere buonisti, possiamo dire che i traonesi vivono situazioni matrimoniali del tutto idilliache, anche se, approfondendo la realtà locale, ci accorgiamo che il quadro sociale è, probabilmente, meglio interpretato dalla descrizione evidenziata nel precedente capoverso.

Con questo paragrafo crediamo di avere disegnato un quadro piuttosto preciso in riferimento alle condizioni sociali che contraddistinguono e rappresentano la comunità di Traona.

In seguito, vorremmo concentrarci sul sistema economico che caratterizza il Paese in modo da completare la descrizione del Comune dal punto di vista statistico.

40. Un'attività agricola presente nel Comune traonese

41. Esempio di attività commerciale

5.3 Il sistema economico



In primo luogo, dobbiamo dire che il numero di imprese attive presenti nel Registro delle Imprese aggiornate al 31/12 del 2006 risulta essere pari a 210 su un totale in provincia di Sondrio che si aggira attorno alle 15.900 unità. Possiamo dire che l'1,3% del tessuto produttivo provinciale si attesta nell'area traonese.

Principalmente si tratta di imprese di costruzioni, attività agricole, attività manifatturiere ed esercizi commerciali di vendita all'ingrosso ed al dettaglio. Se analizziamo l'evoluzione storica del comparto produttivo dal 2001 ad oggi, possiamo rilevare che vi è stato un notevole aumento delle imprese di costruzioni e delle attività legate al settore informatico a discapito delle attività agricole, con un saldo in positivo di 21 imprese.



Ma andiamo ad analizzare cosa può avere determinato tale andamento nel tempo. In primo luogo la costante presenza di attività manifatturiere può essere riconducibile alla stagnazione del comparto che, indubbiamente, non ha subito grosse variazioni negli ultimi 6 anni. Stesso discorso può essere fatto per gli esercizi di vendita dei prodotti all'ingrosso ed al dettaglio che non hanno subito aumenti o diminuzioni sensibili, ma sembra si siano stabilizzati. Questo può voler dire che il Paese non ha subito un grosso sviluppo in questi ultimi anni a livello commerciale, probabilmente rispondendo appieno al proprio bacino d'utenza naturale. In aggiunta ci sentiamo di dire che senza una forte azione pubblico/privata, volta all'innovazione dell'intero sistema, quest'ultimo potrebbe essere soggetto ad un'involuzione.

Per quanto riguarda la crescita delle attività legate alle costruzioni ed all'informatica, invece, dobbiamo fare riferimento a due fattori distinti che hanno caratterizzato il fenomeno.

Il primo non è legato solamente a dinamiche locali, ma si relaziona ad un trend nazionale costituito dalla maggior propensione ad investire “nel mattone” piuttosto che in operazioni finanziarie legate a titoli di borsa. È chiaro a tutti come, dal 2001 ad oggi, la crescita economica mondiale abbia subito una battuta d’arresto generalizzata. Proprio da questo arresto si è avuto uno spostamento di investimenti dai mercati finanziari alla realizzazione ed all’acquisto di immobili, ritenuti investimenti più sicuri. Ecco, quindi, spiegata la crescita piuttosto sostenuta delle attività legate alla costruzione di immobili. Crescita, quest’ultima, che, sostanzialmente, rispetta il dato lombardo.

In riferimento all’informatica, facile intuire che la tendenziale e costante evoluzione del settore sia pedissequamente legata alla sempre più importante diffusione di strumenti informatici in mezzo alla gente. Basta pensare alla crescita esponenziale di utenti del web (con la conseguente maggior vendita di computer), alla diffusione dell’ipod, piuttosto che di cellulari ipertecnologici o, ancora, di macchine fotografiche digitali e così via.



42. Stalla

43. Vacche al pascolo

Se, invece, andiamo ad analizzare la diminuzione delle aziende agricole del comparto dobbiamo considerare l’abbandono sempre più diffuso dell’attività, soprattutto per quanto concerne le imprese di piccole dimensioni che riscontrano sempre maggiori difficoltà a sopravvivere. Questa tesi è supportata da diversi dati statistici che, indubbiamente, integrano considerazioni poco oggettive. Primo tra tutti il rapporto tra superficie coltivata e numero di aziende, considerati in un lasso temporale che va dal 1990 al 2000 (non esistono dati più aggiornati perché la cadenza di aggiornamento del materiale è decennale). Tali dati confermano una diminuzione della superficie territoriale coltivata: si passa da 1.881 ettari coltivati negli anni novanta ai 1361 ettari del primo decennio del 2000. Se rapportiamo quest’ultima diminuzione ad una vera e propria involuzione del numero di aziende agricole, che sono passate da 242 a 75, ci rendiamo immediatamente conto che le attività rimaste devono, per forza, essere cresciute in dimensione per coltivare una così vasta porzione territoriale. Allo stesso modo, il numero di capi di bestiame presenti nel Comune dal 1990 al 2000 diminuisce di poco rispetto al crollo del numero delle aziende agricole (si passa da 1739 capi di bestiame ai 1476). Tale raffronto statistico è del tutto indicativo nel definire l’evoluzione e le modalità di sviluppo del comparto agricolo traonese. È evidente, infatti, che le aziende sono diminuite di numero e, contemporaneamente, cresciute in dimensione.

Infine, va aggiunto che la principale forma agricola presente si traduce, principalmente, nell’allevamento di bovini, ovini e caprini, anche se negli ultimi anni anche la viticoltura sta riacquistando, seppur in modo estremamente timido, un certo peso.

Di conseguenza la gran parte della superficie agricola coltivata è destinata a prato, alla produzione di foraggio per gli animali (mais ecc.) e a pascolo.

Per quanto concerne la vocazione turistica del Comune, possiamo dire che praticamente non esiste, tanto che i dati ISTAT risalenti al 2006 non danno come presente nessuna attività alberghiera. L'unica ricettività era data, fino al 2001, dall'esercizio presente nella Villa Parravicini che, però, dal 2001 risulta aver rinunciato ad offrire ospitalità, probabilmente per mancanza di richieste di ospitalità.

5.4 Conclusioni

Considerando i contenuti del presente capitolo non possiamo certo dire che il Comune si sia evoluto in maniera decisa negli ultimi dieci/quindici anni. Piuttosto possiamo affermare che la crescita economica si sia adagiata su un trend praticamente stabile, se non in leggero calo.

Anche a livello sociale l'immagine che emerge, in maniera preponderante, tratta un quadro sostanzialmente *stabile* con un leggero (ma costante) aumento del tasso di *invecchiamento della popolazione*.

Ad ogni modo, tutto sommato, possiamo dire che, per molti versi, le condizioni di vita dei traonesi siano buone e non vi siano particolari fenomeni di insicurezza sociale, con una conseguente buona qualità della vita. Soprattutto in riferimento agli spazi aperti pro capite siamo in grado di affermare che i residenti possono godere di un'ampia dotazione di aree non impermeabilizzate, con buone condizioni di naturalità. Sappiamo tutti l'importanza che riveste quest'ultimo fattore nel determinare o meno la buona vivibilità di un luogo.

6 Attività economiche e commerciali

> VEDI TAVOLA GRAFICA CORRISPONDENTE

6.1 Premessa

Nel presente capitolo analitico cercheremo di descrivere in maniera puntuale il sistema economico e commerciale che caratterizza il Comune di Traona.

Crediamo, infatti, che questa componente sia essenziale per delineare un'analisi complessiva del tutto esaustiva. È difficile credere di poter programmare lo sviluppo di un territorio senza considerare il motore economico che lo contraddistingue.

Inoltre, come vedremo durante la trattazione, le attività presenti in un luogo determinano buona parte della forma degli spazi, nonché il loro modo d'uso.

Cercheremo, quindi, di porre l'accento sia sulla tipologia delle attività in senso stretto, quanto sulle loro ricadute paesistiche ed ambientali, sempre tenendo in considerazione una possibilità evolutiva che risulti migliorativa e sostenibile rispetto alle condizioni urbane e territoriali esistenti.

Non sarà, quindi, una mera analisi zenitale, "fredda" ed asettica, ma come per le altre componenti che fanno parte del presente scritto analitico, si tratterà di capire e di descrivere il modo di utilizzare

gli spazi, e le diverse relazioni che questa modalità instaura con la totalità della Città. Anche la società e la socialità in generale, quindi, avranno un loro peso specifico all'interno di questa fase di rilievo sul campo.

6.2 Esercizi commerciali

Gli esercizi commerciali del Comune sono stati catalogati secondo tre categorie, che corrispondono ad altrettanti tipi di beni e prodotti venduti nei diversi negozi. Più precisamente si tratta di: vendita di prodotti alimentari, vendita di prodotti non alimentari e vendita di servizi alla persona.

Prima di entrare nel merito di ciascuna delle suddette voci identificative, riteniamo doveroso restituire le caratteristiche di base che accomunano la maggior parte dei negozi e che, di conseguenza, sono esemplificative nel descrivere la tipologia di esercizi che costituiscono il sistema commerciale traonese.

Le strutture di vendita in questione, hanno due ubicazioni principali:

1. All'interno dei piani terra dei fabbricati che sono ubicati nella zona più centrale del Paese (centro storico);
2. Lungo l'asta della Strada Provinciale n. 6 che attraversa il territorio comunale.

Quasi tutti gli esercizi in oggetto (a parte la rivendita di macchine da cantiere), possono essere definiti "di vicinato" ed il tipo di commercio che viene fatto al loro interno muove sicuramente un giro di affari molto modesto. Per la maggior parte delle attività, si può parlare di una conduzione prettamente "familiare", dove il titolare ed il commesso del negozio, spesse volte, collimano nella stessa persona. Di conseguenza, anche il numero di dipendenti è limitato allo stretto necessario e difficilmente supera le due-tre unità.

Vendita di prodotti alimentari



44. Attività di vendita di prodotti alimentari

Gli esercizi che interessano la presente categoria comprendono tutte quelle attività che commercializzano prodotti alimentari (mini market, salumieri, fruttivendoli, panifici ecc.). Possiamo affermare che tale tipo di negozi sono ubicati principalmente nella parte consolidata della cittadina. Non sono dispersi territorialmente, ma, al contrario, trovano collocazione dove la popolazione risulta essere più numerosa. Non sono presenti, invece, in realtà dove probabilmente il bacino d'utenza sarebbe troppo limitato per la loro sopravvivenza.



45. Attività di vendita di prodotti alimentari

Questo anche in relazione alla loro offerta di prodotti che, essendo estremamente limitata, non attrae persone al di fuori degli abitanti che, quotidianamente, si recano a fare acquisti alimentari di prima necessità (pane, latte, frutta ecc.). Indubbiamente, gli acquisti alimentari “non ordinari” vengono eseguiti in altri punti vendita (strutture commerciali di medio grandi dimensioni) ubicati al di fuori del Comune.

Come detto nella parte introduttiva, le dimensioni di queste attività sono davvero esigue e non possono certo competere con strutture di vendita medio grandi (ipermercati), né per quanto concerne il numero e la varietà di prodotti offerto, né per quanto riguarda i prezzi delle cosiddette “offerte del mese”.

Rispetto agli esercizi di dimensioni notevoli, però, hanno un valore aggiunto che, in un centro come quello traonese, riveste ancora una certa importanza. Si tratta del rapporto interpersonale che si instaura tra chi vende e chi acquista i prodotti che, sicuramente, nelle grandi superfici di vendita è difficilmente riscontrabile.

Pensando al futuro, per questi esercizi, in un disegno globale che interessa l'intero sistema economico del Paese e che si fonda sulla valorizzazione del territorio in ogni suo aspetto, sarebbe ipotizzabile uno sviluppo che prendesse in considerazione la vendita di prodotti tipici del luogo. Potrebbe essere interessante inserire, nelle attività già esistenti, una superficie dedicata a quanto coltivato e prodotto in terra traonese e, più in generale, valtelinese. Chiaramente, questa possibilità è connessa ad un programma di sviluppo ampio ed articolato che è riscontrabile nel documento intitolato “Piano di Sviluppo”.

Vendita di prodotti non alimentari



46. Attività di vendita di prodotti non alimentari

Le attività di vendita di prodotti non alimentari sono tutte quelle attività che commercializzano beni che si distinguono dagli alimenti veri e propri. In pratica si tratta di cartolerie, fioristi, giornalai, ecc..

Anche in questo caso la loro ubicazione è principalmente legata al tessuto urbano più denso (ad eccezione della rivendita di macchine da cantiere che non subisce certo l'influenza commerciale della popolazione residente).

Il loro aspetto esteriore non attrae in maniera particolare. Sono modeste le insegne ed anche le vetrine perché, come per gli esercizi alimentari, la loro sopravvivenza è legata al rapporto interpersonale con i clienti che, molto spesso collimano con i residenti.

La loro vocazione commerciale non rappresenta certo una totale rispondenza alle richieste del mercato moderno di prodotti non alimentari. Non è riscontrabile la vendita di molti beni che, quotidianamente, fanno parte della vita delle persone.

Inoltre, la varietà offerta non può certo competere con quanto han-



47. Attività di vendita di prodotti non alimentari

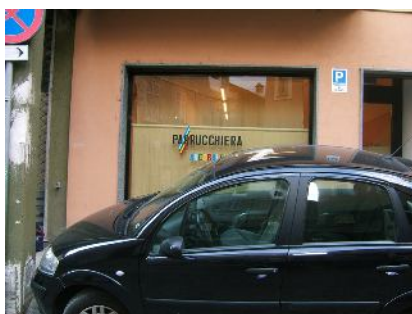
no da proporre i centri commerciali (Trivio di Fuentes, Iperal le torri, Le Meridiane di Lecco ecc.) o gli spazi urbani di dimensioni più ampie (Morbegno, Sondrio, Tirano, Bormio, ecc.).

Pensando al futuro, sarebbe interessante poter promuovere negozi tipicamente locali con prodotti dell'artigianato Valtellinese e Valchiavennasco (pietra ollare, oggetti in legno ecc.), anche attraverso l'allestimento di piccoli mercatini periodici che ravvivino il centro urbano e rendano attrattiva la località. Non crediamo in una possibile evoluzione di queste attività così come sono organizzate oggi. Sicuramente la loro sopravvivenza non sarà minata (considerando che si basano su un'offerta praticamente "indispensabile" per i residenti), ma, allo stesso modo, non avranno alcuna possibilità di evolversi o di evolvere il loro bacino d'utenza con l'attuale organizzazione ed offerta.

Chiaramente, perché la nostra proposta abbia senso, il tutto dovrà essere pensato all'interno di un progetto organico che valorizzi il territorio e le sue peculiarità (vedi programma di sviluppo), altrimenti potrebbe risultare un'operazione fallimentare.

Infine, nell'operazione sarebbe ipotizzabile includere anche gli esercizi alimentari presentati nel precedente paragrafo. Insomma l'intenzione sarebbe quella di mettere a sistema gli esercizi di vendita del Comune, creando una sorta di struttura di vendita unitaria diffusa su tutto il territorio comunale e legata ai luoghi ed alle produzioni di pregio ad esso connesse.

Vendita di servizi alla persona



48. Vendita di servizi alla persona: parrucchiera

Le attività di vendita di servizi alla persona riguardano tutti gli esercizi che commercializzano servizi rivolti alla cura degli individui. Praticamente si tratta di parrucchieri e centri estetici, ma, se ce ne fossero, si potrebbero includere anche centri di riabilitazione, istruzione sportiva, di massaggi, ecc.. La loro dimensione media è del tutto modesta e, solitamente, non sono legati a blasonate catene internazionali in "franchising" (Jean Louis David, per esempio). Al contrario, nascono principalmente da iniziative imprenditoriali private che ritengono interessante l'apertura di un'attività di questo tipo.

Il servizio offerto non è sicuramente paragonabile a quello messo a disposizione da grandi saloni di bellezza, ma, indubbiamente, anche in questo caso, la componente interpersonale tra cliente ed operatore è estremamente importante.

L'ubicazione di queste attività non rispecchia alcuno schema specifico, anche in considerazione del fatto che non è certo la loro visibilità a determinarne la clientela di riferimento, quanto, piuttosto, "il passaparola" tra clienti soddisfatti o meno. Chiaramente, sia in riferimento alla loro dimensione che alla loro ubicazione, i fruitori di queste attività sono prettamente riconducibili ai residenti del



49. Vendita di servizi alla persona: estetista

centro cittadino e, forse, di qualche Comune limitrofo.

Proiettando il pensiero verso un loro possibile sviluppo futuro è chiaro che, se il programma di sviluppo proposto dovesse andare a buon fine, il bacino d'utenza di queste attività crescerebbe enormemente in quanto sarebbe implementato da persone che vengono da fuori Comune. Inoltre, per rendere più attrattive queste attività si potrebbe pensare di realizzare una sorta di consorzio tra i diversi professionisti, dove ognuno metta in campo la propria specializzazione. Una sorta di salone di bellezza che prescindere dai soli parrucchieri ed estetisti e che tratti tutte le forme di cura degli individui. Ovviamente quest'ultima proposta andrebbe dapprima verificata secondo precisi studi di settore che individuino le necessità o meno del mercato di avere una realizzazione tanto specifica e specializzata.

6.3 Attività di somministrazione

Le attività di somministrazione possono essere sintetizzate in due sottocategorie: bar/pub/gelaterie e ristoranti. Chiaramente, non essendo un Comune turistico, non si può dire che la presenza di questi esercizi sia massiccia. Se visioniamo la cartografia allegata, infatti, ci accorgiamo che la presenza delle attività in questione è piuttosto sporadica e frammentata.

I principali clienti di questi locali sono rappresentati dagli abitanti del Comune (o di alcuni Comuni limitrofi) e da alcuni lavoratori che non possono rientrare in sede per pranzo o fruire di un servizio mensa all'interno della propria azienda. Conseguentemente, è facile immaginare il potenziale bacino d'utenza a cui devono fare riferimento e, quindi, la modesta dimensione del mercato a cui si devono rapportare.

Possiamo aggiungere che, a parte il ristorante ubicato in Villa Paravicini e quello posto ai margini della Strada Provinciale che collega Cosio a Traona (ristorante Engadina), manca completamente un'offerta di livello medio-alto (non tanto come qualità, ma dal punto di vista del servizio e delle dotazioni interne al locale stesso) e la gestione risulta essere perlopiù di livello familiare. Quest'ultimo fattore è condizionato anche dalla superficie interna di questi esercizi pubblici che, sicuramente, non è notevole e riflette il massimo flusso di clienti che è possibile "servire" nel medesimo momento. Le eccezioni di Villa Paravicini e del ristorante Engadina non possono essere indicative nel ridefinire la dotazione complessiva del Comune sotto questo aspetto, anche se, sicuramente, evidenziano un modello gestionale del tutto anomalo per un Comune così piccolo e poco turistico. Se, in futuro dovesse espandersi la vocazione turistica del Paese, probabilmente, sarebbero gli unici esercizi che potrebbero rispondere alle esigenze del mercato senza alcun inter-

vento migliorativo. Per quanto concerne le altre attività, invece, probabilmente necessiterebbero interventi sia a livello di dotazioni dei locali che di servizio offerto.

Bar / pub / gelaterie



50. Gelateria sita in località Valletta

Possiamo dire che la massima concentrazione di bar/pub/gelaterie si trova nella parte più densa dell'urbanizzato. Ovviamente, proprio in questo ambito, trovano il maggior numero di possibili fruitori, anche considerando che gran parte delle attività commerciali sono allocate proprio nel tessuto cittadino più compatto. È quest'ultimo, infatti, il fulcro della vita pubblica, nonché il luogo della socialità del Comune.

Ma torniamo all'aspetto che riguarda questo particolare paragrafo ed andiamo ad analizzare con maggiore attenzione l'intera categoria in questione.

Se esaminiamo i bar e le gelaterie possiamo tranquillamente affermare che i clienti sono assolutamente legati alla popolazione residente che, probabilmente, li riconosce come i veri luoghi della socialità (cultura estremamente diffusa e radicata in ambito valtellinese e valchiavennasco).

Per quanto concerne i pub, possiamo riscontrarne solamente uno all'interno del Comune. Inutile dire che l'afflusso di clienti si ha nelle ore serali e notturne, mentre di giorno questo esercizio risulta essere chiuso.

La sua ubicazione, a dispetto di quanto detto in precedenza, è al di fuori del nucleo urbano più fitto. Questo esercizio, infatti, è collocato lungo la Via della Stazione che collega Traona con il Comune di Cosio. Tale posizione è legata principalmente a due fattori: l'esigenza di posizionarsi su una via di transito che garantisca una buona accessibilità all'esercizio; la difficoltà di convivenza tra locali notturni e zone residenziali densamente popolate a causa di alcuni rumori molesti che, solitamente, vengono prodotti dalla vita dei locali stessi.

Un ulteriore vantaggio legato a questa ubicazione, considera la presenza di un numero notevole di posti auto (vedi tavola della mobilità) che garantiscono un'assoluta facilità di posteggio degli autoveicoli.

La clientela principale di queste attività è chiaramente contraddistinta da persone giovani che vanno dai 16 ai 35 anni.

In ottica futura sicuramente si potrebbe prevedere di incentivare il miglioramento della qualità dei locali in questione che, se il Comune dovesse potenziare la propria vocazione turistica (così come suggerito nel piano di sviluppo), potrebbero beneficiare di un maggior bacino d'utenza.

Ristoranti



51. Insegna di una trattoria

Come già espresso nelle battute iniziali del presente paragrafo, Traona, non essendo un Comune con un'economia a base turistica, non presenta un gran numero di ristoranti.

La loro presenza si registra soprattutto nel centro del Paese, anche considerando la necessità di essere facilmente raggiungibili ed individuabili per il clienti. L'unico gap dato da questa posizione è la difficoltà a trovare parcheggio nelle loro vicinanze considerando la carenza di questa dotazione nel nucleo più vecchio del Paese (vedi tavola della mobilità comunale).

Vi è un'unica eccezione all'ubicazione centrale riscontrata e descritta in precedenza. Si tratta di un esercizio che si attesta sulla strada di collegamento con il Comune di Cosio ed è, quindi, altrettanto facilmente raggiungibile.

La clientela principale è rappresentata, come detto in precedenza, da alcuni lavoratori che non riescono a tornare nella propria abitazione per il pranzo.

In ottica futura sembra doveroso, in un progetto complessivo di riqualificazione urbana, suggerire di potenziare, soprattutto attraverso la promozione di prodotti locali, l'offerta ristorativa del Paese. Chiaramente tale concettualizzazione troverà un approfondimento ed un riscontro più puntuale nel piano di sviluppo che verrà proposto per il Comune.

6.4 Attività industriali e artigianali

La presente categoria di attività economiche riassume tutte le attività presenti nel territorio comunale traonese che si basano sulla produzione industriale o artigianale. A Traona abbiamo rilevato la presenza di diverse attività di questo genere (perlopiù di medio-piccole dimensioni), anche se non possiamo dire che sono la componente più importante del sistema economico del Comune.

Possiamo dire che il tentativo è stato quello di "compartmentare" queste attività in un'apposita area (nella parte sud est del Comune, vicino alla strada provinciale Valeriana), anche se la loro ubicazione risente ancora di una pianificazione poco attenta e dispersiva. Di conseguenza è facile trovare artigianato ed industria all'interno del Paese, "mischiate" alla residenza. Questo ha portato un certo disordine urbanistico e ad una commistione tra residenza ed attività produttive che, spesso, genera una certa dequalificazione di aree urbane che, invece, avrebbero l'esigenza di presentare condizioni ambientali migliori per accrescere la qualità della vita del Comune.

Per riuscire ad entrare più precisamente nel merito di ogni attivi-

tà che compone la presente categoria è stato necessario realizzare un'ulteriore suddivisione delle attività che la compongono. Come vedremo di seguito, saranno tre le sottocategorie che abbiamo individuato e che crediamo possano essere esemplificative nel descrivere questo particolare settore economico.

Industria di medie-grandi dimensioni

Questa categoria è rappresentata da una sola attività (Ge2) nel territorio traonese (vedi cartografia). L'abbiamo definita di medio-grandi dimensioni perché presumiamo che incentri il suo giro d'affari su un mercato extralocale, regionale, nazionale ed, occasionalmente, internazionale. Sia la sua dimensione che il suo peso economico sono sicuramente rilevanti.

52. La sede della Ge2



Dobbiamo dire che, malgrado la sua rilevanza economica, non intrattiene relazioni con il resto del Centro urbano. E' un contenitore produttivo chiuso in se stesso che non offre alcun servizio (né ai cittadini né alle altre imprese) e che è protetto da un alto "recinto" che lo interclude.

Il numero di dipendenti che ruotano attorno a questa ditta è di un certo rilievo, anche se non può certo essere paragonato a fabbriche più blasonate come la Dresser, per esempio.

Il suo impatto paesistico ed ambientale (dato dal suo aspetto esteriore e dalla mancanza di mitigazione) emerge con estrema violenza e non aiuta certo a rendere qualificante il Centro cittadino nel suo insieme.

In ottica futura sarebbe interessante far interagire di più e meglio questa impresa con l'intero Paese, migliorando le condizioni ambientali e paesistiche che la connotano e, possibilmente, in collaborazione con le altre imprese che tratteremo ai punti seguenti, creando dei servizi a favore dei cittadini e delle imprese stesse.

Inoltre, sarebbe interessante che si avviasse un progetto di collaborazione sia con gli istituti di un certo livello (superiori e università) che con alcuni distretti tecnologici per uno scambio di operatività ed informazione bilaterale (stage, ricerca e sviluppo ecc.). (vedi programma di sviluppo).

Industria ed artigianato di medie dimensioni

In questa categoria includiamo tutte quelle attività che si propongono su un mercato principalmente provinciale, ma anche extralocale. Si tratta di segherie, mobilifici ed attività artigiane che, in genere, presentano dimensioni di tutto rispetto (falegnami, piccole imprese edili, piastrellisti, idraulici, vetrai ecc.).

53. Un'attività artigianale di medie dimensioni



La loro ubicazione è dispersa un po' su tutto il territorio comunale, senza alcun genere di ordine urbanistico. La loro dimensione non è certo paragonabile a quella della categoria descritta precedentemente, anche se, indubbiamente, la loro gestione non può certo essere definita di tipo familiare. Infatti, presentano un numero di dipendenti che difficilmente scende sotto le 4-5 unità oltre ai titolari veri e propri che, comunque, solitamente, partecipano attivamente alla vita lavorativa.

Anche in questo caso, come per il precedente, la loro presenza dà adito ad alcuni problemi di tipo paesistico ed ambientale. Se, infatti, la loro occupazione territoriale è di dimensioni più limitate rispetto all'attività classificata come "medio-grande", il loro aspetto esteriore non può dirsi sostenibile per migliorare le condizioni di qualificazione urbana generale. Diversi spazi al loro esterno assumono gli aspetti di magazzini a cielo aperto ed i fabbricati rispondono alla tipologia dei capannoni prefabbricati, con soluzioni architettoniche riconducibili a stabili di tipo produttivo industriale (vedi capitolo dedicato alle tipologie edilizie).



54. Particolare dell'area produttiva del Comune

Inoltre, creano una sorta di disordine urbano che “mischia” residenze con attività produttive, in una commistione di funzioni che non determina un grosso valore per quanto concerne la qualità della vita di chi risiede nelle loro vicinanze.

Sarebbe interessante, di conseguenza, pensare a forme di mitigazione di queste strutture, sempre tenendo in considerazione l'intervento unitario proposto per tutte le strutture che fanno parte delle “attività industriali-artigianali”. Ovviamente, considerando la loro dimensione non possiamo certo suggerire di gravarle dell'onere di fornire servizi alla popolazione (per lo meno non singolarmente). Sarebbe interessante, però, che anch'esse partecipassero ad un processo unitario di sviluppo come quello proposto per l'attività medio-grande. Anche l'industria e l'artigianato di medie dimensioni, infatti, crediamo possano essere delle ottime opportunità per sperimentare nuovi processi produttivi e nuove tecnologie in accordo con istituti scolastici e poli dell'innovazione sia italiani che esteri. Inoltre il rapporto scuola lavoro potrebbe essere incentivato attraverso stage formativi presso le aziende in questione, con vantaggi sia per i proprietari dell'azienda sia per gli studenti. (vedi piano di sviluppo).

Artigianato di piccole dimensioni

L'artigianato di piccole dimensioni comprende tutte quelle attività artigianali che possono essere riconducibili ad un bacino d'utenza prettamente locale (per di più mandamentale e cittadino). Si tratta di falegnami, idraulici, carrozzieri, meccanici, imprese edili ecc. di modeste dimensioni, il cui numero di dipendenti (quando ci sono) difficilmente supera le tre-quattro unità. Gli spazi produttivi, in genere, sono di modeste dimensioni (a parte per quanto concerne attività che necessitano di superfici di una certa dimensione per lavorare, meccanici e carrozzieri soprattutto). Anche se in maniera minore, comunque, i problemi legati al loro inserimento paesistico ed ambientale permangono, soprattutto in considerazione della loro ubicazione che appare completamente disomogenea e “sarpagliata” su tutto il territorio comunale. Il disordine urbano di cui abbiamo fatto cenno in precedenza risulta, quindi, ancor più evidente e gli spazi esterni alle attività, destinati al deposito, sono percepiti, nel contesto urbano, come scomode ingerenze.

Sarà, quindi, ancor più importante rendere qualificati gli spazi che le connotano, cercando di creare un connubio tra produzione e spazio urbano adatto alle esigenze della collettività. Difficile pensare ad una modalità di sviluppo di queste attività che trovano, nella loro dimensione, la vera intenzione produttiva dei relativi gestori. Non sono comunque da marginalizzare in un progetto allargato di riqualificazione urbana, cercando, ove possibile, di renderle parte integrante di un possibile sviluppo turistico del Paese.

Da parte loro, queste aziende potrebbero mettere in mostra e far risaltare la manualità degli artigiani di piccole dimensioni.

Chiaramente per quanto concerne attività come meccanici carrozzieri ecc. sarebbe importante poter trovare forme di mitigazione ambientale che li possano integrare, non più come corpi esterni, alla forma ed al disegno urbano che si vuole perseguire.

6.5 Attività terziarie

La presente categoria comprende tutte le attività che non hanno come oggetto la transazione, nel brevissimo periodo, di beni materiali. Le aziende che fanno parte del settore terziario risultano svolgere operazioni lavorative che necessitano di un medio-alto contenuto di conoscenza.

Per questo motivo hanno l'esigenza di avere a disposizione un capitale sociale con una certa base culturale e scolastica che, sicuramente, può essere riconducibile alla formazione superiore ed, in molti casi, al titolo formativo di laurea specialistica.

Risultano, quindi, estremamente interessanti dal punto di vista occupazionale, soprattutto in un mercato del lavoro, come quello odierno, che fatica ad assorbire le persone con un livello di istruzione elevato.

La loro presenza nel tessuto urbano non offre assolutamente elementi che possano essere attrattivi a livello turistico e sociale. Nel complesso, infatti, non presentano particolari arredi o vetrine che possano richiamare l'attenzione dei passanti o degli eventuali villeggianti. Come detto in precedenza, comunque, rappresentano un'ottima opportunità per il Paese a livello occupazionale.

Tendenzialmente la loro presenza potrebbe essere considerata, in un certo qual modo, un servizio per la popolazione residente che, indubbiamente, si relaziona costantemente con parte delle attività in questione.

La presente categoria, per ragioni legate alla massima chiarezza delle informazioni che cercheremo di restituire, è stata suddivisa in due parti distinte, di cui la prima interessa "l'area della finanza" e la seconda si riconduce "all'area tecnico-produttiva".

Di seguito cercheremo di esporre con chiarezza le componenti che caratterizzano le suddette aree tematiche.

Area della finanza



55. Filiale della Banca Popolare di Sondrio
56. Filiale della Banca Credito Valtellinese

In quest'area includiamo tutte quelle attività che si occupano di gestione di denaro, operazioni immobiliari e consulenze economiche. In particolare si tratta di istituti di credito. Nell'ambito traonese il presente tessuto è costituito dalle filiali delle due banche locali principali (Banca Popolare di Sondrio e Credito Valtellinese) che, probabilmente, trovano un naturale mercato nel bacino d'utenza legato al Comune.

Un fattore che accomuna queste due sedi riguarda la loro ubicazione all'interno del tessuto edilizio. Sono collocate, infatti, nella zona più densamente popolata del contesto urbano, essenzialmente per due motivi parimenti importanti: la visibilità e l'accessibilità.

Le presenti attività necessitano, infatti, di mostrare la loro insegna e presenza per essere riconoscibili e riconosciute dalle persone. Inoltre, la loro centralità rassicura e determina una certa credibilità dell'attività stessa, che sceglie un luogo centrale per impiantare la propria filiale in quanto vuole apparire forte e ben radicata nel tessuto sociale esistente.

Inoltre, l'accessibilità è un requisito fondamentale per le presenti attività. Devono, infatti, essere raggiungibili dal maggior numero di persone possibile all'interno del proprio bacino d'utenza. Non v'è, di conseguenza, posto migliore che posizionarsi nel punto centrale del bacino d'utenza stesso. Utilizzando questa strategia viene "coperto", nella maniera migliore, il comparto territoriale di riferimento su cui "ruota" il potenziale numero di clienti.

Va detto che, sempre per fattori legati a questioni di visibilità, le parti di patrimonio edilizio interessate dalla presenza delle attività terziarie in questione, sono ben tenute e soggette ad ordinaria e straordinaria manutenzione.

Anche in ottica futura non riteniamo di dover dare particolari suggerimenti per la presente area tematica che, indubbiamente, è parte del tessuto edilizio consolidato e tale resterà. È chiaro che sarà difficile prevederne un'espansione, se non in caso di una naturale e diffusa crescita generale del tessuto economico.

Considerando però la valenza e la portanza finanziaria di queste attività, potrebbero essere coinvolte attivamente in azioni volte al recupero e alla riqualificazione di alcuni brani del Comune. Come detto più volte in precedenza, infatti, risultano essere molto sensibili e dipendenti dall'aspetto dei luoghi in cui sono inserite.

Area tecnico produttiva



57. Uno studio professionale

L'area tecnico produttiva interessa tutte le professioni che, essendo tali, sono svolte da liberi professionisti. Si tratta di un tessuto molto eterogeneo per quanto riguarda le prestazioni lavorative fornite ed interessate, ma assolutamente simile per quanto concerne modalità occupazionali ed insediative.

Nella gran parte dei casi possiamo dire che sono uffici di medio-piccole dimensioni che non presentano mai un numero di dipendenti elevato. In alcuni casi, ci si trova a dover riscontrare la sola presenza del titolare dell'azienda che svolge in prima persona il proprio lavoro. La loro ubicazione nel tessuto non ha un senso compiuto o definito. Si trovano disperse in tutto il contesto urbano, anche considerando che non vivono certo per la presenza o meno di spazi espositivi, o per la possibilità di esporre un'insegna. La loro clientela è indotta a scegliere un professionista in luogo di un altro, soprattutto in riferimento alla conoscenza diretta o indiretta dello stesso o del suo lavoro.

È, quindi, un bacino d'utenza che potremmo definire condizionato dai rapporti amicali e dalla capacità operativa offerta dal professionista in questione.

In ottica futura ci sentiamo di dare qualche indicazione generale, non tanto strettamente urbana o urbanistica, quanto di tipo strategico evolutivo. Tenendo ben presente che l'area tematica in oggetto è di dimensioni non elevate e non fruisce di informazioni sempre aggiornate perché quasi compartimentata al proprio interno, sarebbe interessante creare dei gruppi operativi che possano condividere problematiche, informazioni ed evoluzioni in riferimento al proprio settore lavorativo. Diciamo una specie di riproposizione degli ordini professionali (chiaramente senza nessun valore giuridico o veto di accesso) di livello mandamentale. Soprattutto, sarebbe interessante poter affrontare dei "laboratori comuni" in cui confrontarsi tra professionisti dello stesso settore e trovare dei momenti di lavoro condiviso, aumentando così la capacità di interfacciarsi con il mercato.

Si potrebbe addirittura ipotizzare la realizzazione di uno spazio deputato alla ricerca e allo sviluppo che tragga la propria vitalità direttamente dalle persone che operano concretamente sul territorio. Sarebbe un modo per collegare la ricerca con la concretezza operativa e, di conseguenza, competere su un mercato globale di grandi dimensioni (addirittura a livello europeo) come raggruppamento di professionisti del tutto qualificati. Diciamo un team di figure tecnico-scientifiche di altissima qualità e livello operativo.

6.6 Attività agricole

58. Un esempio di attività agricola



Le attività agricole rivestono ancora una componente importante del sistema economico del Comune. Le imprese di questo tipo possono essere riassunte in due grandi gruppi: imprese di piccole dimensioni e medio-grandi imprese.

Le prime, più che vere e proprie aziende, sono rappresentate da alcuni piccoli operatori che svolgono la coltivazione di alcuni fondi solo come secondo lavoro o, addirittura, per garantirsi una produzione interna dei prodotti della terra (piccoli orti, vigneti e, in qualche caso, uno o due capi di bestiame). Questo tipo di attività sono chiaramente a conduzione familiare ed interessano parti territoriali marginali che, probabilmente, se non fossero utilizzate in questa maniera, verrebbero completamente lasciate a se stesse.

Le imprese medio-grandi che concentrano la loro attività sull'allevamento bovino, al contrario, hanno la tendenza ad utilizzare le superfici che più facilmente sono raggiungibili dai mezzi meccanici, fondamentali per svolgere la pratica agricola in modo professionale. Le aziende in questione incentrano la loro attività sulla coltura di vaste superfici soprattutto destinandole a prato e mettendole a dimora con specie erbacee adatte a garantire il foraggio per il bestiame.



59. Un ulteriore esempio di attività agricola

Resta però attiva anche una dimensione di imprese medio-grandi che si dedicano alla viticoltura e che, di conseguenza, praticano la coltura dei terreni terrazzati che caratterizzano gran parte del versante retico traonese (vedi sistema del verde). Per ovvi motivi queste attività non possono certo contare su estensioni di terreno pianeggianti e di grosse dimensioni. Il loro lavoro, quindi, si svolge ancora in maniera poco meccanizzata ed è prevalentemente manuale.

Comunque, anche per le attività di dimensioni più grandi, la conduzione resta principalmente familiare, anche se, molte volte, è coadiuvata da alcuni dipendenti (soprattutto nei periodi di raccolta dei prodotti).

Queste attività avrebbero la possibilità di implementare la sola attività di coltivazione con quella di somministrazione e ricezione (agriturismi), ma ad oggi non risultano casi specifici in questo senso. Chiaramente, per rendere operativa una possibilità del genere sarebbe necessario che le aziende in questione cambiassero modello gestionale.

60. immagine del versante Retico terrazzato



Dovrebbero capire di non poter continuare con una sorta di “imprenditoria chiusa all’interno del solo nucleo familiare” al fine di avere a disposizione una coltura sufficientemente varia per rispondere ai veri bisogni di attività come quelle agrituristiche. Dovrebbero sentire l’esigenza di costituire una sorta di società di scopo dove condividere il lavoro ed anche le produzioni (vedi programma di sviluppo). Inoltre, dovrebbero dotarsi di locali e personale adatto per offrire ospitalità anche capendo che le loro aziende potrebbero divenire qualificanti per il territorio non, come ora, degli stabili poco curati e maleodoranti.



61. Terrazzo coltivato a vigneto con ortaggi tra i filari

Inoltre, considerando la necessità di avere un’ossessiva meccanizzazione del lavoro ed una produzione legata alla quantità, più che alla possibilità di costruire un progetto unitario di manutenzione territorialmente diffusa (con probabili grosse ricadute benefiche sia a livello turistico che ambientale), i suoli montani, la pratica dell’alpeggio, la silvicoltura, il recupero dei terrazzamenti per la coltivazione dei piccoli frutti, vengono man mano sempre meno.

Questo determina un abbandono in costante crescita dei suoli più marginali, lasciando libero sfogo ad un comparto boschivo sempre più inutilizzato. Ovviamente, le ricadute territoriali in questo senso non possono certo essere positive sia a livello idrogeologico (stabilità dei versanti, manutenzione dei sentieri ecc.) sia a livello paesistico (terreni completamente incolti e crescita vegetativa incontrollata).

La loro disposizione territoriale non segue un preciso disegno urbanistico. Piuttosto, possiamo dire che tali attività sono distribuite su tutto il territorio comunale. Questo significa che, attraversando il centro urbano, è estremamente probabile incontrare stalle e capanni

agricoli, come evidenziato nella relativa cartografia allegata.

Purtroppo dobbiamo dire che la loro presenza all'interno della Città non è del tutto qualificante, sia per gli odori scaturiti dalle stalle, sia per via del loro aspetto esteriore che possiamo affermare essere al limite del decoro. Non è difficile infatti che si incontrino costruzioni quasi lasciate a se stesse, non terminate, quasi fossero baracche abbandonate, che svolgono le funzioni di ricovero degli attrezzi e di fienili. Stessa cosa si può dire per le stalle di grandi dimensioni che, il più delle volte, assumono la forma di capannoni e non di costruzioni civili per il ricovero degli animali.

62. Ingresso di una cantina



Ed è proprio partendo da questi presupposti che sarebbe interessante cominciare a ragionare su un progetto di sviluppo veramente singolare. Solamente inculcando il senso del “bello” e della qualità urbana potremmo arrivare ad un’operazione di qualificazione territoriale diffusa. Attenzione, che un processo del genere andrebbe a favorire in primis gli stessi agricoltori che, coadiuvati da forme agrituristiche serie e di qualità, renderebbero un’attrattiva turistica la loro stessa attività quotidiana e, conseguentemente, potrebbero ampliare di molto il loro giro di affari.

Lo sviluppo (guidato secondo un disegno unitario) dell’agricoltura potrebbe essere vetrina del lavoro, delle tradizioni e della cultura originaria di Traona e, di conseguenza, una delle forme turistiche più attrattive ed ancora inesplorate in Valtellina. Un turismo territoriale nel vero senso della parola, dove poter trascorrere giornate immersi nel verde, toccando con mano la vita di campagna. Ovviamente il tutto, come sempre, fa parte di un disegno strategico estremamente ampio che è compreso nella sezione intitolata “piano di sviluppo”.

Per chiudere questo paragrafo, crediamo giusto sottolineare che l’unica forma economica che possa produrre reddito e, allo stesso tempo, qualificare sia ambientalmente che paesisticamente il territorio è, senza ombra di dubbio, l’agricoltura.

6.7 Spazi non utilizzati

Per completezza di rilievo, ma anche per comprendere con precisione se esista o meno la necessità di ampliare gli spazi destinati alle attività economiche e commerciali, abbiamo deciso di inserire la categoria che tratta le superfici costruite per essere utilizzate a scopi produttivi e di vendita, ma che, ad oggi, risultano libere.

Più precisamente, abbiamo cercato di rilevare sia i vani commerciali che quelli industriali-artigianali non utilizzati.

Spazi commerciali non utilizzati:



63. Uno spazio commerciale inutilizzato in pieno centro storico

Con questa categoria intendiamo evidenziare gli spazi commerciali che risultano evidentemente non utilizzati. Queste superfici sono ubicate principalmente nella parte più centrale della città e sono chiaramente identificabili dalle serrande abbassate che proteggono dall'esterno gli esercizi. Ovviamente, è facile intuire che la loro presenza non restituisce certo un'immagine di un Centro "vivo" ed attivo, quanto piuttosto lascia presupporre una decrescita dell'attività commerciale del Comune.

Come detto in precedenza la massima concentrazione di questi spazi si ha nelle zone più centrali del Paese dove, vuoi per la crescita della grande distribuzione, vuoi per la diminuzione delle attività di vicinato, diverse aree deputate al commercio rimangono vuote.

Pensando al futuro, riteniamo che un rilancio generale dell'economia traonese possa indurre al riutilizzo di queste superfici che, indubbiamente, potrebbero essere rioccupate nel breve periodo, prima di procedere nell'allestimento e nella realizzazione di nuovi spazi deputati ad ospitare negozi di vendita.

Nel frattempo, alcuni di questi luoghi, potrebbero essere utilizzati dai ragazzi delle scuole come luoghi di socialità, per organizzare mostre, mercatini dell'usato ecc.. Potrebbe essere un modo per responsabilizzarli ed anche per rendere più vivo il Paese in generale.

Spazi industriali-artigianali non utilizzati:

In questa definizione includiamo tutti gli spazi che dovrebbero essere destinati alla produzione industriale ed artigianale, ma che, invece, risultano inutilizzati. Chiaramente, il maggior numero di queste aree si trova all'interno del comparto industriale traonese e lungo l'asta della via Valeriana su cui si attestano diverse attività di questo genere. La loro superficie risulta essere di dimensioni estremamente rilevanti e, se possibile, la loro presenza crea degli impatti paesistici ed ambientali, nei confronti dei luoghi che li circondano, ancor più evidenti rispetto a quanto generato dal tessuto industriale vero e proprio. Se, infatti, la tipologia edilizia che li contraddistingue è la stessa degli edifici produttivi utilizzati, il loro abbandono determina



64. Un esempio di spazio industriale-artigianale non utilizzato

condizioni di incuria e disuso di grosse superfici territoriali, apparendo, quasi, come costruzioni “fantasma”.

Sarebbe, quindi, opportuno determinare delle precise condizioni che obblighino i proprietari ad una manutenzione ordinaria (almeno per quanto concerne gli spazi che li circondano e che risultano visibili a quanti transitano nei loro pressi). Inoltre, guardando al futuro, non possiamo che rifarci a quanto detto precedentemente per i fabbricati industriali ed artigianali. Sarebbe, infatti, interessante poter istaurare un rapporto diretto con l’ente comunale. Rapporto che, in un clima di collaborazione potrebbe sfociare in grossi vantaggi sia per la collettività che per gli imprenditori stessi (vedi programma di sviluppo).

Chiaramente, prendendo in considerazione forme di mitigazione ambientale per gli edifici produttivi, anche questi fabbricati sarebbero coinvolti e soggetti alle stesse disposizioni che andrebbero condivise tra tutti i proprietari di queste costruzioni.

6.8 Conclusioni

Come abbiamo visto, il sistema economico e commerciale di Traona è estremamente articolato, anche se molto limitato a livello di “mercato”. Manca, inoltre, una gestione unitaria che esuli da meri personalismi e che si traduca in un disegno organico di sviluppo.

Proprio perché crediamo nelle potenzialità del Comune, pensiamo ad una possibilità di crescita davvero importante sia dal punto di vista quantitativo quanto, soprattutto, da quello qualitativo.

Chiaramente, per raggiungere questo risultato sarà fondamentale avere a disposizione la commistione di due fattori determinanti:

1. una guida pubblica forte che veicoli le iniziative;
2. una volontà ed una cultura di unione e sviluppo tra operatori, residenti ed enti pubblici completamente diverse da quelle odierne.

Ai personalismi andrà sostituito il bene collettivo, sapendo che da quest’ultimo dipende anche il massimo beneficio per se stessi. Insomma, una sorta di “villaggio” gestito in maniera unitaria per il raggiungimento di un unico obiettivo di sviluppo sostenibile. Una “rete” di interesse che convergono tutti verso una crescita economica complessiva del Paese.



Il sistema del verde

> VEDI TAVOLA GRAFICA CORRISPONDENTE

7.1 Premessa

Una delle componenti territoriali di maggior valenza nel determinare la qualità della vita di un centro urbano è sicuramente caratterizzata dalla presenza di spazi verdi. Chiaramente, con l'uso del termine "spazi verdi" si intende un insieme di diverse specificità che, una volta suddivise, porteranno ad una precisa definizione di alcuni ambiti territoriali omogenei.

Riteniamo che, un buon metodo per definire questi ultimi, sia l'attenta verifica delle modalità con cui viene utilizzato (o non utilizzato) lo spazio, anche se, in diversi casi, è la progettazione dello spazio stesso a determinarne il suo uso.

Abbiamo volutamente chiamato l'intero capitolo "sistema del verde" in quanto crediamo che sia estremamente interessante, fin da questa fase analitica, considerare il verde come un sistema. Precisamente come fosse una rete, una maglia urbana che caratterizza la Città ed il suo sistema socio-economico. In riferimento al Comune di Traona riteniamo che questo concetto abbia una valenza ancora maggiore perché, anche semplicemente da uno sguardo zenitale della cartografia, possiamo renderci conto della imponente articolazione di aree libere da fabbricati.

Facile prefigurarsi, come vedremo in seguito e più precisamente nel piano di sviluppo,

l'utilizzo del sistema in questione. Utilizzo non meramente legato all'uso del territorio in senso stretto, ma alla sua fruizione generale cercando di massimizzarne l'utilità pubblica, economica e sociale del territorio stesso. Tre declinazioni, queste ultime, che difficilmente riescono a coesistere in maniera proporzionale e bilanciata e che, invece, vorremmo far convivere armonicamente, consapevoli del fatto che la loro "vita comune" potrebbe determinare un alto peso specifico nel delineare un'elevata qualità della vita.

7.2 Verde pubblico attrezzato



65. Un campo per il gioco del calcio

La prima categoria con cui abbiamo "catalogato" il verde, tratta le aree in cui sono state installate particolari attrezzature per il godimento degli spazi stessi. Chiaramente questi luoghi sono il risultato di una progettazione mirata, finalizzata alla creazione di aree disegnate e con una loro particolare vocazione. Vi è comunque una certa eterogeneità che ne determina l'uso e la funzionalità. Proprio per questo motivo abbiamo suddiviso ulteriormente (campi gioco e parchi urbani) la presente categoria, cercando di restituire un quadro analitico puntuale a cui fare riferimento ed in cui includere gli interventi futuri che verranno previsti.

Crediamo che in questo modo, già dalla fase analitica, emergeranno con precisione le necessità operative, più o meno prioritarie, da concentrare sul verde pubblico attrezzato.

In particolare, abbiamo considerato parte della presente "famiglia di verde" tutte le aree che risultano attrezzate per lo svolgimento di una determinata attività sportiva e, più in generale, ricreativa. Si va, quindi, dal campo da calcio al parco pubblico attrezzato per il relax o il gioco dei bambini. Considerando l'esigenza di avere una precisa "mappa" delle dotazioni comunali, abbiamo deciso di restituire in modo distinto l'ubicazione degli spazi per lo svolgimento di un'attività sportiva (campi gioco per capirci) da quelli che, invece, potremmo definire parchi urbani di modeste dimensioni.



66. Il campo da calcio principale di Traona

I campi gioco sono ubicati all'interno dell'ambiente urbano, anche se non necessariamente nella zona più centrale del Paese. Chiaramente questa collocazione è data dalla loro ampiezza areale che difficilmente può trovare riscontro all'interno del nucleo urbano più denso.

Gli spazi in questione sono soggetti ad una manutenzione ordinaria periodica, ma non tutti, comunque, sono adeguatamente attrezzati per lo svolgimento della disciplina sportiva che appartiene loro.

In diversi casi, infatti, pur presentando ottime condizioni dal punto di vista del terreno di gioco, risultano carenti gli spazi di servizio che dovrebbero accogliere i giocatori. In particolare, facciamo riferimento a dotazioni come spogliatoi, docce, bagni e quant'altro. Ovviamente, questo discorso non vale per il centro sportivo principale (dove gioca la Traonese per capirci) che, sostanzialmente, presenta una buona dotazione infrastrutturale.

L'accessibilità di questi spazi è subordinata al contatto diretto con i gestori dei campi stessi (siano essi rappresentati dal Comune, dalla Chiesa o dai privati) che ne sono direttamente responsabili. Le aree in questione, infatti, presentano quasi sempre alte recinzioni che le definiscono, con cancelli di ingresso solitamente chiusi a chiave. Conseguentemente, non offrono un elevato grado di permeabilità, formando dei contenitori a "tenuta stagna" all'interno del centro urbano.

67. Classico esempio di parco pubblico attrezzato



Pensando al futuro, non crediamo possano essere aperti (senza tutela) a quanti vogliano fruirne, soprattutto in riferimento alla loro buona conservazione nel tempo. Crediamo, però, che il loro numero potrebbe aumentare anche in riferimento alla pratica di discipline sempre diverse tra loro (tiro con l'arco, pallamano, pallavolo ecc.). Inoltre, sarebbe auspicabile che gli spazi esistenti venissero dotati degli appositi servizi atti ad ospitare i fruitori delle strutture stesse. Chiaramente questi interventi sono subordinati ad investimenti di rilievo che potrebbero derivare direttamente da procedure di trasformazione urbana mediante Piani Attuativi e Piani Integrati di Intervento (P.I.I.).

Infine, in un progetto d'area vasta, si potrebbe pensare a rendere multifunzionali un numero di spazi sempre maggiore, creando aree da gioco con investimenti limitati e collegandole con una rete

ciclo-pedonale ben strutturata. Sarebbe sostenibile che queste dotazioni urbane fossero completamente aperte per favorire l'improvvisazione di partitelle tra amici o comitive di persone che si trovano a passare nelle loro vicinanze. Ovviamente, la presente proposta avrebbe senso considerando un disegno di sviluppo estremamente articolato che metta al centro il territorio e la sua valorizzazione turistica (vedi Piano di Sviluppo).

Per quanto riguarda i parchi urbani dobbiamo dire che presentano modeste dimensioni e che la loro presenza non è estremamente numerosa. Per la verità risultano essere solamente due: uno ubicato al centro del Paese ed il secondo nella zona della Valletta. Questa ubicazione è strettamente connessa alla loro fruizione che è principalmente legata ad una categoria di utenti meno predisposta di altre a compiere spostamenti di lungo raggio (mamme con prole ed anziani). La loro posizione, di conseguenza, è strategica nel "servire" il maggior numero di utenze possibili.

La loro dotazione infrastrutturale è data principalmente da panchine, piccole fontanelle e giochi per bambini (scivoli, giostre, ecc.).

Dobbiamo dire che questi luoghi sono molto frequentati (forse anche per la loro presenza sporadica), soprattutto dalle mamme con i propri figli.

68. Altro esempio di parco pubblico attrezzato



Hanno un grado di accessibilità elevato risultando aperti da più parti verso l'ambiente urbano circostante.

Non per questo possiamo dire vadano a formare un sistema di verde unitario, in quanto non risultano connessi (né tra loro né con gli altri spazi verdi) da una rete omogenea di percorsi ciclo-pedonali, ma solamente dalla viabilità ordinaria. Questo fattore riteniamo possa essere limitativo in riferimento alla loro fruibilità, che verrebbe sicuramente favorita da un sistema "viabile" alternativo e non inquinante.

Inoltre, avendo sempre dimensioni limitate, al loro interno non presentano una precisa distribuzione degli spazi che, invece, potrebbe essere definita da una rete di vialetti per il transito delle persone. Tutta la loro superficie risulta calpestata e calpestabile, non favorendo la crescita omogenea di un tappeto erboso.

Tutto sommato, comunque, la loro manutenzione ordinaria risulta buona e la loro dimensione sembra ben proporzionata in riferimento alla modesta estensione del Centro. In un Paese come Traona, infatti, è sicuramente meglio avere dei luoghi a misura d'uomo in cui passare il proprio tempo libero, piuttosto che delle superfici enormi che creino un senso di smarrimento e dispersione negli utenti.

Ben venga, quindi, la grandezza ridotta che li connota, ma riteniamo che sarebbe opportuno procedere ad una loro maggiore diffusione nel centro urbano. Soprattutto in ottica futura questi ambienti potrebbero essere il fulcro di un progetto che punti su un modello di "turismo lento". Oltre ai parchi giochi per bambini, sarebbe auspicabile affiancare spazi per la riflessione, la lettura, la meditazione e la socializzazione. Il tutto immerso in un grande parco urbano che potrebbe nascere dalla messa a sistema degli spazi verdi presenti nel Comune e dalla realizzazione di percorsi protetti per i ciclisti ed i pedoni.

Un grande parco, che valorizzi le potenzialità ambientali del Comune, dotato di opportuni spazi attrezzati per la crescita culturale ed il relax fisico (punti di osservazione, punti multimediali, spazi tematici all'aperto realizzati in piccole postazioni ad hoc, ecc.).

7.3 Verde residuale

In questa categoria comprendiamo tutte quelle aree che sono rimaste "intrappolate" all'interno del tessuto urbano e che sono prive di una specifica funzione, progettazione o uso. Risultano dei brani di territorio completamente abbandonati a se stessi e che, di conseguenza, non rappresentano nessun valore aggiunto per la vivibilità del Paese. Solitamente non sono nemmeno utilizzati ad uso agricolo, vengono semplicemente sfalciati per non far sì che crescano erbacce o, peggio, piante infestanti.

I fattori che più determinano questa quasi indifferenza nei confronti delle aree in oggetto sono la loro dimensione, che solitamente risulta ridotta, oppure la loro posizione territoriale che di per sé non invita ad utilizzarle (ciglio strada per esempio).

Chiaramente nessuno le utilizza o le frequenta, anche se la loro accessibilità risulta essere buona.

69. Esempio di verde residuale

Possiamo riscontrare la presenza di queste aree soprattutto nelle aree adiacenti alle strade, oppure nelle zone in cui si sta sviluppando l'edificazione e la definizione degli spazi aperti non è ancora ben determinata.

Sicuramente, in ottica futura queste zone dovranno essere ripensate. Non riteniamo possibile che brani di Città, soprattutto in relazione al valore (non economico ma sociale) del territorio, vengano lasciati a se stessi. In particolar modo, se il futuro di Traona prenderà in considerazione uno sviluppo turistico, riteniamo che non possano esistere brani di Paese che non facciano parte di un sistema unitario che garantisca la massima qualità territoriale possibile.

Crediamo che, in realtà, queste aree potrebbero essere il punto da cui partire per organizzare una rete di mobilità sostenibile che attraversi il centro urbano.

7.4 Deposito di materiali

La presente è la categoria di verde urbano che crediamo essere la peggio utilizzata, sia a livello di benessere collettivo che di qualità urbanistica in generale. Questi spazi, infatti, risultano essere occupati da materiali di qualsiasi tipo, il più delle volte abbandonati alla belle e meglio, senza alcun ordine che, quantomeno, avrebbe restituito un'immagine diversa degli spazi stessi.

La loro utilità pubblica, di conseguenza, è praticamente nulla, assolvendo la semplice funzione di "magazzini a cielo aperto". Di conseguenza è chiaro come le loro potenzialità ambientali sono del tutto inutilizzate. Meglio, la loro presenza crea notevoli impatti dal punto di vista paesistico ed ambientale (chiaramente ad una scala estremamente circoscritta).

70. Il più grande spazio aperto del Comune destinato a deposito di materiali



Queste aree possiamo ritrovarle in diversi punti del centro urbano, senza alcun ordine territoriale definito. Una di queste, in particolare, presenta dimensioni estremamente notevoli e, sicuramente, meriterebbe una maggiore attenzione in relazione alla sostenibilità paesistica ed ambientale dell'urbe.

È posizionata in località Valletta, nelle immediate vicinanze di un campo da gioco e di un parco pubblico. Facile intuire come la sua ingerenza negativa non aiuti nella fruizione degli spazi pubblici adiacenti. Al contrario emerge con forza il contrasto tra verde attrezzato e spazio urbano abbandonato in una commistione di usi poco consona alla qualità di vita che dovrebbe avere un Paese.

Tornando a ragionare sull'intera categoria, dobbiamo dire che il loro grado di accessibilità è variabile, nel senso che alcune risultano chiuse da alte recinzioni e reti protettive, mentre altre risultano completamente permeabili verso l'ambiente urbano circostante. Queste ultime potrebbero essere considerate un pericolo per la salute pubblica in quanto diversi materiali presentano spigoli vivi ed un grado di stabilità davvero basso.

La proprietà delle superfici in questione è, per gran parte, privata. Crediamo che sarebbe comunque possibile una loro regolamentazione a livello di normativa pubblica. Un chiaro indirizzo amministrativo che induca i proprietari, quantomeno, a mettere in sicurezza gli spazi che risultano accessibili a tutti.

In ottica futura si consiglia la completa bonifica di questi luoghi, valorizzando le loro potenzialità ambientali e, conseguentemente, restituendo un disegno urbano più qualificante di quello odierno (soprattutto se si intende imprimere una certa vocazione turistica al Comune).

7.5 Verde agricolo intercluso

La presente categoria identifica diverse superfici agricole che presentano un margine ben definito. Questo limite è dato dagli edifici, da alte recinzioni e muri di sostegno, oppure direttamente dalla maglia stradale.

A sua volta, tale categoria di spazi si suddivide in due sotto categorie:

- “Verde agricolo intercluso non terrazzato”
- “Verde agricolo intercluso terrazzato”

Di seguito andremo a descrivere puntualmente ciascuna delle due categorie in questione, cercando di metterne in evidenza le caratteristiche, l'uso del suolo e la loro posizione.

Verde agricolo intercluso non terrazzato

71. Esempio di verde agricolo intercluso non terrazzato



Il suolo contraddistinto dalla definizione di “verde agricolo intercluso non terrazzato” è, per gran parte, destinato a “prato da sfalcia-re”. In alcuni casi, comunque, possiamo riscontrare una certa eterogeneità colturale derivante dalla presenza di piccoli orti a servizio delle abitazioni e da alcuni spazi vitati che, tutt’ora, insistono sul territorio pianeggiante traonese.

Possiamo riscontrare la presenza di queste aree soprattutto nella fascia di collegamento tra il nucleo storico centrale e la località Valletta che, in questi ultimi anni, ha subito un notevole impulso edilizio. Si vede con chiarezza che nel comparto territoriale in questione le nuove costruzioni si sono attestate principalmente lungo il margine stradale, occupando i lotti di terreno interessati principalmente lungo il loro perimetro e lasciando ampie aree verdi intercluse tra gli edifici.



72. Altro esempio di verde agricolo intercluso non terrazzato

Questo fattore è chiaramente condizionato dalla rete viaria e dei servizi (acquedotto, fognatura, ecc.) esistenti che, chiaramente, non inducono né i proprietari né il Comune ad urbanizzare nuove superfici fintanto che non saranno utilizzate le opere di urbanizzazione esistenti.

L'accessibilità di questi spazi è quasi sempre garantita dall'assenza di recinzioni che li delimitano, anche se, il loro rapporto con l'urbe risulta controverso. A dispetto, infatti, della loro massima apertura verso la Città sono difficilmente percepibili percorrendo il tracciato viario. Questa particolarità è dovuta al fatto che la percezione visiva è condizionata dalla presenza degli edifici che costeggia, praticamente senza soluzione di continuità, l'intera maglia stradale. Solo in alcuni punti questa cortina edilizia viene interrotta, lasciando correre lo sguardo all'interno di questi spazi interclusi. La percezione che ne scaturisce suggerisce calma, tranquillità, tradizioni e modi di vivere che oramai sembrano sopiti e dimenticati nella società moderna.

In ottica futura, quindi, sarebbe opportuno far riemergere queste caratteristiche e modelli di vita che, secondo noi, potrebbero dare adito ad un tipo di "turismo lento" (tranquillo, senza fregole, senza competizione), tutto da inventare e da scoprire. Inoltre, queste zone verdi potrebbero costituire, se messe a sistema (attraverso una mobilità di tipo sostenibile) ed integrate da alcuni spazi attrezzati, una dotazione urbana di grosso rilievo dal punto di vista della qualità della vita del Comune. Chiaramente la loro destinazione è e dovrà restare prettamente agricola, ma questo non toglie la possibilità di creare dei piccoli angoli dediti al relax ed all'accrescimento culturale (mini musei etnografici diffusi, mini biblioteche tematiche, punti multimediali, luoghi di incontro con i residenti disposti alla narrazione delle "storie" di paese, ecc.).

Il tutto, chiaramente, deve essere inserito in un programma di sviluppo d'area vasta che ambisce alla valorizzazione territoriale generale (vedi programma di sviluppo).

Verde agricolo intercluso terrazzato

Per quanto riguarda il "verde agricolo intercluso terrazzato" lo troviamo, principalmente, in prossimità dei vecchi nuclei posti sul versante retico valtellinese. In questo caso si tratta di porzioni di territorio strette tra edifici storici che creano una notevole suggestione in chi le osserva. Rappresentano i cosiddetti "luoghi della memoria" ed immergono i passanti in atmosfere oramai perdute, ma estremamente affascinanti ed ispiratrici di quiete e tranquillità. In aggiunta, sempre nella presente categoria abbiamo incluso tutta quella fascia di territorio che divide la parte bassa del Paese (che presenta la densità edilizia maggiore) da quella posta a mezza costa (ubicata nei pressi della *Chiesa di S. Alessandro*).

73. Immagine esemplificativa nell'identificare il verde agricolo intercluso terrazzato



Gran parte dei fondi facenti parte di questa categoria sono destinati alla coltivazione della vite e, in sporadiche occasioni, dei piccoli frutti (fragole, lamponi, mirtilli ecc.).

Inutile dire che queste porzioni territoriali, per essere messe a coltura, sono state ricavate attraverso il duro lavoro dei nostri avi, che hanno pazientemente modellato il terreno attraverso la costruzione di chilometri e chilometri di muretti in sasso a secco. Questi ultimi sono tutt'ora destinati a sostenere la terra di riporto che costituisce la base per la coltivazione ed a rendere il più pianeggianti possibili le porzioni territoriali in questione.

Chiaramente l'accessibilità a queste porzioni territoriali è libera anche se può avvenire solamente percorrendo dei sentieri scalinati che si inerpicano tra una proprietà e l'altra sulle così dette "muracche", o seguendo i corsi delle viti e le relative scalette in pietra che risalgono i muri a secco.

Pensando al futuro, inutile dire che queste porzioni territoriali potrebbero essere estremamente valorizzate dal punto di vista paesistico e territoriale. Non esistono luoghi migliori, infatti, per fare escursioni che diano emozione e trasmettano la magia di un lavoro che, fortunatamente, va avanti da secoli. Non per nulla, in questi giorni, la Valtellina ha richiesto che il patrimonio terrazzato venga inserito tra i beni dell'UNESCO.

Non vogliamo dimenticare, inoltre, le porzioni terrazzate ed intercluse in prossimità dei vecchi nuclei storici. Come detto in precedenza, raccontano la "poesia" del territorio e potrebbero davvero divenire i luoghi in cui leggere, scrivere, rilassarsi e relazionarsi.

Ancora, se nei vecchi nuclei venisse organizzata una sorta di ricettività (vedi piano di sviluppo) queste aree potrebbero divenire il fulcro dell'accoglienza del Comune, degli angoli in cui poter chie-

dere informazioni, visitare virtualmente le bellezze del territorio e leggere delle tradizioni e della storia del Paese. Potrebbero divenire le porte turistiche del Paese.

7.6 Verde agricolo aperto

A prima vista la presente categoria presenta diverse caratteristiche che potrebbero essere assimilate a quelle del “verde agricolo intercluso”. Sembra però doveroso fare alcuni distinguo in quanto, la percezione dello spazio ed alcune peculiarità marcano diverse differenze da quanto descritto e riscontrato in precedenza.

In primo luogo i loro margini risultano essere labili, poco definiti e si perdono mischiandosi al comparto boschivo. Questa loro caratteristica è data dalla loro posizione territoriale, esterna rispetto al tessuto urbano vero e proprio.

Anche per quanto concerne questa categoria di aree è stato necessario operare una divisioni in due grandi sotto insiemi:

“Verde agricolo aperto non terrazzato”

“Verde agricolo aperto terrazzato”

Verde agricolo aperto non terrazzato

74. Esempio di verde agricolo aperto non terrazzato



Quasi la totalità delle aree comprese nella presente categoria (a parte sporadiche eccezioni) risultano essere pianeggianti e localizzate nella parte più a sud del territorio comunale, sul lato sinistro della S.P. Valeriana (percorrendola da Morbegno verso Colico).

Considerando che il comparto agricolo del Comune si basa principalmente sull'allevamento, tutta la superficie disponibile viene sfal-

ciata o coltivata per la produzione di foraggio da dare agli animali. Non possiamo, di conseguenza, dire che il territorio in questione stia subendo una grossa regressione dal punto di vista della sua coltivazione. Al contrario, risulta soggetto a periodica manutenzione, soprattutto anche perché è facilmente accessibile per le macchine agricole di notevoli dimensioni che stanno prendendo il sopravvento nelle aziende agricole moderne (fattore quest'ultimo legato alla dimensione dell'azienda stessa che risulta essere sempre più importante).

Se dobbiamo parlare di regressione della superficie coltivata, sicuramente non è certo per l'abbandono dei terreni quanto, piuttosto, per la scarsa razionalizzazione del consumo di suolo in favore di costruzioni produttive e residenziali sempre più disperse disordinatamente nel territorio.

Pensando al futuro non si può che consigliare di salvaguardare il più possibile il territorio in questione, anche e soprattutto in considerazione del fatto che, comunque, nel sistema economico del Paese la componente agricola è ancora estremamente rilevante.

Tutt'al più, in queste aree, si consiglia di ricavare alcuni spazi da dedicare alla realizzazione di una rete di mobilità ciclopedonale (soprattutto in riva all'Adda) che possa valorizzare le potenzialità ambientali esistenti, nonché creare, in accordo con i Comuni limitrofi e, più in generale, con l'intera Provincia, una maglia di percorsi che permetta di attraversare tutto il territorio valtellinese e ne mostri le bellezze artistiche, storiche, culturali ed ambientali.

Verde agricolo aperto terrazzato:

75. Esempio di verde agricolo aperto terrazzato



Al contrario della precedente categoria, l'ubicazione di queste aree è localizzata sul versante Retico del territorio valtellinese. Come si intuisce dal titolo, tutta la porzione di suolo che è compresa in

questo insieme è caratterizzata dalla presenza di terrazzamenti (vedi descrizione del verde agricolo intercluso terrazzato).

Colpisce la bellezza che contraddistingue questa parte di territorio dal punto di vista paesistico. Una bellezza che qualifica in maniera estremamente positiva l'immagine dell'intero Paese, una bellezza che restituisce tutta la poesia di una storia vissuta, dell'immensa fatica fatta dall'uomo per "addomesticare" il territorio e, conseguentemente, per riuscire a vivere di un'agricoltura eroica.

Il versante retico in questione è caratterizzato dalla presenza di una miriade di muretti a secco che sostengono il terreno e rendono più pianeggiante il versante stesso attraverso un sistema di terrazze che, per la maggior parte, sono coltivate a vigneto, anche se non mancano piccoli frutti e erbe officinali (colture sviluppate soprattutto negli ultimi anni).

76. Panoramica del territorio terrazzato traonese



In anni passati, soprattutto in corrispondenza del massimo sviluppo economico subito dal nostro Paese, molta parte del territorio in questione ha subito un costante abbandono legato alla scarsa produttività e redditività del comparto. Tendenza quest'ultima che, fortunatamente, si è invertita anche grazie al sostegno economico pubblico e ad una ritrovata redditività nella coltivazione di questi fondi.

Questo non solo a favore del paesaggio, ma anche a livello di stabilità del versante che, indubbiamente, si avvantaggia positivamente della presenza dei terrazzi.

Restano purtroppo, ancor oggi, diverse parti di queste aree che risultano incolte e che stanno subendo lo sviluppo del comparto boschivo. Comparto che danneggia notevolmente le opere di stabilizzazione del versante che, notoriamente, sono costituite da muri in sasso senza l'aggiunta di malta che possa legare un sasso all'altro.

Il settore territoriale in questione è attraversato da una rete sentieristica estremamente estesa che, naturalmente, è nata per garantire la massima accessibilità ai fondi. In alcuni casi, però, questa rete non è soggetta a ordinaria manutenzione e, in alcuni tratti, tende a essere soffocata dal bosco, facendo perdere le tracce della propria continuità spaziale.

Considerando la morfologia del versante, i sentieri presentano un grado di pendenza sempre elevato e, conseguentemente, non sono facilmente percorribili da tutti. Regalano, comunque, degli scorci davvero unici che meritano di essere valorizzati e fatti conoscere anche al di fuori dal Comune.

Sarebbe interessante, di conseguenza, attrezzare con apposita cartellonistica questa rete di percorsi. Cartellonistica riportante le pendenze, la lunghezza, i nomi delle località attraversate, gli aneddoti storici legati ad un posto (anche semplicemente storie di Paese) e le peculiarità ambientali dei luoghi.

Soprattutto per quanto concerne la strada che era l'unica via di collegamento tra il Paese e la frazione di Pianezzo, suggeriamo una riqualificazione e valorizzazione. Il fondo, infatti, è costituito da una pavimentazione in acciottolato e gli ambienti attraversati sono davvero suggestivi, raccontano una "poesia" anche senza il bisogno di utilizzare alcuna parola.

Sempre pensando al futuro, non possiamo che auspicare un continuo recupero delle parti terrazzate, sia per questioni paesistiche che di stabilità del versante stesso. Chiaramente, perché questo accada, bisogna creare le condizioni per rendere redditizia l'attività agricola legata a questa categoria di spazi verdi. Sarà, quindi, fondamentale mettere in moto una politica pubblica di sviluppo che dia il via ad un processo di valorizzazione di tutte le risorse e le potenzialità territoriali. Una politica che faccia da guida e veicoli un processo economico che si relazioni in maniera stretta con il territorio e le sue componenti. Una relazione che dovrà cercare in ogni modo di valorizzare i caratteri ambientali, storici e culturali, abbandonando per sempre uno sfruttamento ossessivo del suolo. Anche in questo modo è possibile fare economia, produrre ricchezza (per maggiori approfondimenti vedi programma di sviluppo).

7.7 Comparto boschivo

77. Panoramica sul comparto boschivo traonese



Come detto per descrivere la categoria denominata “verde agricolo aperto”, anche il comparto boschivo non presenta dei limiti ben definiti. Si interseca con l’ambito agricolo aperto, ne entra e ne esce fino a formare una sorta di “pettine” dai denti larghi.

La sua estensione areale, nel Comune di Traona, ultimamente è costante, soprattutto in relazione alla componente agricola del sistema economico del Paese che risulta essere ancora importante.

Purtroppo, anche per questo comparto non possiamo dire che vengano messe in risalto tutte le sue potenzialità. Il legname presente, infatti, risulta per di più adatto ad essere arso, piuttosto che ad essere trasformato in materiale da opera. Inoltre, pur avendo un grado di accessibilità estremamente elevato, dato dall’assenza di qualsivoglia recinzione, una volta entrati in questo ambiente è difficile immergersi, proprio per la mancanza di periodica manutenzione e coltivazione.



78. Particolare dell’impenetrabilità del comparto boschivo

Il taglio del legname (utilizzato per ardere) avviene in maniera del tutto sporadica ed è fatto in prima persona dai proprietari dei fondi. Questi tagli vengono eseguiti principalmente nelle parti di territorio più vicine a strade o piste forestali. Per le porzioni che, invece, non sono servite da alcuna via di comunicazione, l’abbandono si manifesta in maniera estremamente marcata.

Questo comporta la totale morte del bosco che non ha più la capacità di rinnovarsi e rinvigorirsi, fino alla marcescenza delle specie vegetali presenti. Ne risente anche la stabilità dei versanti (che sono sempre più soggetti a piccoli smottamenti localizzati) e la permeabilità del comparto stesso, che risulta congestionato da piante cadute, rovi ecc..



79. Alcuni terrazzamenti abbandonati che si stanno imboschendo

Pensando al futuro sarebbe interessante poter considerare un progetto pilota che recuperi la filiera del legno e valorizzi i prodotti che potrebbero scaturire dal bosco. Chiaramente per la realizzazione di un intervento di questo tipo sarà necessario un piano forestale dettagliato che definisca un preciso cronoprogramma degli interventi da eseguire. Primo fra tutti la completa pulizia del comparto nel suo insieme, magari anche in relazione ad una possibile realizzazione di una centrale di teleriscaldamento (da condividere con i Comuni limitrofi) alimentata a biomassa vergine.

Una volta rimesso a coltura l'intero comparto, si potrebbe pensare alla produzione di legname da opera. Chiaramente, il tutto è subordinato alla volontà dei proprietari di mettere a disposizione i propri fondi per il raggiungimento del presente progetto. Inoltre, sarà determinante una politica pubblica lungimirante che promuova, metta in moto e faccia capire le potenzialità, nonché le possibili ricadute economiche che potrebbero derivare da un progetto del genere. Per ulteriori approfondimenti rimandiamo al documento intitolato "programma di sviluppo".

7.8 Conclusioni

Crediamo necessario che Traona prenda coscienza delle potenzialità ambientali che insistono sul proprio territorio.

La ricchezza, la diffusione e la bellezza dei comparti verdi che possiede, infatti, non sono comuni a molti altri paesi.

Soprattutto se consideriamo il fascino del territorio terrazzato che insiste sul versante Retico, dobbiamo davvero riflettere sulle potenzialità future che potrebbero scaturire da questa presenza.

Chiaramente sarà determinante fare prendere coscienza ai traonesi di questa vera e propria ricchezza, (anche e soprattutto rendendo economicamente vantaggiosa un sua ordinaria manutenzione) al fine di utilizzarla nel migliore dei modi, cercando di concretare la massimizzazione dello sviluppo socio-economico generale.

Crediamo si debba cominciare a ragionare in termini futuri pensando ad uno sviluppo del tutto sostenibile, utilizzando il territorio senza sfruttarlo (come troppe volte è successo in Valtellina) e creando prosperità direttamente valorizzando "quanto di bello" abbiamo, soprattutto dal punto di vista ambientale (vera risorsa della nostra Provincia che però, fino ad oggi, è stata scarsamente e malamente utilizzata).

8a Edificato: tipologie edilizie

> VEDI TAVOLA GRAFICA CORRISPONDENTE

8a.1 Premessa

Con il presente paragrafo si intende restituire l'immagine del contesto urbano per quanto concerne le tipologie edilizie che lo connotano. In particolare, andremo a studiare la composizione del tessuto edilizio e la sua forma con estrema attenzione per ciò che concerne l'inserimento degli edifici nel contesto di riferimento. Più volte, infatti, durante il rilievo sul posto, ci siamo trovati di fronte ad interventi edilizi che non sono armonici tra loro e creano una certa confusione spaziale e visiva del tutto dequalificante per l'intero nucleo urbano.

Per realizzare un progetto urbano che possa davvero risultare "benefico" per la migliore vivibilità della Città e, allo stesso modo, per migliorare le condizioni paesistiche del costruito, riteniamo necessario ed indispensabile avere un quadro preciso in riferimento al "materiale" su cui si andrà a lavorare.

Intendiamo, quindi, delineare con precisione l'aspetto degli edifici e il loro rapporto con il contesto di riferimento. A tal fine abbiamo utilizzato sei categorie che includono la descrizione dell'intero patrimonio edilizio traonese.

Categorie che non si fermano solamente a dare una descrizione particolareggiata di quanto individuano, ma approfondiscono e delineano alcuni indirizzi di sviluppo per i contesti di riferimento. Chiaramente, questi ultimi sono solo delle semplici note trattandosi, questa, di un'indagine conoscitiva del territorio e delle sue preesistenze, e non di un lavoro progettuale e risolutivo dal punto di vista dello sviluppo del Paese.

Crediamo, però, che andare oltre la semplice fase analitica, possa essere il primo spunto per ragionare sulla Città nel suo complesso ed, in particolare, su quanto la connota e la costituisce.

8a.2 Edifici di particolare interesse storico architettonico, culturale ed artistico

80. Chiesetta di S. Caterina nei pressi della frazione di Corlazzo

81. Facciata principale del Municipio, già Palazzo Parravicini



Gli edifici presi in esame sono quelli che, oltre ad essere di interesse storico ed architettonico, possono assumere un carattere artistico di grossa valenza. Gran parte di questi manufatti risultano sottoposti a vincolo di tutela da parte della Soprintendenza per i Beni Architettonici per il Paesaggio (legge 42/2004).

Le caratteristiche architettoniche che li contraddistinguono sono di estremo pregio e valore dal punto di vista storico e culturale. In molti casi, infatti, sui manufatti in oggetto, si possono rilevare porzioni murali affrescate ed intonacate (segno distintivo di nobiltà e ricchezza nelle costruzioni antecedenti il novecento).

Sono riscontrabili, inoltre, portali, archi, cornici, marcapiani, lesene, santelle, edicole, stemmi, inferriate, parapetti ed elementi lapidei quali architravi, stipiti, davanzali, balconi e mensole.



In definitiva, sono quelle costruzioni che testimoniano la storia evolutiva del Comune dal punto di vista più nobile ed aristocratico della comunità. È chiaro che non possono essere segno distintivo del lavoro quotidiano della maggioranza della popolazione, ma, piuttosto, si possono ascrivere come le dimore di chi “contava” nel sistema sociale di un tempo.

82. Edificio rurale



Per la gran parte dei casi, com'è naturale, questi edifici sono collocati nel fulcro dell'ambiente urbano, in posizione centrale rispetto alla normale espansione del Paese. Sono, al contrario, estremamente rari nelle frazioni storiche più periferiche del Comune.

Considerate in ottica progettuale, queste particolari preesistenze saranno, quindi, oggetto di particolare attenzione. Sarà, sicuramente, posta estrema cura nella formazione della normativa che dovrà indirizzare la ristrutturazione. In particolare, si cercherà di incentivare la salvaguardia della tipologia, dei caratteri originari e degli elementi architettonici che costituiscono gli edifici in questione.

8a.3 Edifici di interesse storico ed architettonico

Per edifici di interesse storico ed architettonico intendiamo tutti quei fabbricati che non presentano particolari peculiarità e valenze dal punto di vista prettamente artistico. Hanno, comunque, una certa importanza dal punto di vista storico ed architettonico in quanto sono archetipici nel rappresentare le abitazioni di un tempo.

Chiaramente sono, per gran parte, costruzioni rurali esemplificative delle tradizioni e della vita “comune” del paese in epoche passate.

Su questi manufatti, comunque, possiamo trovare elementi architettonici di pregio che, indubbiamente, hanno una certa valenza costruttiva e paesistica.



83. Esempio di edificio di interesse storico ed architettonico

Non è raro trovare componenti architettoniche quali volte, archi, architravi, contorni particolari di finestre, portali, stipiti, mensole lapidee, terrazze e ringhiere significative.

Intonaci ed affreschi, invece, risultano praticamente assenti in questa tipologia di strutture. Le uniche “pitture murali”, che talvolta possono essere riscontrate, sono rappresentate da santelle, graffiti e decorazioni che occupano delle modeste porzioni di muro.

L’aspetto esteriore degli stabili in oggetto è caratterizzato dalla presenza di muratura in pietra a vista, a raso pietra o a intonaco civile tirato a cazzuola.

Purtroppo, in alcuni casi, sono state fatte delle aggiunte o delle sottrazioni ai caratteri originari dell’edificio che, indubbiamente, ne hanno compromesso l’aspetto esteriore (persiane, tapparelle, ringhiere in ferro di disegno recente, scale in calcestruzzo in luogo di quelle in pietra ecc.). Ancora, molte volte è stato manomesso senza indulgenze l’equilibrio delle forme e delle dimensioni dei fabbricati originari (calpestando il rapporto tra la base e l’altezza dei fronti).

L’ubicazione di questi stabili trova riferimento in tutte le frazioni storiche che costituivano l’impianto originario dell’abitato di Traona. Non sono da dimenticare, comunque, i fabbricati rurali dispersi nel territorio agricolo (sia di pianura che di montagna) che, sicuramente, sono da ascrivere nella presente categoria.

Pensando, quindi, al futuro, si dovrà porre particolare attenzione nel far emergere i caratteri archetipici degli edifici, cercando di eliminare le aggiunte apportate senza rispettare fino in fondo l’identità costruttiva degli stabili.

8a.4 Emergenze urbanistiche

Le emergenze urbanistiche sono costituite da tutti quei fabbricati che per i loro caratteri architettonici non risultano propriamente ben inseriti nel tessuto edilizio in cui si trovano. Purtroppo tra di essi sono da annoverare anche diverse ristrutturazioni mal eseguite e che, sicuramente, hanno stravolto le foggie tipiche di alcuni edifici storici.

Si possono, infatti, notare, in diverse parti delle contrade di antica formazione, in cui si sono manifestate operazioni edilizie davvero poco consone alla natura del luogo ed al contesto di riferimento, ma soprattutto, le riscontriamo all’interno del centro storico che, ad oggi, ha subito notevoli danni dal punto di vista della conservazione degli edifici di pregio artistico ed architettonico. Possiamo dire che il fulcro storico del Paese è stato notevolmente penalizzato, calpestatto e modificato negativamente da interventi edilizi recenti, che

possono essere definiti davvero poco rispettosi e consoni in riferimento all'ambiente in cui sono inseriti.

84. Esempio di intervento di ristrutturazione poco rispettoso verso i caratteri architettonici storici del fabbricato



Muri in pietra a vista, per esempio, sono stati “coperti” da intonacature civili moderne che presentano le tinte più disparate. In alcuni casi, addirittura, gli stabili sono stati demoliti per poi essere ricostruiti utilizzando materiali dei giorni nostri. Molte aperture hanno indubbiamente cambiato forma e dimensione, non potendo più, così, essere associabili all'architettura storica che caratterizza i nuclei in questione. In aggiunta, il cemento armato, in molti casi, ha sostituito gli elementi strutturali che in origine erano di legno.



85. Esempio di intervento di ristrutturazione poco rispettoso verso i caratteri architettonici storici del fabbricato

In altri casi, edifici di recente realizzazione, sono stati costruiti in adiacenza alle preesistenze storiche, mascherandone completamente l'aspetto esteriore ed associando i caratteri di una “modesta architettura contemporanea”, a manufatti di rilievo dal punto di vista storico culturale ed architettonico.

In definitiva, quindi, fanno parte della presente categoria costruzioni che per forma, dimensioni, colorazioni e/o architettura cozzano con il carattere del tessuto edilizio in cui sono inserite.

Sarà, quindi, oltremodo importante avere una certa attenzione nel programmare gli interventi futuri per queste particolari preesistenze, cercando di ridurre al massimo gli impatti paesistici e ambientali generati.

8a.5 Edifici di realizzazione più recente che non presentano particolari peculiarità:



86. Villa monofamiliare di recente realizzazione

La presente categoria comprende tutte quelle costruzioni che si possono definire moderne e che costituiscono buona parte del tessuto urbano del Comune. Rappresentano, praticamente, l'espansione edilizia avvenuta nella seconda metà del novecento, fino ad arrivare ai giorni nostri. I fabbricati in questione sono principalmente caratterizzati da destinazioni d'uso residenziali (sia ville singole su lotto che edifici multipiano adatti ad ospitare più famiglie), anche se, alcune volte, ospitano locali per lo svolgimento di quelle attività lavorative riscontrabili, in genere, all'interno dei nuclei urbani (vedi tavola delle destinazioni d'uso).

8a.6 Edifici artigianali o industriali:

I volumi edilizi realizzati per contenere attività artigianali od industriali sono, per gran parte, costituiti da capannoni. Nella maggior parte dei casi sono realizzati in prefabbricati di calcestruzzo armato, presentano una struttura portante in pilastri e hanno campate estremamente estese per permettere il massimo utilizzo del piano di calpestio.

87. Edificio industriale o artigianale



La loro altezza media si aggira tra i 6 e gli 8 metri anche se, solitamente, al loro interno si sviluppano su un unico piano. Solo in rare occasioni, in cui sono stati adibiti alla vendita al dettaglio di prodotti, sono provvisti di più piani di calpestio. La superficie lorda di pavimento che li contraddistingue è piuttosto estesa ed il loro aspetto esteriore non connota certo positivamente l'ambiente urbano che li circonda. In molti casi, infatti, la loro presenza genera impatti ambientali e paesistici piuttosto negativi per il territorio.

I manufatti in oggetto sono ubicati, principalmente, nell'area artigianale/industriale posta sul lato sinistro della via Valeriana, percorrendola da Morbegno verso Colico. Purtroppo, a discapito della qualità paesistica del Comune, ne troviamo diversi anche all'interno del centro urbano. Queste preesistenze, come è facile intuire non qualificano in alcun modo il Paese e, molte volte sono circondate da spazi di deposito che, se possibile, ne peggiorano ulteriormente l'aspetto esteriore.

In ottica progettuale sarà sicuramente prioritario cercare di dare degli indirizzi che possano mitigare la presenza degli stabili in questione. Potrebbe essere interessante creare appositi studi, sia materici che del colore, per renderli meno impattanti dal punto di vista estetico. In concomitanza, si potrebbe pensare all'uso di architetture verdi che proteggano l'ambiente urbano dalla loro invadente presenza.

8a.7 Installazioni provvisorie

Per installazioni provvisorie si intendono tutte quelle costruzioni che, principalmente, vengono utilizzate come depositi e ripostigli dai proprietari delle aree su cui sono ubicate. I materiali e le dimensioni che le costituiscono sono i più disparati e non rispondono ad alcun parametro costruttivo o architettonico unitario.

Non si può certo affermare che tali strutture contribuiscano a rendere più apprezzabile l'ambiente urbano nel suo insieme. Al contrario, quasi sempre, risultano dequalificare l'aspetto fisico dei luoghi e creano situazioni di notevole impatto, sia paesistico che ambientale.

Chiaramente, non essendo stata richiesta la concessione edilizia per la loro realizzazione, risultano essere delle vere e proprie costruzioni abusive. Di conseguenza, appare complessa anche una loro classificazione e puntuale individuazione cartografica, se non attraverso l'utilizzo di apposite ortofoto di ultima realizzazione che, purtroppo, non sono in possesso del Comune.

Bisognerebbe, di conseguenza, proseguire attraverso un rilievo puntuale, anche accedendo alle diverse proprietà private. Proprio per questo motivo, l'Ente comunale, se lo riterrà necessario, potrebbe procedere attraverso i propri uffici, con il supporto della Polizia Locale, per avere un quadro puntuale dell'esatta ubicazione di queste preesistenze.

Possiamo dire, pur non avendole individuate puntualmente, che il numero di queste costruzioni è importante e, purtroppo, la loro presenza è rilevabile all'interno di tutto il nucleo urbano. Possiamo, quindi, parlare di una vera e propria emergenza urbanistica da monitorare con attenzione.

Anche in riferimento a quest'ultima considerazione, riteniamo che sia opportuno affrontare il fenomeno che sta assumendo caratteri sempre più diffusi ed evidenti.

Consigliamo, quindi, al Comune di Traona di prendere in considerazione l'adozione di un provvedimento che ne prescriva la demolizione o, quanto meno, la regolamentazione. Se proprio vi è l'esigenza di mantenere le opere in questione, potrebbe essere redatto un apposito regolamento che ne determini e ne uniformi le caratteristiche strutturali, i materiali ed il colore e, soprattutto, che ne definisca i parametri dimensionali massimi ammissibili.

**8b**

Edificato: densità edilizia

> VEDI TAVOLA GRAFICA CORRISPONDENTE

8b.1 Premessa

88. Centro storico di Traona

Dalla presente fase analitica emerge con estrema chiarezza il disordine che ha caratterizzato lo sviluppo del Comune. Da un centro storico compatto, infatti, si passa ad una localizzazione di fabbricati sparsa nel territorio senza un preciso ordine. In aggiunta, come emergerà con chiarezza dai paragrafi che seguiranno, non è certo stato il risparmio di suolo il principio fondante dell'evoluzione urbanistica del Paese. Molti lotti, infatti, anche se caratterizzati da una densità edilizia estremamente bassa evidenziano un disordine compositivo notevole (orientamenti poco studiati, edifici posizionati in modo disomogeneo nei lotti ecc.).

In definitiva, quindi, non è stato un lavoro facile ricondurre il presente tema sotto una precisa classificazione. Soprattutto abbiamo riscontrato una certa difficoltà ad individuare delle zone che possano essere considerate omogenee.

Sembra quasi che Traona, in tutti questi anni, sia sempre rimasta sprovvista di un Piano Urbanistico; sembra quasi che non vi sia mai stato uno strumento capace di veicolare le trasformazioni territoriali che, ad oggi, appaiono come il frutto di esigenze singole piuttosto che indirizzate da uno schema direttore studiato ed omogeneo.

8b.2 Densità edilizia alta



89. Esempio di densità edilizia alta

Le aree urbane che rispondono alla presente categoria risultano visibilmente saturate e congestionate di edifici. La densità edilizia riscontrabile va dai 4 ai 5 mc/mq. Tuttavia, il numero di piani che contraddistingue le costruzioni non risulta essere elevatissimo. Difficilmente, infatti, si possono rilevare strutture edificate superiori ai 3-4 piani di altezza.

Appare, quindi, essere la superficie lorda di pavimento che determina l'elevata densità edilizia delle aree in questione. Gli spazi liberi tra un edificio e l'altro sono davvero di modestissime dimensioni e, perlopiù, risultano essere pavimentati ed adibiti a corte interna. Il presente tessuto, quindi, si presenta estremamente impermeabile ad una possibile fruibilità pubblica interna ai propri spazi, e sembra chiudersi "a riccio" su se stesso. Non per questo, comunque, tale maglia edificata risulta essere la meno apprezzabile e vivibile della città. Queste zone, infatti, sono identificabili soprattutto nei pressi dei nuclei storici più importanti e che meno di altri hanno seguito uno sviluppo urbano poco polarizzato e diffuso sul territorio. L'estensione areale degli edifici, per diverse parti, è dovuta alla presenza di dimore storiche nobiliari che, indubbiamente, qualificano enormemente il tessuto edilizio in questione (quando non hanno subito interventi di ristrutturazione che le hanno depauperate del loro fascino). Il rapporto con l'urbe nella sua totalità e la valenza pubblica di queste zone, quindi, sono dati dal fascino storico ed artistico delle sue costruzioni, seppur, in diversi casi, purtroppo, si devono rilevare interventi ed operazioni architettoniche del tutto dannose per l'intero contesto.

Ovviamente, lo spazio costruito lascia poco "respiro" anche alla rete stradale che, in corrispondenza del presente tessuto edilizio, si vede estremamente sacrificata e ristretta, fino a diventare di dimensioni tali da permettere il transito di un solo veicolo per volta (circa 3,5-4 m di calibro totale.). Sono, infatti, gli edifici stessi che definiscono la maglia viaria segnandone i limiti e gli spazi.

Chiaramente, se la viabilità permane a doppio senso di marcia (come in molti casi avviene oggi) risulta essere praticamente impossibile ricavare dei marciapiedi, a lato della carreggiata, che garantiscano il transito pedonale protetto all'interno delle aree in questione. Se, invece, si pensasse ad un piano del traffico completamente diverso da quello attuale si potrebbe realizzare una convivenza pacifica (perché opportunamente regolamentata e distinta) tra automobilisti, pedoni e ciclisti.

Le corti interne, invece, seppur di modeste dimensioni, potrebbero assumere una grossa valenza dal punto di vista della socialità e, più in generale, dello spazio urbano atto al ritrovo e all'aggregazione

(anche dal punto di vista culturale). Ovviamente, per rendere fruibili a tutti questi spazi, bisognerebbe attivare una politica pubblica estremamente virtuosa che riesca ad ingenerare un giusto equilibrio tra raggiungimento dell'interesse pubblico e di quello privato.

Va infine ricordato che il presente tessuto rende la permeabilità del terreno quasi nulla. Chiaramente, questo fattore non può essere giudicato in maniera positiva. Al contrario potrebbe essere annoverato come una criticità in riferimento ai caratteri minimi di naturalità e spazi aperti destinati a verde pubblico che una città dovrebbe avere.

Pensando al futuro, sembra oltremodo complicato che queste porzioni urbane possano sopportare un ulteriore carico urbanistico od un aumento volumetrico significativo. Questo non solo dovuto al fatto che il tessuto appare già ampiamente saturo, ma anche in riferimento ad una possibile e sostenibile politica volta alla salvaguardia ed al recupero del patrimonio storico ed artistico del paese.

8b.3 Densità edilizia medio-alta

90. Esempio di densità edilizia medio-alta



Il contesto che possiamo ascrivere alla presente categoria considera parti di centro storico che risultano leggermente meno congestionate rispetto a quelle descritte al paragrafo precedente. L'indice di densità edilizia che le definisce oscilla tra un massimo di 3,5 mc/mq ed un minimo di 2,5 mc/mq e la loro ubicazione non è legata al solo tessuto urbano vero e proprio, ma può essere identificata anche considerando i vecchi nuclei storici dispersi nel territorio e posti molto più in quota rispetto al Paese vero e proprio.

Come detto in precedenza, sono parti di città che risultano meno congestionate rispetto a quelle rilevate nella categoria denominata "densità edilizia alta", seppur con caratteri architettonici del tutto simili. Anche il modo di rapportarsi con la viabilità è assolutamente



91. Frazione di Moncucco Basso

affine rispetto a quanto sottolineato in precedenza, seppur con qualche vincolo in meno dovuto, principalmente, alle minori dimensioni degli edifici ed alla loro ubicazione che, talvolta, non risulta inglobare direttamente la maglia stradale, ma si identifica su un solo lato della rete viaria.

Gli edifici che contraddistinguono il presente contesto, pur risalendo, in linea di massima, al medesimo periodo storico di quelli racchiusi nella categoria denominata “densità edilizia alta”, hanno superfici lorde di pavimento indubbiamente inferiori e, allo stesso modo, presentano altezze più modeste (2-3 piani circa). Questo fattore è ingenerato dalla tipologia degli edifici (sicuramente meno spaziosi ed eleganti dei precedenti), dalla maggior dispersione sul territorio dei fabbricati e dall’esigenza di avere delle costruzioni accessorie alle abitazioni vere e proprie, atte al deposito degli attrezzi per la coltivazione dei fondi ed al ricovero degli animali da allevamento, che difficilmente superano il singolo piano di altezza.

Anche in questo caso, comunque, gli spazi disponibili tra un edificio e l’altro sono di modestissime dimensioni e vengono perlopiù utilizzati come depositi di materiali e aree di pertinenza delle residenze. Inoltre, il presente tessuto edilizio è, indubbiamente, molto più permeabile del precedente, anche considerando che gli edifici, in diversi punti, non risultano creare una cortina continua, ma vengono intervallati da brevi spazi aperti.

Anche in questo caso, purtroppo, diverse volte, possiamo riscontrare degli interventi architettonici, del tutto decontestuali con le peculiarità dei luoghi, che sminuiscono la percezione storica ed artistica delle zone in questione. Difficile, infatti, poter individuare l’impianto originario proprio di queste parti di Città che, purtroppo, viene spesso inglobato da interventi di recupero poco attenti e nuove realizzazioni totalmente disarmoniche.

Pensando ad una possibile politica di sviluppo futura per queste aree, sembra difficile poter ipotizzare delle espansioni aggiuntive in quanto, di per se, risultano già abbondantemente costruite. Probabilmente, quindi, sarà complesso ipotizzare un aumento del carico insediativo complessivo. Piuttosto potrebbe essere sostenibile pensare di mettere in pratica una politica volta al recupero dei fabbricati che presentano ancora caratteri storici e ad una mitigazione di quelli esistenti che appaiono fuori contesto.

8b.4 Densità edilizia media

92. Esempio di tessuto “promiscuo”



Nella categoria definita “densità edilizia media” possiamo includere tutte quelle aree di città che hanno un indice edilizio che varia da un minimo di 1,2 ad un massimo di 2,5 mc/mq.

Per identificare queste zone di città potremmo utilizzare tre definizioni. La prima risponde al nome di “tessuto urbano promiscuo”, dove, cioè, ad edifici industriali di modeste dimensioni, si alternano edifici residenziali, generando così un mix funzionale poco virtuoso dal punto di vista della qualità urbana e della qualità di vita in senso assoluto. La seconda definizione può essere ricondotta al nome di “aree residenziali”, caratterizzate da edifici plurifamiliari di modeste dimensioni. Queste costruzioni sono tipicamente riconducibili agli anni '70, '80 del '900, dove era consuetudine realizzare fabbricati di 3-4 piani di altezza, organizzati in modo da ospitare un'unità abitativa per ogni piano. La terza ed ultima definizione potrebbe essere quella di “ambiti storici rurali”, caratterizzati da una serie di edifici che costituivano dei piccoli complessi rurali legati alle proprietà fondiarie che li includevano.



94. Esempio di area residenziale che presenta una densità edilizia media

Di seguito andremo a concentrarci sulla descrizione delle zone che abbiamo detto essere “promiscue”.

In queste aree, le superfici non pavimentate sono di molto superiori rispetto a quelle presenti nelle aree che ospitano solamente attività produttive artigianali o industriali. Vi sono, infatti, porzioni di suolo che accolgono i giardini privati delle abitazioni e che, quindi, sono oggetto di un'attenta manutenzione e, in linea di massima, presentano superfici destinate a verde privato.

Il loro rapporto con l'ambiente urbano circostante, però, risulta praticamente nullo, perché le aree in questione sono totalmente circondate da recinzioni.

Gli edifici residenziali presentano un'altezza media di circa 6-9 metri, mentre i fabbricati industriali hanno un'altezza media che si aggira intorno ai 6-7 metri. I caratteri architettonici di questi spazi

non sono certo indicativi nell'identificare forme o composizioni di un certo pregio, piuttosto sembrano creare una sorta di disordine urbano che, indubbiamente, non aiuta a connotare positivamente la percezione dell'ambiente in cui sono ubicati.

È chiaro che l'aspetto esteriore dei luoghi presenta un'alternanza di aree al limite della dequalificazione urbana (depositi di materiali, ecc.) ed aree non costruite del tutto ben tenute (giardini privati).

Per quanto concerne le "aree residenziali", come detto in precedenza, sono caratterizzate principalmente da edifici di 3-4 piani di altezza, circondati da un giardino di medie dimensioni.

Solitamente la manutenzione di queste zone è buona, sia per quanto concerne la cura del verde che per quanto riguarda la manutenzione dei fabbricati. Anche in questo caso, la confusione spaziale "regna sovrana". Orientamenti poco studiati, stili architettonici che cozzano tra loro, recinzioni e arredo dello spazio esterno eterogenei e poco rispondenti ad una logica di ambiente unitario, sono i caratteri fondanti di questi luoghi. Facile intuire come l'aspetto paesaggistico dell'urbe ne esca pesantemente penalizzato come, di conseguenza, la vivibilità dell'intero comparto cittadino.

La permeabilità di questi luoghi è praticamente nulla in quanto ogni possidente tende ad erigere "alte barriere" a protezione del proprio "pezzo di terreno", quasi fosse minacciato da chissà quale pericolo. Si creano così dei "compartimenti stagni" che non hanno alcuna relazione con il contesto cittadino e si chiudono in se stessi non generando alcun beneficio per la collettività.



94. Esempio di ambito storico rurale che presenta una densità edilizia media

Per la terza ed ultima categoria ("ambiti storici rurali"), come detto in precedenza, possiamo rilevare un'ubicazione legata prettamente alla posizione delle proprietà agricole che erano di stretta pertinenza degli edifici. Sono, conseguentemente, caratterizzate dalla presenza di fabbricati storici di 2-3 piani di altezza che, oltre alla destinazione residenziale, assolvevano alla funzione di ricovero per gli animali e gli attrezzi agricoli.

Gran parte di queste aree risultano abbandonate a se stesse, anche perché non sempre adeguatamente collegate alla rete viaria. In alcuni casi, però, gli edifici preesistenti sono stati ristrutturati (anche se, molte volte, in maniera estremamente discutibile) e, ad oggi, vengono utilizzati come abitazioni civili.

Pensando al futuro, per le aree definite "promiscue", sarebbe interessante cercare di creare una certa interrelazione tra spazio produttivo e tessuto urbano, riducendo il più possibile i compartimenti a tenuta stagna e realizzando un certo numero di servizi e di aree verdi che possano rendere più vivibile le zone in questione. Inoltre, sarebbe ipotizzabile andare a fare uno studio approfondito sulle diverse aree interessate da questo tessuto, pensando ad architetture diverse rispetto a quelle odierne o, quantomeno, a forme di mitiga-

zione ambientale che rendano meno incisivo l'impatto ambientale generato da questi spazi produttivi. Potrebbe risultare un valore aggiunto per l'intero contesto urbano il poter considerare queste aree parte del tessuto cittadino e non, come sembra ora, semplici brani di città chiusi in se stessi, quasi fossero dei corpi estranei da non considerare "centro abitato". Seppur non presentino un indice di densità edilizia elevatissimo, non pensiamo si possa aggiungere ulteriore volumetria.

Anche per quanto concerne le aree definite "residenziali", sarebbe interessante realizzare uno studio puntuale, legato al precedente, che possa ingenerare condizioni insediative migliori, ed un aspetto esteriore dei luoghi preferibile di quello attuale. Soprattutto, occorrerebbe pensare ad uno studio che suggerisca modalità costruttive e di arredo urbano (sia pubblico che privato) unitarie. Uno studio volto a migliorare le condizioni paesistiche dell'urbe che, ad oggi, non può certo essere un esempio virtuoso da seguire.

Anche rispetto alla voglia di inclusione dei proprietari dei lotti costruiti ci sarebbe molto da eccepire. Comunque, senza forzare troppo la mano, considerando il tessuto nel suo insieme, sarebbe importante cominciare a progettare una rete di mobilità sostenibile, che abbia una continuità spaziale di assoluto rilievo. Una rete che si sviluppi anche nei comparti costruiti magari sfruttando dei piccoli spazi residuali (tra edificio ed edificio) e strisce di territorio di scarso valore per i privati, ma che potrebbero diventare un grosso valore aggiunto per la qualità di vita pubblica.

Per quanto concerne gli "ambiti storici rurali" sicuramente andrà posta particolare attenzione al loro recupero edilizio, anche cercando di mitigare quegli ambiti che, oggi, presentano interventi estremamente negativi per gli aspetti paesistici ed ambientali complessivi. Se poi la vocazione del Comune dovesse divenire turistica, molti di questi luoghi potrebbero ospitare strutture di accoglienza estremamente qualificate, anche e soprattutto in riferimento al loro fascino antico che le rende uniche nel loro genere. Chiaramente bisognerà considerare anche l'aspetto legato all'accessibilità di questi luoghi che, sicuramente, in molti casi, andrà migliorata.

Suggeriamo, comunque, di pensare ad interventi unitari per il loro recupero, prima ancora di andare a progettare uno sviluppo del Comune su aree vergini. Questa operazione permetterebbe un'ottimizzazione delle risorse già oggi presenti sul territorio.

8b.5 Densità edilizia medio-bassa

95. La zona artigianale / industriale vista dall'alto



Nella definizione di densità edilizia medio-bassa, prendiamo in esame tutte quelle porzioni di terreno che presentano un indice fondiario che va dall' 1 agli 0,2 mc/mq. Sono due gli ambienti che possono essere racchiusi in questa categoria:

La zona artigianale/industriale che, comunque, è in continua evoluzione e presto raggiungerà un indice edilizio che probabilmente risponderà alla classificazione di “densità edilizia medio alta”, come avviene nella maggior parte dei Comuni interessati da queste aree; Le zone residenziali caratterizzate da fabbricati ascrivibili alla tipologia della villa singola su lotto.

Il comparto produttivo è caratterizzato dalla commistione di due funzioni, la residenza (seppur limitata) e le attività industriali/artigianali. Come detto per il tessuto “promiscuo” la connivenza di queste due funzioni genera confusione e scarso ordine urbanistico. Giardini e spazi di deposito si alternano creando, anche per i residenti, una percezione paesistica non certo di pregio.

Considerando che il comparto industriale, comunque, si sta' evolvendo in maniera estremamente dinamica, seppur disordinatamente, di seguito ci concentreremo sulla descrizione delle zone residenziali.

Si tratta, principalmente, di aree urbanizzate secondo il modello della villa singola su lotto e da villette a schiera di modeste dimensioni. Il numero dei piani che contraddistingue queste costruzioni difficilmente supera i 3 e, in media, si aggira intorno ai 2. I fabbricati sono praticamente tutti di recente realizzazione; proprio in questo contesto, infatti, troviamo gli edifici più nuovi del Comune di Traona.

Il tessuto che connota queste aree è caratterizzato da ampi spazi aperti che si snodano tra un edificio e l'altro. Nelle immediate vicinanze delle costruzioni, gran parte di questi spazi vengono utilizzati come giardini privati per poi, man mano che ci si allontana dalle re-

sidenze, assumere la connotazione di terreno agricolo. Ovviamente, il limite tra giardino privato e suolo agricolo è delimitato da stacciate e recinzioni che, dove il tessuto risulta più fitto, rendono inaccessibili gli spazi aperti, ma, comunque, lasciano percepire una certa libertà e permeabilità areale assolutamente apprezzabile sia dal punto di vista estetico che da quello della vivibilità urbana.



96. Tessuto caratterizza da costruzioni che monofamiliari con giardino privato

Sicuramente, va rilevato, che un tessuto come il presente richiede l'utilizzo di vaste porzioni di suolo a fronte di una possibilità insediativa molto bassa. È comunque apprezzabile lo sviluppo urbano in questione che, a discapito di vaste porzioni di territorio destinate ad uso privato, non incide pesantemente sull'aspetto esteriore dei luoghi e sull'impermeabilizzazione delle aree in questione. Per intendersi, non possiamo certo parlare di una cementificazione ossessiva o di un processo insediativo che va a consumare, senza soluzione di continuità, una porzione territoriale di grossa entità.

Purtroppo, però, i caratteri architettonici presenti nelle aree in questione sono i più svariati e creano una certa disomogeneità tra gli edifici che, sicuramente, non aiuta a rendere del tutto "gratificante" una visione d'insieme. Attenzione, la parola disomogeneità non deve far credere che sarebbe sostenibile avere un ambiente che si identifichi per la monotonia delle architetture o dei colori, ma, piuttosto, tende ad esortare all'assunzione di uno stile che, attraverso una serie infinita di variabili (materiche, architettoniche, di tinte ecc.), possa far pensare ad un contesto omogeneo in cui riconoscersi e non smarrirsi in un'accozzaglia di stili senza alcun elemento o tema che possa servire da bandolo della matassa o da "veicolo di attraversamento" nel "viaggio" della percezione spaziale.

Inoltre, va rilevato che molti lotti presenti in queste aree sono a tutt'oggi inutilizzati. Vi sono così molte aree libere all'interno di queste zone che potrebbero ospitare costruzioni. È palese come, anche questo fattore, aumenta il disordine urbanistico. Le aree libere, infatti, non aggiungono alcun valore alla vivibilità del Paese perché, il più delle volte, sono abbandonate a se stesse o semplicemente sfalciate.

Sarebbe, invece, molto più sostenibile completare queste zone omogenee in ogni loro parte prima di andare a "sporcare" nuovo territorio secondo le esigenze di quanti "devono" costruire la propria casa.

Pensando al futuro, per quanto riguarda le zone residenziali, sarebbe sostenibile riflettere sull'opportunità di ricavare una rete di percorsi ciclopedonali da "ritagliare" tra uno spazio verde e l'altro, in modo da poter garantire una certa permeabilità del tessuto in questione e mettere in relazione la maglia cittadina con quanto circonda l'urbanizzato vero e proprio che, come vedremo in seguito, presenta delle grossissime potenzialità ambientali, ad oggi, praticamente non

percepibili, valorizzate ed utilizzate.

Per quanto riguarda una possibile aggiunta del carico edilizio, in queste aree potrebbe essere ipotizzato (cercando di portare la densità edilizia ad una soglia media che ottimizzi il rapporto costruito/spazio aperto). Soprattutto nelle aree in cui emerge con chiarezza una necessità di completamento potrebbe essere strategico lavorare in questa direzione raggiungendo un indice che sembra congruo definire, in linea di massima, attorno ai 1,2 mc/mq circa.

In riferimento all'area artigianale/industriale, come detto in precedenza, va' preso atto della sua continua crescita ed evoluzione. La scelta è legata alla possibilità di veicolare questa evoluzione, oppure di lasciarla proseguire per conto proprio, con una conseguente difficoltà a razionalizzare gli spazi e a creare un ambiente urbano che garantisca la massima vivibilità. A questo proposito suggeriamo di porre particolare attenzione in riferimento alla localizzazione delle residenze, alla disposizione degli edifici nei lotti, alla mitigazione dei fabbricati dediti alla produzione e alla permeabilità del comparto stesso, che potrebbe essere interessante venisse sviluppata attraverso la creazione di percorsi ciclo pedonali e aree di sosta, svago e divertimento protette (attraverso delle misure di mitigazione) rispetto alle ingerenze negative date dal tessuto produttivo.

Rimandiamo al programma di sviluppo per maggiori approfondimenti.

8b.6 Densità edilizia bassa, quasi nulla

Questa categoria identifica tutti i terreni che circondano il tessuto urbano vero e proprio e su cui insistono, principalmente, sporadiche costruzioni rurali il cui numero di piani difficilmente supera i 3 ed, in media, si attesta sui 2. La densità edilizia media che incide sul territorio è circa di 0,04 mc/mq, andando da un massimo di 0,2 ad un minimo di 0,01 mc/mq.

In pratica gli edifici sono inseriti nel contesto agricolo formato da prati prevalentemente sfalciati, porzioni di territorio terrazzate che circoscrivono il limite nord-ovest del Paese e porzioni boscate principalmente poste al di sopra della quota di territorio terrazzata (sponda Retica valtellinese) . Chiaramente, è il verde che la fa da padrone e le costruzioni appaiono semplicemente dei piccoli puntini immersi nello spazio aperto. In molti casi, tali fabbricati risultano abbandonati o deputati semplicemente al deposito di attrezzi. In altri casi assolvono alla funzione di seconde case, soprattutto, se consideriamo la parte del paese che si estende ed inizia ad "inerpicarsi" sul versante Retico valtellinese.

Dobbiamo dire che questa parte di territorio è tra le più qualificate

e belle del Comune, soprattutto la parte terrazzata che, ancor oggi, è per gran parte utilizzata per la coltura della vite, degli orti e dei piccoli frutti.

97. Tipico edificio immerso in un contesto agricolo



Proprio per questo, pensando al futuro, sarebbe opportuno cercare di realizzare appositi percorsi che connettano tra loro le diverse aree aperte, costituendo una sorta di rete verde destinata alla mobilità ciclopedonale. In aggiunta, sembra possibile ipotizzare l'apertura e la salvaguardia di appositi coni visivi che riescano a far interagire attivamente il tessuto edilizio con il verde agricolo. Non solo, le vaste aree aperte potrebbero essere rese disponibili per creare dei laboratori tematici in accordo con i diversi gradi di istruzione presenti in Lombardia e, più in generale, in Italia. Inoltre, sarebbe un ottimo esperimento cercare di realizzare degli appositi spazi dediti alla meditazione ed alla cultura, in un'ottica di vita del tutto sostenibile che risponda all'idea conosciuta come "vivere lento".

Infine, inutile dire che in queste aree ci sarebbe spazio per un ulteriore incremento della densità edilizia, ma suggeriamo di cercare di rivalutare e valorizzare le porzioni territoriali in oggetto, piuttosto che di consumarle "riempiendole" di fabbricati.

Il Patrimonio verde che perimetra lo sviluppo del tessuto edificato traonese, infatti, lo riteniamo una vera e propria risorsa di sviluppo da utilizzare, ma non sfruttare e degradare.

**9a**

Mobilità: rete europea

> VEDI TAVOLA GRAFICA CORRISPONDENTE

- 98. L'aeroporto di Malpensa
- 99. La Stazione Centrale di Milano
- 100. L'autostrada A4

Il presente capitolo non riporta alcun riferimento testuale, ma rimanda qualsiasi approfondimento alla tavola grafica corrispondente (9.a). Mobilità).

Di seguito, metteremo le foto dei tre principali collegamenti che uniscono il Comune alla mobilità europea ed internazionale. Rispettivamente si tratta dell'Autostrada A4, dell'aeroporto della Malpensa e della Stazione Centrale di Milano



9b Mobilità: rete extraurbana

> VEDI TAVOLA GRAFICA CORRISPONDENTE

9b.1 Premessa

Nella presente sezione ci concentreremo sulla mobilità che non interessa direttamente la scala comunale, ma amplia lo sguardo allargandolo verso l'intero sistema di comunicazione che consente di raggiungere il Paese di Traona.

Per questo motivo, abbiamo inteso utilizzare una scala di rappresentazione che considerasse il territorio valtellinese nel suo insieme. In ogni caso, il riferimento rimane sempre il Comune traonese che è l'oggetto della nostra ricerca. Non si andranno, quindi, ad evidenziare tutte le linee di trasporto o le vie esistenti nell'ambito preso in considerazione, quanto piuttosto quelle più legate al Paese di Traona o che, comunque, garantiscono il collegamento tra questo e le Province confinanti (sia italiane che estere).

È chiaro che un quadro più completo della mobilità extralocale è dato dalla visione europea dei collegamenti e non tanto dalla presente scala che, però, risulta esemplificativa nell'esprimere le modalità di movimento presenti nel territorio valtellinese.

Concretamente, abbiamo suddiviso la rete viaria in due categorie (strade principali ad alto scorrimento e strade secondarie a scorrimento ridotto) ed abbiamo considerato i diversi tipi di trasporto pubblico che garantiscono accessibilità al Comune (ferrovia e autobus). Come vedremo il quadro che ne emergerà non sarà del tutto positivo, soprattutto in riferimento alla generalizzata carenza infrastrutturale di cui soffre la nostra Provincia.

9b.2 Strade principali ad alto scorrimento



101. Un tratto della S.S. 36

La presente categoria raccoglie l'insieme della rete viaria principale che collega Traona con l'esterno. Principale nel senso che sono le strade che vengono utilizzate dalla maggior parte di persone per raggiungere o per lasciare il Comune.

È il modo d'uso degli spazi, legato ed indotto anche dalle caratteristiche tecniche dei percorsi, quindi, che determina il presente metodo di classificazione.

In particolare, l'arteria che costituisce "il" riferimento per Traona è la Strada Statale 38 dello Stelvio che unisce il Paese alla maglia viaria più vasta. In essa confluiscono diverse arterie che la mettono in comunicazione con le province contermini sia italiane che estere.

Partendo da nord est e proseguendo verso sud ovest facciamo riferimento:

alla S.S. 38 A (che poi diventa 29 in territorio elvetico) che collega la Valtellina con la Val Poschiavo prima e la Val Bregaglia poi;

alla S.S. 39 che mette in comunicazione la nostra Provincia con la Val Camonica (BS);

alla S.S. 36 che collega la Valtellina con Lecco-Milano e che da Colico arriva alla Rheinwald, attraverso il Passo dello Spluga;

alla S.S. 37 che da Chiavenna porta in Val Bregaglia verso St. Moritz e la Bassa Engadina, o verso i passi alpini svizzeri, Bernina in primis che collega l'Engadina alla Val Poschiavo, lo Julier l'Albula ed il Fluela che raccordano l'Engadina con il centro Europa;



102. Un tratto della S.S. 39, nel Comune di Aprica

Per caratteristiche tipologiche le arterie in questione sono tutte molto simili (al di fuori della S.S. 36 che collega Milano con Colico e che tratteremo a parte).

Il calibro tipo, infatti, è costituito da una corsia per senso di marcia e da un tracciato che non è propriamente rettilineo.

Caratteristica, quest'ultima, che si acuisce in relazione alla presenza di vie di valico e che, quindi, sono deputate al superamento di notevoli dislivelli (Stelvio, S. Maria, Gavia, Foscagno, Aprica, Bernina, Maloja e Spluga). In questi ambiti, infatti, non si tratta solamente di avere tracciati poco rettilinei, ma ci troviamo in presenza di tornanti che permettono di superare più agevolmente le elevate pendenze

derivanti dai versanti montani. In aggiunta, sui Passi in inverno si presenta costante il problema dello sgombero della neve che, diverse volte, impone la chiusura del Passo Stesso.

Il fondo che le contraddistingue non risulta in perfette condizioni e, diverse volte, presenta un manto asfaltato con buche, rattoppi e sconessioni che, indubbiamente, non aiutano a favorire il transito veicolare generando anche condizioni di scarsa sicurezza per gli utenti che le fruiscono.



103. Il Passo dello Stelvio (S.S. 38)

Il loro tracciato è “ritmato” da diverse intersezioni a raso, soprattutto dove il susseguirsi di centri abitati è più denso. Questo fattore non permette di avere ampi spazi per effettuare manovre di sorpasso che, spesso, sono causa di incidenti stradali anche gravi.

In definitiva, possiamo dire che tali intersezioni non mirano certo a garantire maggior sicurezza per il transito veicolare.

Negli ultimi anni sono comunque stati fatti degli sforzi in questo senso, cercando, in prossimità degli incroci (in particolare sulle S.S. 38 e 36), di realizzare una terza corsia per l’immissione e l’uscita dei veicoli dal tracciato stradale principale. Purtroppo, molte volte questo spazio è utilizzato dagli automobilisti meno disciplinati per compiere azzardate manovre di sorpasso, mettendo a rischio la propria incolumità e quella degli altri utenti della strada.

Ancora, negli ultimi anni, s’è arrivati addirittura ad abusare di opere che dovrebbero garantire maggior sicurezza per quanti transitano i tracciati in questione. Ne è un esempio lampante la realizzazione di numerose rotonde in corrispondenza di alcuni incroci. Opere quest’ultime che in diverse occasioni rendono difficoltoso il transito al posto di garantire maggior sicurezza alle strade.

Va sottolineato, inoltre, che il tracciato delle vie in questione, in molti punti, si trova a dover attraversare dei centri abitati con notevoli negatività sia per il percorso che per i paesi stessi. È chiaro come l’inquinamento da polveri sottili, in queste zone, sia davvero elevato e la vivibilità, ai margini delle arterie che si fanno carico di gran parte del traffico veicolare, sia estremamente scarsa. Inoltre, nei punti in questione, la velocità di percorrenza consentita non supera mai i 50 km/h.

A questo proposito dobbiamo dire che il limite massimo di velocità che caratterizza queste arterie (a parte la S.S. 36 che tratteremo a parte) è di 70 km/h. Si può comprendere, quindi, come tale limitazione (peraltro corretta considerando i tracciati) imponga tempi di percorrenza estremamente elevati anche per coprire distanze modeste.

Ai margini del loro tracciato, quasi esclusivamente in prossimità dei nuclei abitati, possiamo rilevare la presenza di marciapiedi che



104. Uno dei tratti più caratteristici della S. S. 38, in prossimità della Madonna di Tirano

consentono la connivenza tra pedoni ed automobilisti, anche se non certo in condizioni di assoluta sicurezza e salubrità per i primi. Inoltre, percorrendole si possono trovare alcuni impianti semaforici (più o meno “intelligenti”) che inducono gli automobilisti a rispettare i limiti di velocità, anche attraverso lo strumento della sanzione amministrativa.

Dobbiamo aggiungere che il volume di traffico che devono sopportare è di grosso rilievo, soprattutto nei cosiddetti periodi di esodo e controesodo dalle località turistiche della nostra Provincia. Questo fattore, legato alle loro peculiarità tecniche, genera, in particolari periodi dell’anno, congestioni tali da creare lunghi serpentoni di auto in colonna con tempi di percorrenza per attraversare la Valtellina che sono del tutto fuori misura in riferimento al chilometraggio coperto.

Per quanto concerne il tratto della S.S. 36 che rappresenta il naturale collegamento con il capoluogo lombardo, invece, si tratta di un’arteria con due corsie per senso di marcia che, seppur con notevoli pecche dal punto di vista della manutenzione e della conservazione nel tempo, garantiscono una buona scorrevolezza del flusso veicolare da e per Milano. Il tracciato in questione, se non in alcuni punti critici, consente una velocità di percorrenza di circa 100 km/h. Le curve esistenti, infatti, hanno un raggio piuttosto ampio e non sono rari i tratti rettilinei anche grazie alla presenza di diverse gallerie che, superando le asperità del suolo passandoci attraverso, facilitano un tracciato non tortuoso.

Il fondo, comunque, presenta notevoli pecche, così come le gallerie stesse che, in molti punti, sono caratterizzate da una scarsa illuminazione oltre ad essere soggette ad elevate e concentrate infiltrazioni d’acqua. Queste ultime favoriscono il fenomeno dell’acqua planing, riconosciuto a livello mondiale come uno dei fattori più attivi nel determinare incidenti.

Lungo il suo tracciato si possono incontrare diversi svincoli che garantiscono permeabilità al percorso. La loro struttura, però, risulta garante di una certa sicurezza in quanto sono realizzati su un modello autostradale con corsie di accelerazione e decelerazione che connettono i due tipi di viabilità che, di volta in volta, vengono a contatto.

È chiaro, quindi, come quest’arteria non abbia nulla a che vedere con il modello viabilistico espresso in precedenza e che caratterizza il maggior numero di strade incluse nel presente paragrafo.

Tuttavia i fruitori ed i carichi di traffico che caratterizzano queste vie risultano del tutto simili (chiaramente tenendo in considerazione la parte più vicina alla Valtellina della S.S. 36, ovvero il tratto che

più ci interessa). La differenza consiste nella modalità di scorrimento veicolare che sicuramente è condizionato dalla discordanza di caratteristiche tecniche che esiste tra le arterie in questione.

Pensando al futuro è chiaro che il nostro sistema viario necessiti di opere di miglioria. Queste ultime, però, non devono risultare opere faraoniche senza alcun senso compiuto, se non quello di costituire notevoli impatti ambientali per il territorio. Inoltre, in considerazione di una sempre maggior sensibilità nei confronti del dispendio di risorse pubbliche, sembra doveroso pensare con attenzione all'utilità pubblica di investimenti estremamente cospicui che non porteranno un altrettanto cospicuo valore sociale.

In concreto, pensare di realizzare arterie da quattro corsie (due per senso di marcia) per il bacino d'utenza della nostra Valle non risulta certo una forma strutturale consona ed interessante per la nostra economia.

Questa soluzione, infatti, potrebbe generare un notevole consumo di suolo (risorsa sempre più preziosa) ed andare ad intaccare con particolare voracità il fondovalle coltivato, mettendo ancor più in difficoltà l'agricoltura. Vogliamo ricordare che quest'ultima è l'unica forma di manutenzione territoriale che garantisce un miglioramento delle condizioni paesistiche generali producendo reddito (ovviamente attraverso l'applicazione di politiche mirate assolutamente più precise di quelle odierne).

Tornando sulla "disutilità" economica di un tracciato a quattro corsie, dobbiamo considerare che la riduzione esponenziale dei tempi di percorrenza per raggiungere Milano, potrebbero portarci ad essere considerati come la periferia milanese vera e propria. Il nostro capitale sociale più qualificato ed il nostro tessuto produttivo potrebbe trovare ottime soluzioni occupazionali nel milanese, senza dover rinunciare a risiedere in Valtellina. Allo stesso modo, la parte del sistema economico che si basa sul turismo potrebbe subire un notevole handicap legato alla facilità di raggiungere la nostra Provincia e disincentivando l'utilizzo di posti letto presso le nostre località in favore del modello turistico denominato "mordi e fuggi".

Per questa serie di motivi crediamo sia e sarebbe stato più consono ragionare sul tracciato odierno cominciando a mettere in sicurezza i tratti più delicati della nostra viabilità provinciale (S.S. 38 a Morbegno, Tirano, Bormio, S.S. 39 ad Aprica e S.S. 36 verso Chiavenna). Sarebbe stato importante eliminare il flusso veicolare almeno nel centro di questi nuclei attraverso la realizzazione di opportune tangenziali o trafori sommitali ad una corsia per senso di marcia (calibro assolutamente più congruo per la scala valtellinese). Ovviamente queste opere avrebbero dovuto tenere in considerazione la possibilità di riformare completamente il tracciato delle Strade in questione e, quindi, avrebbero dovuto essere pensate come dei lotti

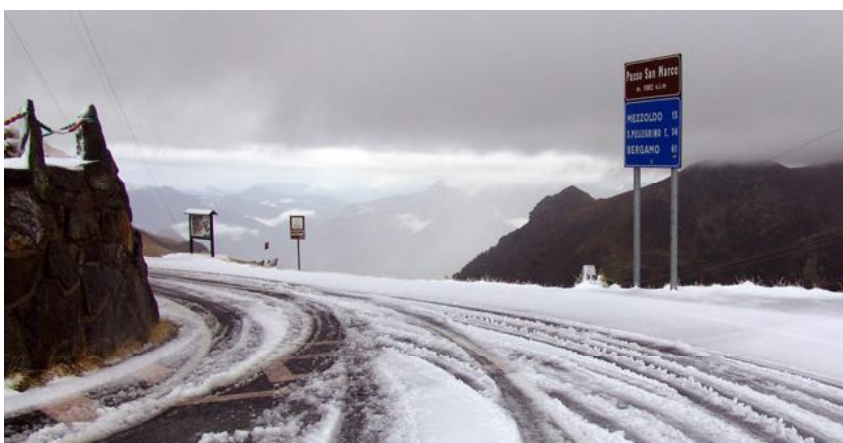
funzionali di un disegno viario d'insieme molto più esteso.

Sarebbe stato il primo passo per un miglioramento delle condizioni viarie che ci interessano più da vicino, anche dal punto di vista traonese.

Essendo questa una parte analitica concludiamo il presente paragrafo lasciando aperto un tema che indubbiamente meriterebbe un intero trattato per essere estrapolato con attenzione. Pensiamo, comunque, che in questo modo si possa avere un ottimo spunto di riflessione per addentrarsi in un approfondimento più puntuale che, ovviamente, non compete la sola scala comunale.

9b.3 Strade secondarie a scorrimento ridotto

105. Un tratto della strada che conduce al Passo S. Marco



Per strade secondarie a scorrimento ridotto intendiamo quelle arterie che in un modo o nell'altro interagiscono con il Comune di Traona garantendogli alcuni sbocchi ed interazioni importanti.

Ovviamente trattandosi di un'analisi territoriale collegata al Comune traonese abbiamo tenuto in considerazione solamente i tracciati che più si relazionano al Paese stesso. Sono, infatti, quelli evidenziati sulla relativa cartografia i percorsi che entrano o potrebbero entrare maggiormente in contatto con Traona ed i suoi residenti.

In particolare si tratta della Strada Provinciale 8 che si inerpica sul versante orobico della Valtellina fino al P.so S. Marco per poi scendere fino alla Val Brembana e delle due strade (S.P. 72 e S.P. 1) che costeggiano il lago di Como per confluire nella cosiddetta "Valeriana" (formata da S.P. 4, 5 e 6) fino a raggiungere Morbegno.

Il calibro delle vie in questione è caratterizzato da due corsie (una per senso di marcia) molto meno ampie in relazione alla S.P. 8 che alle altre arterie considerate. Il transito di due veicoli per volta è comunque garantito in tutti i punti delle arterie in questione, anche se con una certa difficoltà in alcuni tratti.



106. Uno scorcio visibile percorrendo la "Regina"

Il volume di traffico che devono assorbire non è certo elevato. Si tratta principalmente del traffico locale e di qualche villeggiante che vuole percorrere queste arterie per la magnificenza dei paesaggi che possono regalare.

Solamente nei giorni in cui sono più congestionate le strade principali ad alto scorrimento queste vie vengono utilizzate come alternative alla viabilità principale, con notevoli ricadute negative sulla loro fluidità di percorrenza.

Il loro tracciato è contraddistinto da un elevato numero di curve, soprattutto per quanto riguarda la S.P. 8 che deve superare un dislivello notevole e, conseguentemente, abbisogna di molti cambi di direzione dati dalla presenza di numerosi tornanti.

Il fondo di queste arterie risulta essere asfaltato anche se in molti punti presenta notevoli sconessioni date, soprattutto, dalla scarsa manutenzione ordinaria a cui sono soggette.

Anche per questa categoria di strade, come per la precedente, possiamo rilevare un notevole numero di intersezioni a raso, soprattutto in corrispondenza dei centri abitati che costellano le vie in questione. Tuttavia, tale presenza, considerando il modesto flusso viario che solitamente le interessa, non risulta pericolosa come nel caso precedente. Al contrario, con una regolamentazione più attenta di quella odierna, la tipologia di incrocio a raso potrebbe addirittura risultare la più rispondente alle necessità delle arterie in oggetto.

Chiaramente le manovre di sorpasso non sono certo agevoli, ma non riteniamo tale fattore un grosso handicap. Potrebbe, invece, essere un vantaggio per rendere più tranquillo il transito delle vie in oggetto che, come vedremo in seguito, potrebbero rivestire un ottimo veicolo turistico. Ovviamente per quanto riguarda la S.P. 1 la questione risulta essere leggermente diversa in quanto la sua presenza e scorrevolezza risulta fondamentale per i centri che si affacciano sulla sponda destra del Lago di Como. In questo caso, quindi, sarà indispensabile porre particolare attenzione alle reali necessità del territorio, non per questo rinunciando ad una vocazione turistica della zona che, com'è noto, risulta davvero notevole per il pregio dei suoi paesaggi ed ambienti.

Ma torniamo a questioni più analitiche, ed andiamo a verificare la velocità massima di percorrenza che le interessa. Chiaramente, in relazione agli ambiti attraversati da queste vie, tale velocità risulta essere estremamente eterogenea. Si va dai 70 ai 30 km/h, passando per i 50 (soprattutto in prossimità dei centri urbani). Proprio in questi ambiti si possono trovare appositi marciapiedi che garantiscono il transito pedonale ai bordi delle arterie in questione. Anche in questo caso, comunque, lo stato di conservazione non ovunque risulta ottimo e la realizzazione di un disegno sistematico che dia continuità ad un sistema pedociclabile di rilievo viene meno.

Inoltre, possiamo denotare la presenza di impianti semaforici (più o meno “intelligenti”) che regolamentano il flusso veicolare lungo questi percorsi.

Infine, facendo riferimento al futuro sarebbe possibile cercare di valorizzare le peculiarità sia paesistiche che ambientali che insistono su di esse. Soprattutto per quanto concerne il Lago di Como e il P.so S. Marco sarebbero ipotizzabili percorsi tematici di ampio raggio in collaborazione con i Comuni interessati.

Chiaramente questa iniziativa dovrebbe essere strutturata all'interno di un progetto di rivalutazione ambientale che non può fare riferimento alla sola scala comunale. Un progetto che faccia interagire tra loro tutte le offerte turistiche che potrebbero scaturire da un territorio come il nostro (giornate al lago, sci, escursioni, cultura, enogastronomia, arte, ambiente, vivere lento ecc.). Un progetto volto all'utilizzo di ciò che di buono abbiamo senza arrivare allo sfruttamento ed alla distruzione delle nostre risorse territoriali.

In definitiva, un progetto che faccia lavorare la Valtellina come fosse un grande parco, come un insieme di operatori che amano il proprio territorio e convivono con esso producendo ricchezza e, allo stesso tempo, qualità della vita (vedi programma di sviluppo).

9b.4 Trasporto pubblico

Sono due le categorie di trasporto pubblico a scala sovracomunale che interessano il Comune di Traona: il trasporto pubblico su gomma e quello su ferro.

Come vedremo nello specifico, entrambe queste categorie non possono assurgere ad un ruolo di prim'ordine nel garantire accessibilità al Comune.

Non per questo crediamo debbano essere abbandonate a se stesse. Piuttosto sarebbe interessante riformare l'intero sistema attraverso una serie di politiche mirate che, anche in questo caso, non dovrebbero bloccarsi ad una scala puramente comunale.

Su ferro

Il trasporto pubblico su ferro è una conseguenza dell'esistenza di una linea ferroviaria che collega Milano con Tirano. Chiaramente la stazione principale a cui fare riferimento è quella di Morbegno. In quest'ultima, infatti, fermano tutti i convogli da e per Milano, oltre che tutti i così detti “treni locali”, che partendo da Colico arrivano a Tirano o a Sondrio e viceversa.

La frequenza è estremamente ridotta sia facendo riferimento alla



107. Un tratto della linea ferroviaria Tirano-Milano

tratta più ampia che a quella maggiormente localizzata. In pratica il treno non è certo una valida alternativa al mezzo privato. Semmai è utilizzato perlopiù dai ragazzi che, per motivi di studio, risiedono a Milano e vi si recano una volta la settimana non avendo a disposizione un mezzo proprio.

A loro si accodano alcuni lavoratori pendolari che dal distretto morbegnese si devono recare a Sondrio o nelle province di Lecco e Milano per motivi professionali. Il numero di questi ultimi, però, non risulta certo elevato anche in considerazione dei limiti legati al trasporto pubblico locale.

Le condizioni in cui si presenta il materiale rotabile sono a dir poco discutibili, per molti versi davvero poco consone ad un trasporto pubblico di qualità. Questo fattore, unito ad una frequenza che, come detto, risulta assolutamente limitata, determinano un servizio notevolmente scarso dal punto di vista della qualità complessiva.

In aggiunta, i tempi di percorrenza da Milano a Morbegno appaiono davvero elevati, considerando che ci vogliono appena meno di due ore per compiere circa un centinaio di chilometri. Ne esce una velocità media di 60 km/h, che si riduce ulteriormente per la tratta di interesse puramente locale.

Prendendo atto delle difficoltà legate ad un bacino d'utenza davvero misero non crediamo, comunque, che la Valtellina debba abbandonare la possibilità di avere un trasporto pubblico degno di questo nome.



108. L'interno della stazione centrale di Milano

Sono molte le ipotesi che potrebbero concretarsi: da una linea che diventi una sorta di metropolitana leggera per la nostra Provincia ad un collegamento direttissimo (per alcune corse) che colleghi Sondrio con Milano. Chiaramente si tratta di investimenti di un certo rilievo che andrebbero coadiuvati ad interessi privati di volta in volta emergenti (project financing). Per esempio in occasione della realizzazione del Polo Tecnologico di Sondrio una rete pubblica di trasporto su ferro "moderna" avrebbe potuto prendere vita.

È chiaro, però, che per andare verso un progetto di un certo rilievo, le politiche pubbliche dovranno essere gestite, direttamente a livello provinciale e regionale, secondo un preciso disegno programmatico.

Per avviare un processo di maggiore relazione tra utenti e trasporto pubblico crediamo possa essere utile cominciare a considerare il percorso che da Milano sale in Valtellina come un'attrazione turistica. Tale, infatti, potrebbe divenire in un'ottica di collaborazione con i nostri vicini svizzeri che hanno sapientemente sviluppato un circuito turistico di tutto rispetto in relazione al "trenino del Bernina".

Pensate, dal paesaggio lunare della pianura milanese, si arriva al lago di Como (uno tra i più belli d'Europa), si incontrano i terrazzamenti valtellinesi fino ad arrivare sul Bernina per poi scendere a St. Moritz

e proseguire lungo l'Engadina sino a Coira-Davos (praticamente al "porto d'Europa").

Oppure si potrebbero organizzare dei treni speciali che nei fine settimana accompagnino i turisti nella nostra valle, sia per sciare che per vivere ambienti difficilmente riscontrabili in città. Magari su questo treno si potrebbero degustare i prodotti tipici della nostra terra e ricevere informazioni sui luoghi e sulle preesistenze storico-artistiche meritorie di attenzione e visita.

O, ancora, si potrebbero organizzare giornate di studio che prendano in considerazione i diversi ambiti del circuito in questione, magari facendo delle tappe di una giornata in diversi luoghi e creando una rete di visita e divertimento del tutto nuova e da esplorare. Allo scopo si potrebbero utilizzare "treni storici" che renderebbero ancor più caratteristico il percorso in questione.

Anche in questo caso, trattandosi di una fase analitica, lasciamo aperta la riflessione sperando che possa costituire la base di partenza per vedere con occhi diversi il nostro territorio. Chiaramente, come detto prima, la scala di ragionamento non può essere quella comunale e nemmeno quella provinciale, ma dovrebbe essere un ragionamento quantomeno interprovinciale con la collaborazione della Svizzera.

Su gomma



Per quanto riguarda il trasporto pubblico su gomma risulta ancor meno coordinato e funzionale di quello su ferro. È presente una linea di autobus che da Sondrio porta a Chiavenna e che contempla una delle fermate intermedie nel Comune di Traona.

La frequenza di questo servizio è a dir poco sporadica. Si tratta di quattro corse al giorno che arrivano da Sondrio e di sei che provengono da Chiavenna.

Gli orari si attengono principalmente a quelli degli studenti che si recano a scuola a Morbegno o a Sondrio.



Inoltre, anche in questo caso, la velocità media di percorrenza è davvero limitata (un'ora e mezza circa da Sondrio per raggiungere Chiavenna e viceversa).

Ora, ci chiediamo se questa sovrapposizione tra ferro e gomma sia così necessaria oppure non risulti del tutto fuori luogo considerando il bacino d'utenza in questione.

La nostra proposta per il futuro, conseguentemente, vuole essere solamente un breve quesito. Non è meglio considerare l'ottimizzazione della rete ferroviaria ed abbandonare questa sovrabbondanza di mezzi e carenza di frequenza del tutto diseconomica per il benessere collettivo?

107. Un tratto della linea ferroviaria Tirano-Milano

Chiaramente, anche in questo caso si tratta di una politica sovracomunale che non dipende solo da Traona, ma che potrebbe essere portata avanti dal Comune stesso come proposta di sviluppo futuro.

9b.5 Conclusioni

Emerge chiaramente una condizione piuttosto critica per quanto concerne la situazione legata alla mobilità sovracomunale.

Sia il trasporto pubblico che la rete viaria, infatti, scontano notevoli pecche dal punto di vista della funzionalità e della sicurezza. Ovviamente il tutto a discapito della qualità della vita in generale che ne uscirebbe rafforzata da migliori condizioni di mobilità.

La viabilità è uno dei punti critici che interessa la nostra Provincia e che, purtroppo, ad oggi, rimane tale. Sugeriamo, quindi, particolare attenzione verso un tema tanto delicato quanto importante come il presente.

Anche in questo caso, ci piacerebbe che il metodo di programmazione non partisse dai soliti schemi precostituiti, ma ragionasse puntualmente sulle problematiche e sulle possibili soluzioni da adottare.

Inoltre, abbiamo bisogno di mettere a punto una riflessione seria sulla vocazione della nostra valle. Intendiamo puntare sul turismo, vogliamo diventare periferia milanese, crediamo di poter essere un distretto industriale o, invece, riteniamo di poter far convivere queste funzioni rafforzandole con politiche mirate?

Noi propenderemmo per l'ultima opzione, ma, per concretarla, deve cambiare radicalmente il modo di fare programmazione e di delineare le strategie di sviluppo.

Dobbiamo cominciare a ragionare attraverso una visione d'insieme che identifichi un unico sistema di crescita (ovviamente composto da un numero elevato di singole componenti interpolate tra loro).

Questo non significa creare un'ossessiva specializzazione del sistema economico generale. Al contrario, significa credere in un obiettivo chiaro (che potrebbe essere lo sviluppo legato al rispetto ed alla valorizzazione del territorio) su cui basare le politiche e le azioni di crescita economica generalizzata.

Una sorta di "fil rouge" che unisca un processo complesso che, finalmente, non sia volto alla stabilizzazione delle condizioni socio-economiche odierne, ma ad un effettivo ed esponenziale sviluppo territoriale.

È chiaro che la scala comunale risulta stretta per un processo di questo genere, ma deve anche essere chiaro che ci vogliono dei precursori per avviare un ciclo tanto virtuoso. Ecco, quindi, che un primo laboratorio in questo senso potrebbe proprio essere un Comune che, una volta avviata la sua evoluzione, potrebbe fare da esempio e linea guida per l'intero contesto provinciale e (perché no) lombardo.



Mobilità: rete urbana

> VEDI TAVOLA GRAFICA CORRISPONDENTE

9c.1 Premessa

Abbiamo classificato la mobilità comunale dividendola in due grandi insiemi: mobilità urbana e mobilità sia urbana che extraurbana. Questa bipartizione agisce e si relaziona strettamente alla vita della Città.

Chiaramente la mobilità è composta anche dal trasporto pubblico che, però, in considerazione anche della dimensione del centro, non risulta presente (se non con servizi diretti a particolari categorie che hanno una frequenza giornaliera come scuolabus, trasporto disabili ecc.).

Torniamo, quindi, con attenzione sulla rete viaria vera e propria ed andiamo ad analizzarla con un metodo che dia delle indicazioni chiare sulle specificità del tracciato stradale.

Anche in questo caso, come per altri ambiti facenti parte della presente componente analitica del Piano, non utilizzeremo un metodo di catalogazione che si concentra solamente sulla forma degli spazi. Piuttosto, sarà nostra cura restituire un insieme di ambiti omogenei che si identifichino come tali per la funzione a cui sono legati.

Ma andiamo nel concreto e cominciamo ad estrinsecare ciò che intendiamo per mobilità urbana.

9c.2 Mobilità urbana

Per mobilità urbana intendiamo tutto il sistema viario che lavora in stretta correlazione con il tessuto urbanizzato e con gli “utilizzatori” di quest’ultimo.

Più specificamente, questo sistema attraversa il costruito e collega, tra loro, diverse parti della Città.

Ovviamente, anche all’interno dell’insieme denominato mobilità urbana abbiamo trovato delle differenze tra un’arteria e l’altra. Differenze che, per esigenze di classificazione, abbiamo ricondotto a tre categorie di tracciati: strade urbane di attraversamento principale, strade urbane di attraversamento secondario e strade deputate alla distribuzione capillare.



111. Un tratto della via “Valeriana”

Per rendere l’idea con maggior precisione si pensi alla struttura di un albero. Il tronco ed i rami più grossi sono appunto le strade urbane di attraversamento principale, da queste escono i rami più fini che posso rappresentare le strade urbane di attraversamento secondario da cui, a loro volta, dipartono i rametti ancor più minuti che sono le strade deputate alla distribuzione capillare. Infine vi è la chioma che, nel caso della Città, può essere ricondotta agli edifici.

Come è facilmente desumibile dalle stesse definizioni, le modalità che hanno condotto a questa tripartizione non sono legate alle caratteristiche strettamente tecniche delle arterie in questione, ma, la chiave di lettura, è connessa al numero di utenti ed al modo con cui questi ultimi utilizzano le vie in questione.

9c.3 Strade urbane di attraversamento principale

Le strade urbane di attraversamento principale sono le vie più utilizzate per entrare ed uscire dal centro urbano. Per intenderci, sono quelle che garantiscono di collegare il Paese ai centri limitrofi o alle vie di comunicazione principali.

In realtà solamente due strade sono state classificate come “strade urbane di attraversamento principale”:

Strada Provinciale Valeriana n. 4;

Strada Provinciale n. 4 direzione c (collegamento tra il Comune di Traona e di Cosio).

In definitiva possiamo dire che, praticamente, tutto il traffico veicolare che entra ed esce dal Comune interessa, in un modo o nell’altro, il loro tracciato.



112. Un tratto della via "Valeriana"

Il calibro di queste vie è caratterizzato da una corsia per senso di marcia e, oltre al transito veicolare, in diversi punti, è permessa la percorribilità pedonale protetta da marciapiedi. La larghezza delle arterie in questione si aggira intorno ai sette-otto metri, più, dove è presente, un metro e mezzo di marciapiede per ogni senso di marcia. Il volume di traffico che devono assorbire è considerevole, anche se non è paragonabile a quello che transita sulla Strada Statale dello Stelvio.

Chiaramente la loro presenza, nei punti in cui è strettamente connessa al tessuto urbano, non aiuta certo a rendere elevata la qualità della vita del Paese. Lo scorrimento dei veicoli, infatti, provoca un certo inquinamento acustico oltre ad una notevole e sgradevole confusione visiva e percettiva. Inoltre la qualità dell'aria nelle immediate vicinanze dell'arteria non può certo essere ottima. Pur non avendo dati in questo senso, possiamo avvertire questo fattore anche solamente percependo gli odori che si rinvergono nei pressi delle due arterie in questione. Forte e percettibile, infatti, risulta essere l'olezzo scaturito dallo scarico delle auto in transito.

Tornando a ragionare sull'intero sistema urbano di attraversamento principale, dobbiamo aggiungere che la presenza di marciapiedi è concentrata nelle parti in cui le strade si relazionano maggiormente con il centro abitato. Soprattutto lungo il tracciato della strada che collega Traona a Cosio e nel tratto di strada che collega il nucleo centrale e più antico con la frazione "Valletta" possiamo avvertire la carenza di percorsi deputati al transito pedonale. A questo proposito quanti volessero percorrere queste strade a piedi si trovano in estrema difficoltà, dovendo spesso rinunciare all'idea.

Il fondo delle vie in questione risulta essere asfaltato. Inoltre, la loro manutenzione è ordinaria, anche se, in diversi punti, il manto non può certo dirsi in ottime condizioni. Buche ed avallamenti risultano essere all'ordine del giorno, creando situazioni di transito poco consone ad arterie di primaria importanza per il collegamento del Paese con il resto della Provincia.

Proprio per il loro stretto rapporto con la città ed i residenti, la velocità massima di transito consentita è di 50 km/h. La proprietà di queste vie è provinciale, spetta, quindi, alla Provincia la manutenzione dei tracciati.

Sul loro tracciato troviamo una serie di incroci a raso di cui, quelli principali, sono contraddistinti dalla presenza di rotonde o di impianti semaforici. Questi ultimi, inoltre regolano la velocità, accendendo il segnale di stop per tutti gli automobilisti che oltrepassano il limite di 50 km/h. Chiaramente il loro raggio d'azione non può coprire l'intera estensione delle vie in questione, limitando la loro influenza solamente in riferimento ad alcuni tratti del tracciato stra-

dale. Intervallano comunque il flusso di veicoli, interrompendo la continuità di transito di quanti viaggiano oltre il limite di velocità. Garantiscono, di conseguenza, un certo grado di sicurezza sia per gli automobilisti che per le categorie di utenti più “deboli” (pedoni e ciclisti).

Volgendo lo sguardo al futuro, si può ipotizzare un miglioramento generale delle condizioni che caratterizzano queste vie, soprattutto in riferimento alla miglior definizione di percorsi protetti per pedoni e ciclisti.

Proprio partendo da questo punto di vista, sarebbe sostenibile che la presenza di queste arterie (almeno nelle parti in cui si interfacciano più strettamente con il centro abitato) venisse mitigata, limitando l'ingerenza negativa del loro tracciato in mezzo al centro urbano. A questo proposito potrebbero essere ridefiniti gli spazi per il transito dei pedoni che, in alcuni punti, potrebbero essere protetti da barriere verdi ed attrezzati (con panchine, fontanelle ecc.) per la sosta e il relax.

9c.4 Strade urbane di attraversamento secondario



Le strade urbane di attraversamento secondario sono la naturale “ramificazione” delle vie che abbiamo denominato di “attraversamento principale”. Praticamente, esse, “raccolgono” tutto il traffico che raggiunge le varie utenze presenti in un determinato ambito urbano che, per comodità, definiremo “quartiere”. Ancora, svolgono la fondamentale funzione di rendere attraversabili i quartieri e di collegarli con le vie di attraversamento principale.

La loro estensione non è certo limitata, anche in considerazione della disposizione del tessuto urbano di Traona che non si conclude solamente al limite dell'area più pianeggiante del Comune, ma si sviluppa anche sul versante Retico.



In questo caso il loro calibro è del tutto eterogeneo. In alcuni punti possiamo rilevare una corsia per senso di marcia più il relativo marciapiede per il flusso pedonale mentre, in altre situazioni, ci troviamo di fronte alla possibilità di transito limitata ad un solo veicolo per volta (vedi via Parravicini per esempio).

113-114. Un tratto di strada di attraversamento secondario

Il volume di traffico che devono sopportare non è certo notevole. Al contrario, percorrendole a piedi si nota come il flusso veicolare sia sporadico ed intermittente (anche in considerazione della dispersione territoriale che caratterizza l'evoluzione urbana del Comune).



115. Un tratto di strada di attraversamento secondario

La presenza di marciapiedi risulta del tutto sporadica. Non è, quindi, ben regolamentata la connivenza tra pedoni e veicoli, fattore che, sicuramente, da luogo ad un certo grado di pericolosità nel transitare sulle arterie stesse.

Il manto che caratterizza queste vie risulta completamente pavimentato soprattutto mediante asfaltatura e, in qualche caso, con il porfido. In complesso, si può dire che il fondo si presenta in buone condizioni anche se con qualche buca e sconnessione che, sicuramente, potrebbe essere eliminata con una manutenzione più attenta.

Considerando, però, l'estensione del tracciato traonese è comprensibile come sia difficoltoso e dispendioso mantenerlo tutto in perfette condizioni.

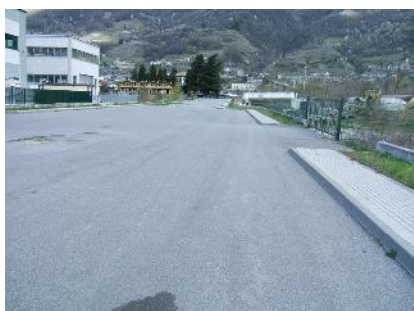
La velocità massima consentita è di 50 km/h, anche se, in realtà è difficile poter mantenere tale andatura. Sono, infatti, diversi i punti in cui si è obbligati a rallentare per transitare in concomitanza con un altro veicolo. Inoltre le curve spesso caratterizzano la presente categoria di strade, anche in considerazione delle condizioni morfologiche che contraddistinguono il territorio comunale. In alcuni casi, infatti, questa categoria di arterie deve coprire dislivelli notevoli in breve spazio e, per questo, è condizionata dalla presenza di tornanti.

La proprietà di queste vie è totalmente pubblica e più precisamente di competenza comunale.

Su queste vie non possiamo rilevare la presenza di alcun impianto semaforico. Le uniche installazioni presenti riguardano alcuni dissuasori di velocità, soprattutto nei pressi degli incroci più pericolosi e degli attraversamenti pedonali più "delicati".

Infine, le strategie per il futuro, come per la categoria precedente, riteniamo possano riguardare il potenziamento della rete pedonale che le costeggia (marciapiedi) e, in alcuni casi, potrebbe essere considerata l'opportunità di pedonalizzarle per parti. Soprattutto in riferimento alla via più centrale del Paese si potrebbe pensare di pedonalizzarla durante alcuni periodi dell'anno. Il tutto chiaramente condizionato dalla reale possibilità e necessità di mettere in pratica la presente strategia mediante la redazione di uno specifico studio sulla maglia stradale del Comune. Inoltre, tale necessità sarà sicuramente subordinata all'attuazione di un programma di sviluppo di largo respiro che punti a fare di Traona un luogo di accoglienza, un luogo deputato ad attrarre una categoria di villeggianti che vogliono fare della tranquillità il punto fermo della loro vacanza. Chiaramente tale discorso è estremamente ampio e merita ulteriori approfondimenti che demandiamo, essendo questa una fase prettamente analitica, al documento intitolato programma di sviluppo.

9c.5 Strade deputate alla distribuzione capillare:



Le vie deputate alla distribuzione capillare riguardano specificamente quei tracciati che (appunto) distribuiscono il traffico all'interno dei quartieri, fino a raggiungere la destinazione più puntuale in cui è possibile arrivare (servizi pubblici, case private ecc.). Chiaramente, il volume di traffico che devono sobbarcarsi non è certo elevato, si tratta semplicemente di pochi veicoli al giorno.

Il loro numero (considerato come unità) risulta essere estremamente elevato, ma la loro estensione non è mai importante (solitamente poche centinaia di metri).



La loro larghezza difficilmente permette il transito di due veicoli per volta e, chiaramente, la presenza di marciapiedi lungo il loro asse è difficile da rilevare. Non vi sono, comunque, particolari condizioni di pericolosità per i pedoni che le percorrono, soprattutto in considerazione di una velocità massima per gli autoveicoli che si aggira intorno ai 10-15 km/h.

Tale limite è imposto dalle condizioni e dalle caratteristiche tecniche delle arterie stesse che presentano un fondo sconnesso, in diversi casi addirittura sterrato. Il loro manto principale, comunque, resta caratterizzato dalla pavimentazione in asfalto (anche se non in buone condizioni). In diversi punti, inoltre, possiamo trovare l'acciottolato di fiume ed il porfido.

Il loro tracciato difficilmente risulta essere rettilineo. Piuttosto, sono frequenti "curve cieche" che limitano la facilità di percorrenza delle vie in questione.

Questa rete stradale risulta composta sia da arterie di proprietà comunale che da tracciati di proprietà privata. La manutenzione, quindi, non compete direttamente al solo Comune traonese, ma, in diversi casi, dovrebbero essere gli utilizzatori gli artefici del loro stato di conservazione. Il condizionale è d'obbligo perché, come detto in precedenza, non sempre si presentano in buone condizioni.

Infine, sembra giusto rilevare che, in alcuni casi, la loro percorribilità è limitata a veicoli di dimensioni ridotte (api, motocarri, moto-veicoli, ecc.) che risultano essere gli unici mezzi adatti a sfruttare la loro sezione.

Pensando al futuro, sempre in riferimento ad un progetto d'area vasta, si potrebbe utilizzare qualcuna di queste strade per la distribuzione capillare mettendole a sistema con altri percorsi (soprattutto sentieri e strade agricole che verranno esplicitati in seguito) fino a formare una complessa rete di percorsi ciclo-pedonali. Ovviamente, in quest'ottica, bisognerà avere un particolare occhio di riguardo

116-117. Tratti di strada deputati alla distribuzione capillare

verso quanti utilizzano quotidianamente le vie in questione per raggiungere la propria abitazione, evitando spiacevoli disservizi. Sarà, quindi, da valutare con attenzione una possibile connivenza tra veicoli e pedoni/ciclisti.

9c.6 Mobilità sia urbana che extraurbana

La presente è una categoria di mobilità che sta sia all'interno dell'urbe che al di fuori.

Più che di arterie vere e proprie, si tratta di “tracce sul territorio” che, in molti punti, presentano un margine estremamente labile, confondibile con il contesto che le circonda.

Stiamo facendo riferimento alle strade agricole o piste forestali ed ai sentieri che, come si nota dalla relativa cartografia, hanno un'estensione davvero importante sia all'interno della città che al di fuori.

Riteniamo che queste due componenti territoriali possano rivestire una notevole importanza in un progetto futuro di rilancio del Comune dal punto di vista turistico, nonché sportivo ed ambientale.

Inoltre, al termine del presente paragrafo, daremo spazio anche al trasporto pubblico, anche se, come vedremo, non sarà certo una componente rilevante del sistema della mobilità traonese.

9c.7 Strade agricole e piste forestali



118. Un tratto di strada agricola

Le strade agricole e le piste forestali possono sicuramente essere annoverate come una delle reti viarie più estese del Comune.

Ovviamente, i principali fruitori di questi percorsi sono gli agricoltori che, con i loro mezzi, li transitano periodicamente per svolgere i normali lavori di cui abbisognano i terreni. Inoltre, per parti, vengono utilizzati per compiere alcune passeggiate a piedi, in bicicletta o a cavallo. Ovviamente, verificato che il Comune non presenta per nulla una vocazione turistica, gli utenti che li utilizzano per svago sono principalmente rappresentati dagli stessi abitanti del Paese o dei Paesi limitrofi.

Il principale calibro che interessa queste vie è dato da una semplice corsia che, grazie ad un margine poco definito, permette comunque il passaggio di due mezzi contemporaneamente.

Il fondo che le contraddistingue solo raramente risulta asfaltato, mentre nella maggior parte dei casi è sterrato. Tra l'altro uno sterrato poco curato (non certo paragonabile agli sterrati dei nostri vicini



119. Un tratto di strada agricolo

svizzeri) che presenta buche, sconessioni ed opere di scolo delle acque davvero raffazzonate alla belle e meglio.

Anche per questo motivo, la velocità di percorrenza di queste strade difficilmente supera i 20 Km/h.

La manutenzione delle vie è sostenuta principalmente dal Comune. Inoltre, anche i proprietari dei terreni apportano opere, anche se limitate, di miglioria stradale, soprattutto in corrispondenza degli accessi ai propri fondi.

Principalmente, il loro uso dovrebbe essere regolato dalla nuova normativa della Regione Lombardia in riferimento alle strade agro-silvo-pastorali, anche se, a tutt'oggi, sussistono ancora notevoli incertezze sulla reale applicazione di tale disposizione legislativa.

Tale categoria di arterie si trova sia all'interno del Paese vero e proprio (anche se solamente per piccole tratte) sia nell'intorno dello stesso. Chiaramente la loro massima estensione si ha in corrispondenza delle aree agricole che, come abbiamo descritto nel capitolo riguardante il "sistema del verde", sono principalmente allocate al di fuori del nucleo urbano più denso.

Pensando al futuro, queste arterie potrebbero essere rivalutate (insieme ai sentieri) per la creazione di una rete deputata alla mobilità sostenibile ed allo svolgimento di diverse discipline sportive, soprattutto escursioni. Ovviamente, il tutto dovrà essere inserito in un programma di sviluppo d'area vasta e reso fruibile attraverso l'istallazione di appositi punti attrezzati che garantiscano servizi ed informazioni agli utenti (punti multimediali informativi, punti di promozione dei prodotti tipici, cartellonistica specifica, aree di sosta, percorsi vita ed attrezzature sportive in genere).

9c.8 Sentieri



120. L'imbocco di un sentiero

I sentieri comprendono tutti quei percorsi pedo-ciclabili che fanno parte del Comune traonese. La maggior parte di questi possono tranquillamente essere annoverati come testimonianze storiche della vita di un tempo, in cui il mulo era il mezzo di locomozione per eccellenza e gli spostamenti avvenivano principalmente a piedi. Inoltre, nelle frazioni più antiche (soprattutto nel centro cittadino) sono le uniche vie di comunicazione tra edificio ed edificio, creando una visione bucolica che, indubbiamente, riconduce alla vita di un tempo.

Oggi, al di fuori delle frazioni, la loro funzione risulta essere più ludica che veramente determinante nel garantire condizioni di accessibilità e mobilità nel territorio comunale. Non per questo la loro importanza, come vedremo quando faremo un breve cenno al loro futuro, deve essere trascurata.



121. Uno dei sentieri storici che attraversano il centro traonese

Come è possibile vedere dalla relativa cartografia il loro numero è davvero sorprendente e, sicuramente, facendo una ricerca più approfondita anche sulle vie oramai scomparse, crescerebbe ancora. Stesso discorso può essere fatto per la loro estensione.

Nonostante questo loro grande sviluppo sul territorio, da una visione d'insieme emerge comunque una certa frammentazione tra un percorso e l'altro data dalla realizzazione di altre infrastrutture (strade) o da preesistenze naturali (fiumi ecc.). Questo fattore non determina certo un sistema organico di percorsi, fenomeno non del tutto sostenibile.

La loro dimensione è variabile anche se, spesso, è determinata da un semplice "solco" nel terreno che permette il transito di una sola persona per volta. In alcuni casi, invece, soprattutto in corrispondenza di vecchie mulattiere, la loro sezione risulta essere maggiore, senza però consentire il transito di un veicolo (se non di dimensioni molto ridotte, motocarri, moto ecc.).

Molti punti di questi percorsi, inoltre, sono delimitati da muretti a secco del tutto caratteristici e di pregio nel testimoniare la storia dei luoghi attraversati. Percorrendoli, molto spesso, ci si trova a contatto con la naturalità dei luoghi e con vedute ambientali molto simili tra loro, ma sempre diverse per una miriade di particolari.

122. Un sentiero che si inerpica sul versante retico valtellinese, nel Comune di Traona



Il fondo di queste vie era per gran parte acciottolato o caratterizzato dalla posa di grandi pietre. Oggi, purtroppo, i punti in cui sono ancora rilevabili queste condizioni di pavimentazione scarseggiano sempre di più. Le erbacce la fanno da padrone e la loro manutenzione è davvero saltuaria, lasciando così spazio allo sterrato. Solo in pochissimi casi ci troviamo di fronte a dei percorsi ben tenuti, perlopiù utilizzati a scopi agricoli (soprattutto in corrispondenza del versante terrazzato che, ancor oggi, risulta difficilmente raggiungibile con mezzi meccanici).

In ottica futura, sicuramente, queste “tracce”, sia territoriali che storiche, sarebbero da porre al centro di un progetto diffuso di riqualificazione. Crediamo che realizzare una rete pedonale ben attrezzata e diffusa su tutto il territorio possa essere una delle componenti strategiche per lo sviluppo economico del Comune. Chiaramente, dovranno essere gli stessi operatori che parteciperanno al progetto di rilancio del Comune a garantire la sistemazione e la realizzazione di percorsi tematici, promuovendo in tal modo il loro territorio. Pensiamo sia possibile realizzare una rete diffusa di percorsi che garantisca di scoprire, nel vero senso del termine, il territorio comunale e, più in generale, provinciale.

Crediamo che diversi interventi di miglioria possano essere concretati con una spesa non molto elevata. Inoltre, pensando all'utilizzo di biomasse vergini per la produzione di energia e acqua calda, la pulizia dei tracciati in questione potrebbe essere una prima fonte per l'approvvigionamento del “carburante” necessario al funzionamento degli impianti.

Essendo questa una fase analitica concludiamo qui le riflessioni sul futuro di questi spazi, rimandando alla specifica sezione la stesura delle strategie per lo sviluppo dell'intero sistema socio-economico del Paese.

9.c9 Trasporto pubblico su gomma

Considerando che il capitolo è intitolato “mobilità comunale” ci sembra opportuno approfondire anche il tema del trasporto pubblico che concerne, appunto, la scala comunale. Abbiamo volutamente incluso questo tema all'interno della categoria “mobilità sia urbana che extraurbana”, in quanto questo tipo di trasporto pubblico lavora a scala prettamente comunale (nel senso che serve i residenti di Traona), ma non si ferma entro i confini del Paese.

Si tratta di servizi di trasporto fondamentali per garantire la mobilità ai disabili e per rendere aperta a tutti la partecipazione scolastica, anche in riferimento agli istituti superiori che risultano “scoperti” da un servizio di trasporto extracomunale.

Chiaramente la frequenza è strettamente legata agli orari dei rispettivi istituti ed alle esigenze delle persone diversamente abili o con difficoltà di deambulazione.

Per il resto non esiste alcun tipo di collegamento interno al Paese che garantisca la mobilità all'interno dell'Urbe.

Pensando al futuro, se si svilupperà un progetto di ampio respiro come quello proposto nel Piano di Sviluppo, sarebbe opportuno

potenziare il servizio. Se venissero realizzati alcuni parcheggi di interscambio che garantissero la possibilità di pedonalizzare alcune zone di città, sarebbe opportuno tradurre in realtà dei collegamenti pubblici tra questi e le aree di maggior interesse (commerciale e sociale per esempio). Chiaramente questi collegamenti dovrebbero essere garantiti dagli operatori che, più di altri, fruirebbero dei benefici di queste operazioni.

Inoltre, sarebbe ipotizzabile la presenza di alcuni punti di raccolta per il noleggio delle biciclette (mobilità pubblica più che sostenibile). Ovviamente, anche in questo caso il tutto è legato ad un'espansione della vocazione turistico/ricreativa del Comune (vedi Piano di Sviluppo).

9c.10 Conclusioni

La presente fase analitica mette in evidenza la ricchezza di infrastrutture presenti nel Comune di Traona. Chiaramente, questo patrimonio porta con sé sia vantaggi che svantaggi.

I primi potrebbero derivare da un utilizzo delle vie come fonte di promozione e offerta turistica, mentre i secondi sono determinati da una grossa spesa pubblica nel garantire la manutenzione ordinaria per l'intera rete.

Il Comune, infatti, avrebbe la capacità di poter disporre di un sistema di percorsi tematici davvero ricco, con molte variabili date direttamente dalle peculiarità territoriali presenti.

Inoltre, un utilizzo come quello ipotizzato, potrebbe rendere migliore la qualità della rete viaria del Comune, in un circolo economico virtuoso tutto da inventare, che faccia interagire le risorse pubbliche con quelle private.

Fin da queste prime battute, quindi, ci piacerebbe far trasparire con chiarezza l'anima del presente strumento urbanistico, che intende suggerire una modalità per cui cominciare a considerare risorse tutte le componenti (virtuose o meno) che costituiscono un territorio.

9d Mobilità: parcheggi

> VEDI TAVOLA GRAFICA CORRISPONDENTE

9d.1 Premessa

Il presente capitolo ha la finalità di restituire sia la dotazione complessiva di posteggi, sia la loro reale funzionalità ed utilità collettiva.

Non è, infatti, solamente il numero, elevato o meno, dei parcheggi a costituire il parametro di riferimento per poter affermare che vi sia una buona dotazione infrastrutturale in questo senso. Al contrario sono diversi i riferimenti che possono condizionare il giudizio valutativo/interpretativo generale.

Primo fra tutti, la posizione dei posti auto all'interno del contesto urbano a cui seguono la manutenzione, la condizione e la facilità di fruizione degli spazi in questione.

Saranno, quindi, questi ultimi i termini che verranno utilizzati per procedere alla presente fase analitica.

Per precisione chiariamo immediatamente che abbiamo utilizzato quattro categorie per “catalogare” le diverse tipologie di posteggio presenti nel Paese. Più precisamente si tratta dei parcheggi ad uso privato, dei parcheggi pubblici liberi, dei parcheggi pubblici riservati a particolari categorie di utenti e dei parcheggi pubblici a tempo.

Anche in questo caso, quindi, è il modo d'uso degli spazi (indotto o meno da particolari regolamenti urbani) a creare la suddivisione della presente dotazione in categorie distinte.

9.d2 Parcheggi ad uso privato



123. Piano terra di un edificio utilizzato come box per le auto

I parcheggi ad uso privato comprendono tutti quei posti auto che non sono accessibili alla collettività, ma solamente al proprietario o a chi per esso.

In pratica, si tratta principalmente dei posteggi che hanno una stretta relazione con gli edifici del Paese e che, quindi, lavorano a stretto contatto con essi.

Ovviamente, una loro individuazione cartografica puntuale richiederebbe un lavoro certosino e tempistiche elevate. Inoltre, la loro collocazione spaziale, il più delle volte, non consente un'accessibilità diretta che, invece, deriva da una volontà assolutamente privata. Per questi motivi, quindi, nella relativa cartografia di riferimento non riportiamo la loro individuazione che potrebbe indurre in gravi errori di posizione.

Non per questo, rinunciamo a considerare la presente dotazione infrastrutturale dal punto di vista analitico. Al contrario, crediamo di poter fare diverse considerazioni in merito alla presente categoria di parcheggi.

Se, infatti, una loro individuazione puntuale risulta complicata, una visione d'insieme, attraversando il centro, la si può dare con una certa sicurezza. La percezione spaziale che caratterizza l'urbe traonese, infatti, restituisce con una certa precisione la disponibilità di parcheggi ad uso privato.

Praticamente ogni unità abitativa ha in pertinenza almeno un posto auto. Questo fattore determina una buona dotazione di parcheggi per i residenti, che possiamo considerare praticamente autosufficienti per quanto concerne il posteggio dei propri mezzi.

Questa specificità, però, in particolari ambiti (seppur limitati) non trova riscontro. Nelle zone più storiche di Traona (vecchie frazioni), infatti, considerando che in molti punti la rete viaria non consente la permeabilità con i veicoli (vedi mobilità comunale), i posti auto privati diminuiscono esponenzialmente.

In queste parti di città si può notare come i residenti utilizzino i posti auto pubblici messi a disposizione dal Comune (ubicati al di fuori del nucleo più denso di costruzioni) e raggiungano la propria abitazione a piedi.

Un ulteriore fattore che caratterizza la presente categoria di parcheggi è dato dalle loro caratteristiche tecniche dal punto di vista



124. Box interrato

della tipologia costruttiva. Se, infatti, per gran parte, sono i piani terra degli edifici che sono adibiti a posteggi privati, in altri casi sono i box in lamiera o in cemento armato a costituire la struttura tipologica dei parcheggi in questione.

Risulta chiaro come tali presenze non aiutino certo a migliorare le condizioni paesistiche e di vivibilità del Comune, determinando notevoli impatti (seppur circoscritti) dal punto di vista paesistico ed ambientale. Tali costruzioni, infatti, rassomigliano a vere e proprie baracche che, chiaramente, non possono in alcun modo determinare favorevoli condizioni di decoro urbano.

La distribuzione territoriale di queste dotazioni è assolutamente omogenea se non, come detto in precedenza, negli ambiti più storici e nella zona produttiva che, chiaramente, presenta caratteristiche estremamente diverse rispetto a quelle del centro cittadino che hanno una vocazione residenziale.

Anche in quest'ultimo ambito, la presenza di parcheggi privati resta comunque elevata anche se le loro caratteristiche sono diverse dalle precedenti. La loro "fisionomia", infatti, è data da notevoli estensioni di asfalto in cui sono delimitati appositi spazi atti alla sosta ed il loro limite è solitamente dato da alte recinzioni.

Per quanto riguarda il futuro, essendo una dotazione privata, non può certo essere il Comune a determinare in prima persona il destino di questi posteggi. Vi sono però delle politiche pubbliche che potrebbero regolamentare, incentivare o meno la realizzazione dei posti auto in questione.



125. Ingresso di un box

Da parte nostra riteniamo interessante la presenza di una dotazione puntuale, come la presente, purché non sia occasione di consumo di suolo o deturpamento delle condizioni urbane generali.

A questo proposito, crediamo che adibire il pian terreno od interrato di un fabbricato ad uso residenziale ad autorimessa non sia negativo di per sé. Infatti, se non venissero utilizzati come posteggi, i livelli in questione (soprattutto in ville mono e bifamiliari) resterebbero completamente sfitti ed i veicoli avrebbero bisogno di appositi spazi al di fuori del sedime degli edifici, con conseguente consumo di suolo (sia pubblico che privato).

Al contrario, la realizzazione di apposite costruzioni per ospitare i veicoli singolarmente non risultano essere del tutto giustificate. Se pensassimo all'utilità collettiva di tali realizzazioni e facessimo un raffronto tra costi e benefici pubblici, probabilmente ci renderemmo conto che i primi superebbero i secondi di gran lunga.

Infatti, a fronte di un'occupazione areale di circa 20 mq e di un'architettura che spesso determina un handicap per l'aspetto dei luoghi, si ottiene semplicemente il deposito di un veicolo per poche ore al giorno (difficilmente infatti i veicoli sostano in garage per tutto il giorno).

Sugeriamo, quindi, di non incentivare la realizzazione di strutture private atte ad accogliere uno o più veicoli separatamente ed al di fuori del sedime di un fabbricato esistente, anche favorendo la realizzazione di spazi per la sosta interrati, poco visibili e la cui copertura potrebbe ancora essere destinata a verde.

9d.3 Parcheggi pubblici liberi



126-127 Esempi di parcheggio pubblico

I parcheggi pubblici liberi sono, come si desume anche dalla definizione, ad uso completamente pubblico (ovvero aperti a tutti). Non per questo possiamo dire che siano tutti di proprietà pubblica, ma, alle volte, sono dei semplici spazi residuali, inutilizzati dai proprietari, ed invece occupati da veicoli. Essendo, comunque, spazi utilizzati per la sosta entrano a tutti gli effetti a far parte della presente categoria di posteggi, anche se in maniera impropria ed abusiva.

La loro ubicazione è diffusa in tutto il territorio comunale con una particolare concentrazione nell'area produttiva adiacente alla via "Valeriana" e nella cerchia che sta intorno al nucleo urbano più denso.

Gli spazi in questione sono tutti in superficie, con notevoli ricadute negative sul contesto in cui sono inseriti. Non esistono, infatti, parcheggi interrati aperti a tutti.

Va segnalato inoltre, che alcuni di questi luoghi non sono contraddistinti da apposita segnaletica perchè risultano sterrati. Fattore, quest'ultimo, che non ne aumenta certo la fruibilità, soprattutto nelle giornate piovose dove è riscontrabile la presenza di fango e terra bagnata.

La loro disposizione territoriale invita a raggiungere il centro cittadino direttamente con il mezzo privato, non tutelando particolari ambiti in cui potrebbero nascere delle iniziative che, invece, sarebbero favorite dalla pedonalizzazione di alcuni luoghi urbani.

Siamo, quindi, a suggerire una valutazione puntuale degli spazi da destinare a parcheggio, valutando la possibilità di creare delle zone di posteggio esterne alla cintura urbana più fitta, collegate al centro attraverso una modalità di trasporto pubblico del tutto sostenibile dal punto di vista ambientale. A questo proposito, si potrebbe prendere in considerazione una valorizzazione della dotazione di posteggi presente nell'area produttiva esistente sul lato sinistro della S.P. "Valeriana" (percorrendola da Morbegno verso Colico). Questi posti auto, oggi, risultano essere praticamente inutilizzati. Certo la loro dimensione invita ad adottare forme di mitigazione ambientale, soprattutto se diverranno il fulcro del "deposito" degli autoveicoli per quanti vorranno visitare il "Paese".

Meglio ancora sarebbe se queste aree fossero interrrate e nascoste alla vista di quanti transiteranno nei loro pressi. In aggiunta potrebbe essere interessante se nei parcheggi in questione fossero predisposte delle indicazioni puntuali che descrivano le peculiarità territoriali presenti nel Comune traonese.

Ovviamente il tutto deve essere inserito in un progetto di sviluppo di ampio respiro (vedi programma di sviluppo).

9d.4 Parcheggi pubblici riservati



127. Un posteggio riservato alle persone disabili

Per parcheggi pubblici riservati intendiamo tutti quei posti auto che risultano aperti a qualsiasi cittadino, ma che, allo stesso tempo, sono subordinati ad una particolare restrizione di genere.

Per intenderci, facciamo riferimento ai parcheggi riservati ai disabili, alle forze dell'ordine, oppure ai clienti delle attività commerciali (o per il carico e scarico delle merci), ai visitatori delle fabbriche ecc..

Ovviamente, i posteggi che interagiscono con un'attività produttiva, pur non presentando un accesso regolato da particolari sistemi che ne limitino l'accessibilità, sono generalmente di proprietà privata. Al contrario quelli destinati alle persone diversamente abili o alle forze dell'ordine sono di proprietà pubblica.

La loro ubicazione territoriale, come emerge chiaramente dalla relativa cartografia, è concentrata principalmente nelle zone più centrali del Comune, nei pressi delle attività commerciali. Questa collocazione è chiaramente data dalla loro stretta interrelazione con le attività stesse. Ovviamente questo ragionamento non vale per i posteggi riservati ai disabili che, comunque, sono evidenziati con attenzione solamente nelle zone più centrali di Traona.

Anche in questo caso si tratta di posti auto non interrati con notevoli negatività paesistiche per l'ambiente urbano che li circonda.

Tutti questi posteggi sono contraddistinti da appositi cartelli che individuano le categorie di utenti che possono fruirli. Al contrario, non tutti sono contrassegnati da apposita segnaletica orizzontale in quanto non sempre risultano asfaltati e/o soggetti a manutenzione ordinaria. Come detto nel paragrafo precedente, in casi di fondo sterrato la fruibilità di questi luoghi ne esce ridotta, soprattutto nelle giornate piovose dove è il fango a farla da padrone.

In ottica futura, riteniamo sia doveroso considerare la possibilità di mitigare ambientalmente la presenza di questi spazi, anche se non possiamo dire che il loro numero sia elevato.

Infine, sempre per questa categoria di parcheggi, riteniamo di dover suggerire una maggiore attenzione per i posteggi riservati ai disabili che, come detto sopra, sono regolamentati e delimitati prettamente

nelle zone più centrali della Città. Sarebbe assolutamente più sostenibile, al contrario, che in ogni area di sosta almeno uno spazio venga riservato alle persone facenti parte della categoria in questione.

9d.5 Parcheggi pubblici a tempo



128. Un parcheggio pubblico a tempo

I parcheggi pubblici a tempo consentono la sosta per lassi temporali che, solitamente, sono di un'ora. La loro accessibilità è garantita a tutti, purché i fruitori indichino l'orario di arrivo mediante il dispositivo del disco orario e non si soffermino più del dovuto.

La loro presenza è rilevabile nella zona più centrale del Paese e nei pressi del Cimitero. Questo chiaramente perché la loro esistenza garantisce una turnazione di veicoli che consente di avere quasi sempre a disposizione diversi spazi per soste medio brevi.

Nell'area centrale in cui sono ubicati è consistente la presenza di attività commerciali e servizi pubblici che ne possono trarre beneficio. Rispondono benissimo, infatti, alle esigenze delle persone che si recano a fare acquisti o "commissioni" puntuali e di breve durata. Per quanto concerne gli spazi allocati nei pressi del cimitero, possiamo dire che, allo stesso modo, rispondono benissimo all'esigenza di quanti si recano in quel luogo per fare visita ai defunti e non devono fermarsi per periodi di tempo medio-lunghi.

Anche in questo caso gli spazi in questione risultano essere tutti in superficie con le conseguenti negatività paesistiche e ambientali già elencate nei paragrafi precedenti.

Tutte le aree di sosta sono pavimentate, ben segnalate e contraddistinte da apposita segnaletica verticale.

Riteniamo che la loro disposizione territoriale non sia totalmente scorretta, soprattutto in riferimento alle aree presenti nelle vicinanze del cimitero. Meno interessante, invece, la loro ubicazione direttamente nella Piazza principale del Paese, anche se il loro numero risulta essere esiguo. Per quanto limitata, comunque, questa presenza favorisce l'ingresso dei veicoli fin nel "core" del Comune, creando congestione e confusione. Questo non favorisce certo la crescita di un modello di sviluppo che basa il suo essere sull'offerta di un turismo del "vivere lento". Sarebbe interessante, di conseguenza, pensare di eliminare questa dotazione proprio nel cuore del Paese, anche facendo capire alle attività commerciali che la crescita in senso turistico non può convivere con un centro poco vivibile.

Al contrario potrebbe essere interessante puntare sulla pedonalizzazione di diversi spazi andando a favorire il "passeggio" e rispolverando il "vestito buono" della Città.

Questo anche andando ad agire sulla forma dei luoghi, degli spazi

e degli edifici, in un progetto complessivo di miglioramento delle condizioni paesistiche dell'intero Paese. Rimandiamo per ulteriori approfondimenti al programma di sviluppo.

9d.6 Conclusioni

Gran parte del sistema dei parcheggi del Comune di Traona risulta rispondere ad una concezione urbanistica poco consona all'idea di sviluppo che abbiamo suggerito per il territorio nel suo complesso.

Non possiamo certo dire che la dotazione totale sia carente o che il numero di posti auto risulti sottodimensionato rispetto alle esigenze del Centro. Possiamo però dire che la loro disposizione territoriale non è esattamente volta alla massimizzazione dell'interesse collettivo. Meglio, la loro posizione favorisce l'utilizzo del mezzo privato per qualsiasi spostamento. Fattore che, indubbiamente, potrebbe essere valutato positivamente dagli abitanti del Centro, ma che diminuisce sensibilmente la qualità della vita, soprattutto nelle zone che dovrebbero essere strategiche per il futuro del Paese.

Inoltre, il loro aspetto esteriore, dato da una progettazione alquanto incurante nei confronti del contesto urbano, non è certo volto a minimizzare l'impatto paesistico ed ambientale generato.

In riferimento al progetto di sviluppo proposto ci sentiamo, quindi, di suggerire un'attenta valutazione della dotazione totale dei posti auto in riferimento alle reali necessità che interesseranno il Paese. In relazione ai diversi scenari che scaturiranno dall'applicazione delle diverse politiche e strategie di sviluppo, potrebbero mutare ed evolversi notevolmente le esigenze della Città.

Sarà, quindi, con particolare attenzione che andrà affrontato il presente tema anche in relazione ad un ragionamento a 360° sull'intero modello di sviluppo che si intende imprimere a Traona.



ELEMENTI PAESAGGISTICI CONDIVISI

> VEDI TAVOLA GRAFICA CORRISPONDENTE

9bis.1 Premessa

Con il presente paragrafo intendiamo restituire un quadro completo degli aspetti paesaggistici che connotano il territorio traonese. In particolare, faremo riferimento agli aspetti evidenziati negli strumenti sovraordinati (**P.T.P.R. e P.T.C.P.**) ed a quelli riconoscibili solamente lavorando ad una scala prettamente comunale.

Per aspetti paesistici non intendiamo solamente elementi di pregio che qualificano il comparto, ma andremo ad esaminare anche gli aspetti che determinano delle criticità dal punto di vista paesistico e che, di conseguenza, dovranno essere mitigati mediante le previsioni di Piano al fine di un miglioramento globale del paesaggio traonese.

9bis.2 Elementi paesistici derivanti dal S.I.B.A. (SISTEMA INFORMATIVO BENI AMBIENTALI) della Regione Lombardia

In primo luogo ci sembra opportuno soffermarci su quegli elementi che la stessa **Regione Lombardia** riconosce come meritori di attenzione tanto da inserirli nel proprio **P.T.P.R.**. Conseguentemente, di seguito andremo ad analizzare i Territori Alpini, gli Ambiti di Particolare Interesse Ambientale e le Aree di rispetto fluviale, individuati dal S.I.B.A..

9bis.3 Territori Alpini S.I.B.A.

Queste sono aree individuate nel P.T.P.R. al di sopra dei 1600 m.s.l.m.. per quanto concerne il Comune di Traona sono principalmente rappresentate da zone boscate, con sporadiche edificazioni oramai completamente circondate dalla vegetazione. Come descritto nel capitolo “**Sistema del verde**” del presente testo, queste risultano essere zone perlopiù lasciate a se stesse, non soggette a manutenzione ordinaria e straordinaria, dove la natura fa il suo corso in maniera indiscriminata e talvolta poco produttiva per il comparto stesso. Il bosco, infatti, risulta essere abbandonato con una serie di ricadute negative in riferimento ad un suo rinnovamento ed una certa crescita dal punto di vista delle specie vegetali. Questo determina una perdita della biodiversità che, invece, avrebbe potuto essere presente se il comparto fosse stato soggetto a periodica manutenzione (tagli controllati del bosco e pratica dell'alpeggio ancora in uso).

Il presente P.G.T., a questo proposito, andrà a proporre, oltre ad una tutela ferrea dal punto di vista dell'edificazione di queste zone, anche una serie di politiche ed azioni strategiche per rivitalizzare il comparto, rendendolo anche una possibile parte integrante del ciclo economico futuro del Comune.

9bis.4 Ambiti di Particolare Interesse Ambientale S.I.B.A.

Il P.T.P.R. definisce tali zone come vasti ambiti nei quali la pressione antropica, intesa come insediamento stabile, prelievo di risorse o semplice presenza di edificazione, è storicamente limitata. Sempre lo strumento urbanistico regionale ne prescrive la tutela più attenta, consentendo ed incentivando azioni per favorire la manutenzione territoriale, il mantenimento delle pratica agrosilvopastorale e lo sviluppo di un turismo ambientale.

Considerando che l'ambito in questione, nel Comune traonese, comprende la zona boscata a monte dei terrazzamenti, il P.G.T. ottempererà in maniera puntuale ai disposti regionali, sia attraverso una specifica normativa di salvaguardia, sia attraverso la proposizione di una serie di politiche strategiche volte al recupero e ad un rilancio economico sostenibile dell'ambito territoriale considerato.

9bis.5 Aree di Rispetto Fluviale S.I.B.A.

Sono quelle fasce, di ampiezza pari a 150 mt, che costeggiano i principali corsi d'acqua del territorio regionale. Per quanto concerne il Comune traonese tali fasce sono evidenziate in riferimento ai letti dei fiumi Adda, Vallone, Bombolasca e per la parte terminale del torrente Civo.

Queste zone sono assolutamente eterogenee e risultano composte da elementi estremamente differenti gli uni agli altri. In particolare vi sono zone edificate (dove i fiumi attraversano il centro abitato) e aree, invece, completamente sgombrere da edifici e con un alto tasso di naturalità (alle quote più elevate o lungo le rive del Fiume Adda).

È chiaro come questa eterogeneità di componenti non possa suggerire una politica unitaria di sviluppo, ma sia doveroso andare a calibrare in maniera differente le azioni che caratterizzeranno il futuro di queste zone.

Per gli ambiti che interessano zone edificate o edificabili, si pensa a politiche generalizzate di "riordine" urbanistico andando a generare un tessuto maggiormente compatto e un disegno urbano meno eterogeneo e più gradevole.

In riferimento agli ambiti che presentano un'alta naturalità si pensa ad una loro tutela, ma anche valorizzazione dal punto di vista del turismo ambientale e culturale.

Elementi paesistici derivanti dal **P.T.C.P.** (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) della Provincia di Sondrio

Di seguito andremo a considerare gli elementi paesaggistici contenuti nel P.T.C.P.. Dobbiamo ricordare, tuttavia, che lo strumento urbanistico in questione non è ancora stato approvato, ma solamente adottato dal Consiglio Provinciale. Di conseguenza, potrebbe subire delle modifiche che, comunque, non riteniamo potranno essere significative nel "ridelineare" completamente i contenuti paesistici del Piano. In particolare prenderemo in considerazione la Macrounità di Paesaggio delle Energie di Rilievo, la Macrounità di Paesaggio di Versante e la Macrounità di Paesaggio di Fondovalle. Per quanto concerne aspetti più puntuali (quali terrazzamenti, nuclei storici, edifici storici ecc.), non abbiamo ritenuto interessante recepire asetticamente le informazioni proposte dalla Provincia, ma siamo andati ad indagarli da vicino, mediante specifici rilievi che

hanno approfondito e puntualizzato gli strati informativi provinciali. Tornando alle microunità di paesaggio, che tratteremo qui di seguito, il P.T.C.P. utilizza questa classificazione per restituire una lettura sistematica del paesaggio provinciale, attraverso la definizione di ambiti che presentano caratteri identitari, morfologico-strutturali e storico culturali omogenei. La classificazione delle unità di paesaggio, inoltre, sempre secondo il P.T.C.P., risponde alla richiesta di articolazione e definizione dei paesaggi lombardi contenuta nel P.T.P.R..

9bis.6 Macrounità di Paesaggio delle Energie di Rilievo

Si tratta di paesaggi ad elevata scenograficità, di massimo valore per la naturalità e ricchezza di biodiversità, marcatamente sensibili all'impatto antropico. Detti ambiti presentano alte potenzialità a fini conservazionali, di ricerca e divulgazione scientifica ed escursionismo evoluto, purché siano protette le varietà indigene di flora e fauna e ne venga salvaguardata la diversità ecologica e paesaggistica. Il presente P.G.T. si prefigge la completa tutela e valorizzazione di queste aree andando a proporre politiche di sviluppo volte a riqualificare il comparto boschivo che le contraddistingue e non consentendo opere edilizie di alcun genere (aree non soggette a trasformazione urbanistica).

9bis.7 Macrounità di Paesaggio di Versante

Il paesaggio di versante è caratterizzato dalla presenza di elementi di valore naturalistico ed ambientale tipici del paesaggio montano, intervallati da elementi di natura antropica che costituiscono la struttura tipica dell'architettura del paesaggio provinciale.

Gli elementi delineati dal P.T.C.P. che costituiscono tale macrounità e che riguardano da vicino il territorio comunale traonese sono:
Bosco produttivo e protettivo, alpeggi e paesaggi pastorali;
Paesaggio del sistema insediativo consolidato e dei nuclei sparsi;
Paesaggio dei terrazzamenti;

Per bosco produttivo e protettivo, alpeggi e paesaggi pastorali si intende paesaggi in cui la diversità biologica e paesaggistica trova una delle sue massime espressioni, in considerazione del ruolo che svolgono per la difesa dell'assetto idrogeologico, la prevenzione dei processi erosivi e per la conservazione delle comunità biologiche. La qualità paesistica si esprime anche attraverso una caratterizzazione del versante costituita da bosco e spazi aperti in naturale relazione tra loro e che rappresentano testimonianza di un processo storico di utilizzazione agrosilvopastorale.

Le condizioni di tale contesto, come in tutta la Provincia, però, restituiscono una percezione forte di abbandono diffuso, dato da uno scarso utilizzo del comparto nel suo complesso (come puntualmente descritto nel capitolo riguardante il sistema del verde del presente documento analitico). Chiaramente dal punto di vista paesaggistico presenta ancora notevoli pregi, ma indubbiamente, questi potrebbero aumentare con una rivalorizzazione ed un riutilizzo dell'elemento in questione.

Di conseguenza il P.G.T. proporrà una serie di politiche, strategie e normative per una preservazione degli elementi naturali presenti, puntando ad un miglioramento generale delle condizioni paesistiche ed ambientali, soprattutto attraverso il riutilizzo del territorio ed alla riorganizzazione di un rapporto reale (economico, lavorativo, turistico, ecc.) tra cittadini e versante montano.

Per paesaggio del sistema insediativo consolidato e dei nuclei sparsi, si intendono gli ambiti urbani e rurali collocati nel versante, comprendenti i centri storici ed i beni d'interesse storico-culturale, nonché la presenza di un'architettura rurale d'interesse storico e paesistico.

Questo particolare elemento, il P.G.T. lo prende in considerazione in maniera specifica e puntuale, redigendo apposite analisi (vedi paragrafo edificato-tipologie edilizie). A tali analisi corrisponderanno specifiche indicazioni per il recupero e la valorizzazione di queste zone, nel massimo rispetto del tessuto esistente e dei caratteri dei luoghi di pregio in questione. In aggiunta, si cercherà di diminuire la presenza di elementi che determinano impatti paesistici negativi e che purtroppo, in questi anni, sono stati realizzati all'interno del paesaggio in oggetto.

Per paesaggio dei terrazzamenti si intendono ambiti di conservazione dei paesaggi rurali e delle sedi umane tradizionali di grande rilievo per la loro unicità; le sistemazioni a terrazzamento dei versanti costituiscono una forma del paesaggio agrario di particolare eccezionalità.

Il P.G.T. riconosce puntualmente tali ambiti (come vedremo anche in seguito) sia a livello di individuazione cartografica che in relazione ad una specifica descrizione (vedi punti successivi del presente testo e il capitolo sistema del verde).

Indubbiamente, il fine dello strumento urbanistico comunale, delle sue politiche strategiche di sviluppo e della corrispondente normativa, sono volte alla salvaguardia ed al recupero di questi territori che oggi soffrono di un crescente abbandono e di una grossa difficoltà di conservazione.

9bis.8 Macrounità di paesaggio di fondovalle

Il paesaggio di fondovalle è caratterizzato dalla connessione del paesaggio agrario tradizionale con quello del sistema insediativo consolidato. Si tratta dell'ambito in cui la pressione antropica ha la maggiore incidenza, nel quale il processo di espansione dell'urbanizzato ha prodotto un'alterazione dei caratteri costitutivi e della tipologia del paesaggio agrario tradizionale.

Gli elementi delineati dal P.T.C.P. che costituiscono tale macrounità e che riguardano da vicino il territorio comunale traonese sono:
Paesaggio di fondovalle a prevalente struttura agraria;
Paesaggio del sistema insediativo consolidato;

Per paesaggio di fondovalle a prevalente struttura agraria si intende l'ambito del fondovalle che ha mantenuto un rilevante valore ecologico e percettivo quale testimonianza dell'antico scenario naturale dei prati umidi di fondovalle a struttura paesistica agraria tradizionale, nel quale il rapporto con il paesaggio storico urbanizzato ed il paesaggio di versante diviene l'elemento costitutivo del paesaggio valtellinese e valchiavennasco. L'unità di paesaggio in esame presenta una forte vulnerabilità a seguito di processi di espansione dell'urbanizzato ed in particolare alla proliferazione di strutture commerciali e produttive oltre che a seguito della realizzazione delle reti infrastrutturali.

Per quanto concerne il **Comune di Traona**, tale elemento lo possiamo ritrovare in tutta l'area a sud del tessuto urbanizzato, fino alle sponde del fiume Adda. Come definito dalla Provincia, l'ambito in questione presenta notevoli caratteristiche di pregio dal punto di vista paesistico ed ambientale, anche se, in alcuni casi, abbondantemente dequalificato da presenze ingerenti e poco consone ad un paesaggio agrario (capannoni, agglomerati artigianali, depositi di materiali ecc.).

Come per gli altri ambiti di pregio individuati nel presente testo, il P.G.T. si prefigge di valorizzare le potenzialità ambientali e paesistiche esistenti e di mitigare le ingerenze poco qualificanti per l'ambito di riferimento.

Per paesaggio del sistema insediativo consolidato si intendono gli ambiti urbani dei comuni di fondovalle, comprendenti i centri storici ed i beni di interesse storico culturale. In questi ambiti il rapporto tra la struttura insediativa storica ed il paesaggio naturale è stato alterato dalle espansioni disordinate degli ultimi decenni e la vulnerabilità delle caratteristiche architettoniche e della tipologia insediativa, può portare alla perdita di identità dei luoghi.

Nel Comune traonese, in particolare, un'edificazione frutto di una scarsa programmazione territoriale ha lasciato un segno evidente sul territorio, determinando una condizione di disordine urbano diffu-

so ed un tessuto edilizio sfrangiato e poco compatto (vedi capitolo “Edificato-densità edilizia”). Allo stesso modo, il Centro Storico ha subito una serie di interventi poco rispettosi della sua natura che ne hanno, indubbiamente, condizionato in negativo l’aspetto (vedi capitolo “Edificato-tipologie edilizie”).

Il P.G.T. punterà ad un miglioramento generale delle condizioni di questo ambito attraverso una serie di strategie mirate e ad una normativa specifica volta al ricompattamento del tessuto edilizio ed alla conservazione e rivalorizzazione dei caratteri storici e tradizionali esistenti.

9bis.9 Elementi paesaggistici rilevati alla scala locale

Adottando una scala di maggior dettaglio rispetto alle due proposte fatte in precedenza, abbiamo prodotto una serie di approfondimenti su elementi puntuali che riteniamo di rilievo ai fini paesistici. Come affermato in premessa, non ci siamo limitati solamente a considerare elementi di pregio, ma abbiamo circostanziato anche condizioni poco sostenibili dal punto di vista paesistico.

9bis.10 Terrazzamenti

Uno degli elementi di maggior pregio dal punto di vista paesistico è sicuramente rappresentato dai terrazzamenti. Esiste, infatti, un connubio tra azione antropica e natura del tutto sostenibile dal punto di vista ambientale, culturale, economico ed anche legato alla sicurezza dei versanti montani.

Gli ambiti in questione sono stati descritti puntualmente nel capitolo del presente scritto intitolato “Sistema del verde”. La loro poesia è data dalla specificità della loro natura formata da fatiche immense dell’uomo, materiali naturali (muretti a secco e terra di riporto) e colture nobili come la vite.

Purtroppo la loro estensione diminuisce gradualmente in relazione all’abbandono sempre più marcato della coltivazione che li contraddistingue. Tale abbandono è dovuto soprattutto alla scarsa rendita economica che deriva dalla pratica agricola di riferimento (coltura della vite).

Il P.G.T. riconoscendo l’importanza dei terrazzamenti, contemplerà una politica di incentivo e di sviluppo per il rilancio delle colture che possono essere praticate nelle aree terrazzate, oltre che una specifica normativa di salvaguardia per l’intero territorio in questione.

9bis.11 Tessuto storico consolidato

Questo elemento è stato descritto in maniera estremamente puntuale nei capitoli del presente testo intitolati “Edificato-tipologie edilizie” ed “Edificato-densità edilizia”. In particolare, sono stati considerati i caratteri storici che lo caratterizzano e lo **“stato dell’arte”** che caratterizza ogni edificio del contesto. Come più volte espresso, purtroppo, in alcuni casi tali nuclei hanno subito interventi poco qualificanti per la loro condizione storico-artistico- culturale, anche se, per fortuna, nella maggior parte dei casi molti dei caratteri storici sono rimasti ancora estremamente leggibili.

Il tessuto storico, inoltre, sconta un particolare stato di abbandono (soprattutto in riferimento ai nuclei meno centrali dell’urbe) e, conseguentemente, sconta condizioni di scarsa manutenzione e vitalità data dalla mancanza di popolazione che occupa il patrimonio edilizio esistente.

Il P.G.T.. indubbiamente, sarà volto ad un miglioramento delle condizioni paesistiche del tessuto storico attraverso una normativa specifica (che ne valorizzi e recuperi il carattere storico) relazionata alle tipologie edilizie riscontrate al suo interno e mediante una serie di politiche strategiche mirate alla sua rivitalizzazione.

9bis.12 Edifici di particolare interesse storico, architettonico, culturale ed artistico

Gli edifici di particolare interesse storico, architettonico, culturale ed artistico, in parte sono contenuti all’interno del tessuto storico consolidato di cui al punto precedente, ed in parte sono “dispersi” nel territorio come strutture isolate di grosso pregio paesistico. Anche per questo motivo ci è sembrato opportuno farne un’individuazione precisa, oltre che una descrizione puntuale (vedi capitolo intitolato “Edificato-tipologie edilizie”).

Inutile dire quanto rappresenti il loro valore sia dal punto di vista culturale che dal punto di vista paesistico (come più volte evidenziato nel presente scritto). Conseguentemente, il P.G.T. sarà calibrato per garantire la massima conservazione dei loro caratteri originari, anche attraverso una normativa specifica ed una serie di strategie mirate ad un loro recupero anche dal punto di vista culturale e sociale.

9bis.13 Ambiti ed edifici che determinano impatti paesistici negativi

Questi elementi, come per il tessuto storico e gli edifici di particolare interesse storico, architettonico, culturale ed artistico, possono essere rappresentati sia da agglomerati compatti (ambiti artigianali, commerciali, ecc.) che da puntualità disperse nel territorio (capannoni, edifici storici malamente ristrutturati, ecc.). È sembrato opportuno, conseguentemente, individuarli e cartografarli. Anche in questo caso, la descrizione delle loro caratteristiche si può trovare nel presente testo al capitolo “Edificato-tipologie edilizie”. Ovviamente, la loro natura determina impatti paesistici poco sostenibili e, di conseguenza, il P.G.T. deve intervenire in maniera puntuale per mitigare la loro presenza in modo da renderli compatibili col contesto paesistico in generale. Soprattutto se, come si crede, il Comune debba puntare il proprio sviluppo economico sul turismo legato all’ambiente ed alla bellezza dei luoghi.

Sarà quindi cura del presente strumento urbanistico dettare delle linee specifiche per le trasformazioni che riguardano i fabbricati e gli ambiti in questione, per cercare di ridurre il più possibile gli impatti esistenti in modo da tentare la riqualificazione del tessuto urbano in questione.

10 Servizi

> VEDI TAVOLA GRAFICA CORRISPONDENTE

10.1 Premessa

In questo capitolo cercheremo di far emergere la dotazione complessiva di servizi presente nel Comune. Anche per questo tema, come per tutti gli altri, faremo in modo di restituire non solo una localizzazione puntuale delle strutture in oggetto, ma anche il loro stato funzionale e la loro reale rispondenza al relativo bacino d'utenza.

Utilizzando la cartografia allegata, possiamo verificare la collocazione di tali attività pubbliche che, come la maggior parte delle attività del Comune (meno quelle produttive), risultano ubicate nella parte del tessuto urbano più denso.

Fin da subito, possiamo dire che la valenza di molti dei servizi presenti è di livello comunale, anche se vi sono delle eccezioni di notevole pregio che possono contare su un bacino d'utenza sia provinciale che regionale.

Di seguito cercheremo di evidenziare, mediante immagini e testi, le peculiarità dei servizi pubblici traonesi soffermandoci, in particolare modo, su quelle dotazioni che riscontrano maggiori carenze e difficoltà di gestione.

10.2 Municipio



Il palazzo del Municipio è ubicato nella zona più centrale della cittadina di Traona. In questo complesso trovano sede tutti i principali uffici comunali (ufficio tecnico, anagrafe, protocollo, ragioneria, tributi, commercio, servizi sociali-sport-cultura-tempo libero, comando della Polizia Locale, ufficio del Segretario Comunale ed ufficio del Sindaco, Sala Consigliare).

Gli orari di apertura al pubblico degli uffici comunali sono principalmente concentrati nel corso della mattinata (vedi tabella 1 riportata di seguito). Solo il lunedì, infatti, è prevista l'apertura degli sportelli anche nelle ore pomeridiane. Inoltre, dobbiamo rilevare che questa disposizione oraria risulta scarsamente programmata per rispondere alle esigenze di quanti lavorano e si trovano a svolgere la propria professione nelle ore diurne. Come è avvenuto in altre Città d'Italia, sarebbe sostenibile cercare di aumentare la flessibilità degli orari di apertura, mettendo a disposizione il servizio anche in particolari ore della giornata dove poter rispondere alle esigenze della gran parte dei lavoratori.

ORARI DI APERTURA AL PUBBLICO DEGLI UFFICI

Lunedì

dalle 9:00 alle 12:00 e dalle 14:00 alle 17:00

da Martedì a Sabato

dalle 9:00 alle 12:00



130. La facciata principale del Municipio

131. L'avello sepolcrale rinvenuto nel giardino del Municipio

Il palazzo municipale, trovandosi in posizione centrale, risulta essere facilmente raggiungibile da tutte le parti della Città e, quindi, la sua accessibilità appare buona, anche in considerazione del fatto che il complesso può "contare" su un buon numero di parcheggi nelle sue vicinanze (vedi tavola dei parcheggi). Inoltre, l'ingresso è garantito anche alle persone diversamente abili grazie alla presenza di un apposito ascensore. Tuttavia, questa dotazione ha il limite di non raggiungere l'ultimo piano del palazzo dove è sito l'ufficio tecnico. Questo potrebbe essere un grosso limite per quanti hanno difficoltà di deambulazione.

Va aggiunto, che il fabbricato municipale è sede della sala Giunta ed ospita i Consigli Comunali di Traona.

Considerando l'ambiente in cui è inserito (centro storico) il suo aspetto esteriore è estremamente qualificante. È una parte del palazzo Parravicini, risalente al XVI secolo, ad ospitare il Municipio. Peraltro dobbiamo dire che l'intervento di restauro subito dal fabbricato ha valorizzato i caratteri storici ed artistici presenti, rispettando con cura l'architettura e la forma originali.

10.3 Caserma dei carabinieri



132. La Caserma dei Carabinieri di Traona

Il centro abitato di Traona, pur essendo di dimensioni non rilevanti, può vantare la presenza di una caserma dei Carabinieri.

Il nucleo operativo, al momento, è costituito da sei militari di cui due marescialli con funzioni di comando. L'ubicazione di questo servizio si trova lungo via Vallone, nei pressi, appunto, del torrente Vallone. L'edificio è di recente realizzazione e le condizioni in cui versa sono sicuramente buone, anche in riferimento ad una periodica manutenzione a cui, sicuramente, è assoggettato.

L'area che circonda la struttura è impermeabile per motivi di sicurezza e ordine pubblico. Una recinzione, contrassegnata da un vincolo di invalicabilità, infatti, delimita l'intero perimetro del lotto in cui è inserita la caserma. Inoltre è attivo un sistema di videosorveglianza che consente di monitorare i movimenti che si verificano all'esterno della struttura direttamente dall'interno dell'edificio stesso.

Non per questo la struttura non garantisce un buon grado di accessibilità considerando che vi è sempre un piantone che può rispondere ed aprire a quanti hanno necessità di recarsi dalle forze dell'ordine. Anche per quanto concerne la dotazione di parcheggi pubblici nelle vicinanze non risulta certo carente, garantendo una buona possibilità di posteggio agli utenti del servizio.

In aggiunta l'edificio presenta tutte le dotazioni necessarie per il ricovero dei mezzi in dotazione ai militari, nonché un ampio parcheggio riservato alle auto private degli uomini che devono prendere servizio.

Possiamo dire che il servizio offerto risulta di buona qualità, come peraltro è distintivo dell'operato delle forze dell'ordine sull'intero territorio nazionale.

10.4 Scuola materna "Bolle di Sapone"



133. L'ingresso della scuola materna

La scuola materna di Traona è posta in località Valletta, abbastanza distante dal nucleo urbano più densamente edificato. Il fabbricato non presenta particolari problemi dal punto di vista strutturale e la sua posizione favorisce la sicurezza dei bambini che la frequentano. Essendo, infatti, distante da aree che presentano un traffico veicolare elevato, sembra essere remoto il pericolo che qualche bambino resti coinvolto in un incidente serio.

Per quanto concerne gli spazi di stretta pertinenza della scuola, possiamo dire che vi è una grossa disponibilità di verde attrezzato per il gioco dei bambini. Le aree che circondano l'istituto, infatti, sono



134. L'edificio che ospita la scuola materna "Bolle di Sapone"

destinate a verde, risultano ben curate ed attrezzate per favorire lo svago degli "ospiti" della struttura.

I punti di debolezza sono dati dalla vicinanza dell'istituto ad un'area di notevoli dimensioni deputata al deposito di materiali e dal decentramento della struttura rispetto al nucleo urbano più fitto. La presenza del deposito non qualifica certo l'ambiente che circonda il fabbricato e crea un notevole impatto dal punto di vista paesistico. Per quanto concerne il decentramento, la posizione del servizio "obbliga" la maggior parte degli utenti ad utilizzare il mezzo privato per raggiungerlo. Questo, negli orari di afflusso ed uscita dei bambini dalla scuola, crea una notevole confusione e congestione di veicoli. Dobbiamo dire che a mitigare questo fenomeno concorre una buona dotazione di parcheggi nelle vicinanze dell'area, che riescono ad accogliere un numero di veicoli elevato.

In definitiva, possiamo dire che la scuola materna traonese risulta essere un luogo del tutto consono per ospitare dei bambini. Suggeriamo, tuttavia, di migliorare le condizioni paesistiche ed ambientali della zona, riqualificando l'area deputata a deposito di materiali che sta nelle immediate vicinanze dell'istituto. Tale riqualificazione potrebbe migliorare l'aspetto dei luoghi, aggiungere un grosso valore alla qualità dell'ambiente urbano e valorizzare potenzialità ambientali oggi completamente dimenticate.

10.5 Scuola elementare "Bruno Castagna"



135. Ingresso della scuola elementare Bruno Castagna

La scuola elementare "Bruno Castagna" è ubicata nella parte più centrale del Paese nelle immediate vicinanze del Comune. Anche in questo caso, come evidenziato al punto precedente, dobbiamo dire che la struttura si presenta in buone condizioni e che la sua ubicazione "protegge" gli scolari dalle ingerenze del traffico veicolare. È, infatti, posizionata alle spalle della "palestra" e del "centro culturale" e la via che le garantisce l'accessibilità è una strada poco trafficata e non certo di rilievo nel garantire il collegamento del Comune con il contesto provinciale.

Sempre in riferimento alla sua ubicazione rispetto all'ambiente urbano non va trascurata l'importanza della sua centralità che permette alla maggior parte di scolari di raggiungere il complesso direttamente a piedi, senza l'utilizzo di mezzi motorizzati. Certo, lo sviluppo del Paese, che si è evoluto, seguendo un modello di estrema dispersione territoriale, non favorisce l'accessibilità ai servizi da parte di tutti gli utenti. Se, infatti, un servizio risulta "comodo" per il nucleo urbano più denso, si relaziona con difficoltà alla zona della "Valletta" e viceversa.

Dobbiamo dire, comunque, che anche nei pressi del servizio in

questione, troviamo una buona dotazione di parcheggi che garantisce una certa facilità di fermata ai veicoli deputati al trasporto degli scolari, senza creare alcun ingombro alla circolazione ordinaria. In aggiunta è attivo un servizio di scuolabus che collega le frazioni più distanti con l'istituto.

Va considerata, poi, la vicinanza rispetto alla palestra, che permette ai ragazzi di non dover percorrere lunghi tragitti per svolgere le consuete ore di educazione fisica. Inoltre, un'altra dotazione che aggiunge valore alla localizzazione della scuola riguarda la presenza, nello stesso edificio, di un centro culturale dotato di sala lettura.

Tutto sommato, quindi, riteniamo che l'istituto scolastico elementare sia posizionato in modo coerente al fine di garantire la massima fruibilità ed accessibilità del servizio stesso.

10.6 Scuola media "Ezio Vanoni"



136. L'ingresso della scuola media Ezio Vanoni

La scuola media Ezio Vanoni è ubicata nei pressi dell'incrocio tra via "Valeriana" e via "Della Stazione". Tuttavia, la sua localizzazione, pur essendo nelle vicinanze di due strade che presentano un flusso di traffico piuttosto elevato, garantisce un certo isolamento dall'ingerenza dei veicoli stessi. Infatti, la sua posizione è arretrata rispetto al filo strada ed addirittura si trova ad una quota estremamente diversa rispetto a quella della via "Valeriana". Chiaramente permane la rumorosità generata dal traffico veicolare che, certo, non aggiunge valore alla fruibilità dell'istituto scolastico.

Dobbiamo dire, però, che la struttura è immersa in un giardino di buone dimensioni che, sicuramente, aiuta a mitigare anche i rumori provenienti dalla strada provinciale. Meglio sarebbe se tale giardino fosse soggetto ad una manutenzione più attenta, perché oggi risulta leggermente trascurato ed il manto erboso risente della mancanza di uno sfalcio periodico più assiduo.

La struttura si presenta in buone condizioni e nelle sue immediate vicinanze gode della presenza di un campo da calcio e di uno da basket. Entrambi questi spazi, però, risultano scoperti e, conseguentemente, la loro fruibilità è enormemente condizionata dagli eventi atmosferici.

Tuttavia, la palestra che garantisce la possibilità di svolgere le lezioni di educazione fisica non risulta essere collocata molto distante dalla scuola media. In aggiunta le due strutture in questione sono collegate attraverso un passaggio pedonale che garantisce una certa sicurezza per gli alunni che devono compiere il trasferimento da un edificio all'altro. In alternativa, anche la scuola stessa possiede una piccola palestra che permette, anche se condizionata da dimensioni ridotte, lo svolgimento di un certo numero di attività sportive.

Anche in questo caso, quindi, non possiamo certo dire che il servizio presenti dei grossi problemi a livello di fruibilità e qualità, almeno per quanto concerne le strutture.

10.7 Centro culturale



137. Edificio che ospita il centro culturale

Come detto in precedenza il centro culturale è allocato nel medesimo edificio della scuola elementare “Bruno Castagna”. Presenta, quindi, tutte le caratteristiche di accessibilità, inserimento urbanistico ed ambientale citate per l’istituto scolastico. Chiaramente si differenzia da questo per la dotazione interna ed il servizio offerto. In particolare, il centro culturale, al proprio interno, è dotato di una piccola biblioteca aperta al pubblico.

Gli orari di apertura fanno riferimento ad un solo giorno alla settimana (venerdì dalle 15 alle 18), anche considerando il fatto che il servizio è gestito da un gruppo di volontari che, difficilmente, potrebbero dedicare maggior tempo nella sua conduzione. In particolare la gestione è affidata ad una commissione, per la maggior parte composta da docenti.

Dobbiamo dire che tale commissione si prodiga nell’organizzazione di eventi culturali (incontri con personaggi importanti dal punto di vista culturale, seminari ecc.) e non solo nella semplice gestione della struttura.

In aggiunta, va considerato che l’Amministrazione Comunale ritiene che in futuro il servizio potrebbe essere potenziato. Si pensa, infatti, all’integrazione della biblioteca con una videoteca ed un punto internet aperti al pubblico.

Non possiamo che mettere in rilievo la presenza di un servizio come il presente in un Paese di dimensioni così ridotte com’è Traona. Non è comune, infatti, prestare questa attenzione alla crescita culturale e sociale dei residenti, soprattutto in realtà di modesta entità. Chiaramente, il servizio deve scontare il fatto di avere un “bacino d’utenza” molto limitato e di un’apertura che, certo, non garantisce una grande accessibilità. Di conseguenza, pensiamo opportuna una possibile collaborazione tra la Commissione che attualmente gestisce il servizio e qualche associazione presente nel Comune. Potrebbe essere interessante, per esempio, coinvolgere il centro ricreativo per anziani, dando loro la possibilità di integrare l’opera dei volontari, soprattutto per potenziare gli orari di apertura del Centro.

10.8 Palestra



138. Facciata della palestra che si relaziona con la Villa Parravicini

La palestra comunale è ubicata nei pressi del municipio e nelle immediate vicinanze della scuola elementare. Risulta, conseguentemente, strategica la sua posizione per fornire un supporto all'istituto scolastico e, nello stesso tempo, garantire una facile accessibilità anche per le persone che abitano a Traona e che desiderano partecipare ai vari corsi che si tengono all'interno della struttura.

Buona, la presenza di un parcheggio di buone dimensioni nelle vicinanze.

Certo non possiamo dire che, dal punto di vista architettonico, tale costruzione risulti essere del tutto qualificante, soprattutto in considerazione della sua posizione, che si relaziona direttamente con il palazzo Parravicini ed alcuni edifici di pregio storico. Sarebbe, quindi, estremamente opportuno ripensare all'aspetto esteriore del fabbricato, magari considerando un intervento di riqualificazione che possa mitigarne l'impatto dal punto di vista paesistico.

A livello di dotazioni, il complesso è fornito di spogliatoi (divisi per maschi e femmine) con relative docce. Inoltre, all'interno troviamo una superficie pavimentata con il parquet in cui sono stati individuati una serie di campi da gioco (basket, pallavolo, calcetto, pallamano ecc.). Risulta, quindi, una buona alternativa allo svolgimento di un'attività sportiva all'aperto e, soprattutto, garantisce la possibilità ai ragazzi delle scuole elementari di praticare le ore di educazione fisica anche con condizioni climatiche sfavorevoli.

Non possiamo dimenticare che questa struttura ospita una serie di "corsi di ginnastica" (aerobica, gag, danza ecc.). Svolge, di conseguenza, anche una funzione aggregativa e socializzante, oltre a quella ludico ricreativa che le è propria.

In definitiva, risulta essere un'ottima dotazione dal punto di vista infrastrutturale, anche se, come detto in precedenza, probabilmente avrebbe bisogno di subire un intervento di riqualificazione che ne mitighi l'aspetto esteriore.

10.9 Auditorium



139. Edificio che ospita l'auditorium

L'auditorium è collocato all'interno del centro storico del paese. La struttura, pur essendo immersa in un ambiente caratterizzato dalla presenza di edifici storici, risulta essere stata realizzata recentemente e presenta un'architettura non del tutto consona all'ambiente che la circonda. A questo proposito ci sentiamo di suggerire un miglioramento dell'aspetto esteriore dell'edificio.

Per quanto concerne le dotazioni interne all'auditorium, la struttura



140. Piazzale adibito a posteggio nei pressi dell'auditorium

è provvista di un impianto per l'amplificazione delle voci attraverso microfoni e di un palco che favorisce lo svolgimento di rappresentazioni teatrali.

I posti a sedere risultano essere 250 circa, disposti su gradonate ad anfiteatro per garantire la massima visibilità del palco e la minor dispersione vocale possibile.

La sua accessibilità non è certo favorita dalla posizione, che si trova a dover scontare una scarsa dotazione di parcheggi pubblici nelle vicinanze (vista la densità degli edifici presente nel centro storico che non lascia molto spazio da destinare a standard urbanistico di questo tipo). Questo aspetto potrebbe essere visto come un vantaggio se Traona puntasse alla riqualificazione totale del proprio ambiente urbano più centrale. Certo il tutto dovrebbe essere inserito in un progetto di ampio respiro che prescinderebbe dalla museificazione del tessuto edilizio più antico (vedi programma di sviluppo).

Ma vi è un ulteriore aspetto che limita l'accessibilità alla struttura. Quest'ultima risulta essere estremamente difficoltosa per le persone con problemi di deambulazione, soprattutto in considerazione delle pendenze e del fondo sterrato che caratterizzano il lotto su cui insiste l'edificio.

Anche per quanto concerne gli spazi circostanti l'auditorium, suggeriamo una riqualificazione ed una manutenzione più attenta di quella che viene normalmente eseguita oggi.

10.10 Polifunzionale, sede dell'associazione "Il Tralcio" e di un punto medico



141. Il polifunzionale

Il polifunzionale è sito in località "Valletta", conseguentemente, in posizione decentrata rispetto al nucleo urbano più denso.

Nelle immediate vicinanze dell'area si trova un parcheggio di medio/grandi dimensioni che può accogliere comodamente gli utenti della struttura.

A questo proposito, l'edificio ospita un punto medico (aperto sia il giovedì che il venerdì mattina e gestito da due medici diversi), la sede della Banda del Paese, la sede dell'associazione il Tralcio (che si occupa della cura di persone disabili) ed una cucina per l'organizzazione di feste ed è sempre disponibile per le diverse associazioni che operano nel Paese.

Chiaramente la sua collocazione determina qualche difficoltà di fruizione per le persone anziane che vivono in centro e che hanno alcune difficoltà di deambulazione. Dal nucleo urbano più denso al polifunzionale, infatti, vi è più di un chilometro e mezzo di strada. Per limitare questa difficoltà oggettiva, sarebbe interessante, magari utilizzando lo scuolabus in orari differenti rispetto alle corse

che servono ai ragazzi, creare un apposito servizio di collegamento anche con una frequenza non molto elevata (2 corse al giorno per esempio).

Un cenno particolare, va fatto per quanto concerne l'associazione "Il Tralcio". Come detto in precedenza tale associazione si occupa di prestare assistenza alle persone disabili ed è riconosciuta, e conseguentemente anche finanziata, a livello regionale quale importante servizio per la collettività. Il suo "bacino d'utenza" va al di là, quindi, dei soli confini comunali e fa' riferimento ad un ambito territoriale estremamente vasto.

È chiara l'importanza del servizio, che è in grado di offrire un appoggio importante a persone che hanno difficoltà a vivere la quotidianità in maniera normale.

10.11 Ufficio postale:



142. Sede dell'ufficio postale

La posizione dell'ufficio postale favorisce la fruizione del servizio stesso, almeno per quanto concerne la parte più densamente popolata del Paese. Esso, infatti, è ubicato nelle vicinanze del centro cittadino e si attesta sulla via "Valeriana", facilitando la fruizione anche di quanti devono spostarsi in auto per recarvisi. Inoltre è supportato da un'ottima dotazione di spazi destinati al parcheggio degli autoveicoli.

Per quanto riguarda la struttura vera e propria dobbiamo rilevare che sono state adottate tutte le misure per l'abbattimento delle barriere architettoniche, favorendo l'accesso anche alle persone diversamente abili.

Il servizio risulta essere di buona qualità, anche se, come nel caso degli uffici comunali, sarebbe ipotizzabile proporre una razionalizzazione degli orari di apertura dell'ufficio stesso in relazione alle esigenze dei lavoratori.

10.12 Punto medico:



143. L'edificio che ospita il punto medico

Per punto medico intendiamo lo studio di un così detto "medico della mutua". Sappiamo tutti la particolare importanza che riveste questo servizio per l'intera cittadinanza. Dobbiamo dire che la sua ubicazione territoriale risulta funzionale alla sua accessibilità. Infatti, la sua posizione è valorizzata da una buona dotazione di parcheggi, cosa assolutamente importante per offrire un servizio che interessi persone disabili o malate.

La prestazione professionale è offerta da due medici (Dott. Arrigoni e Dott. Favero), che risultano presenti quasi tutti i giorni della

settimana, prevalentemente durante le mattinate. Di conseguenza, il presidio risulta attivo e presenta anche una buona copertura giornaliera se consideriamo le dimensioni del Paese. In molti altri centri di queste proporzioni, infatti, non riscontriamo un'altrettanta frequenza per servizi di questo genere.

Considerando che la stessa prestazione professionale è offerta anche all'interno del polifunzionale (con le modalità espresse nel relativo paragrafo), possiamo dire che la dislocazione territoriale dei due punti medici risulta ottimale per offrire un buon servizio all'intera cittadinanza traonese. Le due ubicazioni, infatti, rispondono perfettamente alle esigenze del Paese che, come detto più volte, si è sviluppato principalmente lungo l'asse della via Valeriana, costituendo, pertanto, due nuclei abitati distanti: la "Valletta" ed il centro storico.

10.13 Sede protezione civile



144. L'edificio che ospita la protezione civile

L'attuale sede della protezione civile si trova nel centro cittadino, nello stesso edificio che ospita le scuole elementari. Vi sono, però, alcune difficoltà oggettive legate a questa ubicazione. Prima tra tutte la commistione di funzioni presenti nell'edificio, che certo non aiuta nel lavoro i volontari della protezione civile. Questi ultimi dovrebbero poter operare, in casi di emergenza, in assoluta libertà, senza possibili intralci dati dalla presenza di "civili". Inoltre, l'edificio non possiede uno spazio per il ricovero del mezzo in dotazione (un pickup attrezzato per situazioni di emergenza) che, attualmente, è allocato presso l'edificio della posta, in posizione decentrata rispetto alla sede del servizio in questione.

Quest'ultimo è garantito da un gruppo di una ventina di volontari del quale il coordinatore risulta essere il sig. Colzani Luciano. Dobbiamo dire che queste persone forniscono un importante aiuto sia in momenti critici, (quando si verificano eventi calamitosi, per intenderci) sia durante l'organizzazione di manifestazioni, in cui garantiscono un costante aiuto alla Polizia Municipale, soprattutto per quanto concerne la gestione del traffico veicolare.

Tuttavia, sarebbe interessante se il ruolo del gruppo venisse preso in considerazione più spesso e, magari, coordinato nello svolgere qualche intervento di manutenzione territoriale diffusa.

Ad oggi, l'Amministrazione sta pensando di trasferire la sede lungo l'asse della via Valeriana, in prossimità della Posta. A questo scopo si sta realizzando un nuovo spazio che, sicuramente, potrà offrire un ambiente di lavoro più adeguato per i volontari, in stretto contatto con la superficie destinata al ricovero del mezzo in dotazione.

10.14 Chiesa di S. Alessandro



145. La Chiesa Parrocchiale di S. Alessandro

La Chiesa Parrocchiale di S. Alessandro è l'edificio di culto cristiano più importante del Paese. Ne è testimonianza la posizione, che sovrasta il centro storico (quasi a volerlo supervisionare), come anche la maestosità architettonica che lo contraddistingue.

La Chiesa, risale al 1200, ma la forma odierna è derivata da successivi interventi di restauro ed ampliamento (XV-XVII sec.). Al suo interno possiamo ammirare dipinti ed opere di artisti come Giacomo Parravicino detto Gianolo, Gianantonio Torricelli di Civo (1621-1660) e Gaudenzio Ferrari Francesco Carnisi di Luino, che curò la realizzazione dell'organo.

Fino a poco tempo fa', l'accessibilità alla struttura religiosa risultava leggermente penalizzata dall'assenza di un parcheggio pubblico che potesse ospitare un buon numero di veicoli. Ad oggi, grazie alla realizzazione di un'ampia area deputata a posteggio (circa una settantina di posti auto), tale problematica è stata risolta. In aggiunta, si è provveduto alla sistemazione esterna dell'area che, oltre ad aver migliorato le condizioni paesistiche del luogo, ha permesso di costruire una rampa che garantisce l'accesso alla struttura anche alle persone con problemi di deambulazione.

Il suo "bacino d'utenza" naturale è costituito, principalmente, dagli abitanti del Comune.

10.15 Chiesa di S. Colombano



146. La Chiesa di S. Colombano nei pressi del cimitero

La chiesa di S. Colombano è ubicata nei pressi del Cimitero del Paese. Più propriamente è la "chiesa di servizio" del cimitero del Comune. Questa chiesetta non presenta dimensioni importanti anche se architettonicamente risulta di grosso pregio. La sua forma e le proporzioni che la caratterizzano risultano estremamente apprezzabili per quanti ne rimirano la bellezza.

In aggiunta, il suo porticato esterno è come se introducesse all'edificio sacro con una sorta di anticamera che limita l'accesso alla luce del sole ed invita a proseguire verso l'oscurità dell'edificio stesso.

La struttura risale al XVI secolo e l'artista principale che ne ha ornato l'interno risponde al nome di Luigi Tagliaferri, solamente, però, nel 1905. Ignoti, invece, gli artisti e l'architetto che ne hanno ideato l'impianto originario.

Essendo nelle immediate vicinanze del cimitero è raggiungibile con facilità da tutti gli abitanti di Traona. Inoltre nelle sue immediate vicinanze è presente un posteggio che può ospitare un buon nu-

mero di veicoli. Chiaramente le funzioni principali e periodiche sono ospitate dalla Chiesa parrocchiale, mentre questa chiesetta è utilizzata solamente in alcuni periodi dell'anno per lo svolgimento di funzioni occasionali.

10.16 Chiesa della Madonna di Fatima



147. La facciata della Chiesa della Madonna di Fatima

La chiesa della Madonna di Fatima è un edificio moderno, di recente realizzazione. Le sue dimensioni sono modeste e risulta ben proporzionato rispetto al contesto urbano in cui è inserito che è caratterizzato, principalmente, da ville mono e bifamiliari.

Evidentemente la chiesetta è stata realizzata per il servizio della frazione Valletta (in cui è ubicata) che, in passato, non era provvista di alcun edificio di culto. Tale fattore è chiaramente determinato dalla recente espansione dell'ambiente urbano nel suo complesso (storicamente esisteva solamente una frazione di modeste dimensioni) che ha assunto l'attuale morfologia negli ultimi trent'anni.

Pur essendo una struttura moderna, va notato l'artistico portale, realizzato dallo scultore Abram di Delebio, che la impreziosisce.

È inoltre significativo ricordare che la prima pietra della chiesetta è stata tolta dalla cella campanaria della patronale di Traona (S. Alessandro) per sottolineare il forte vincolo fra la comunità della Valletta ed il centro del Paese.

All'esterno della Chiesa possiamo rilevare un ampio parcheggio che consente di accogliere circa una settantina di autoveicoli.

Chiaramente il suo naturale "bacino d'utenza" è dato dalla frazione in cui è ubicata. Per questo le funzioni si svolgono periodicamente ogni domenica.

Un ultimo appunto va fatto sull'ambiente che circonda l'edificio vero e proprio, che sconta una scarsa manutenzione ordinaria. Lo sfalcio periodico degli spazi verdi e la manutenzione ordinaria della pavimentazione del sagrato, aggiungerebbero sicuramente valore all'intero fabbricato.

10.17 Chiesa di S. Francesco



148. Il portale della Chiesa di S. Francesco

La chiesa di San Francesco è ubicata a mezzacosta sul versante retico valtellinese e domina l'abitato traonese. Questa struttura era indissolubilmente legata alla presenza del convento, oggi abbandonato dai monaci e destinato a residenza. Possiamo dire che era la chiesa di pertinenza del complesso monastico in questione e veniva gestita direttamente dagli "ospiti" della struttura.

Questo avveniva, però, solamente dopo il 1731. Infatti, in prece-



149. Il sagrato oramai divenuto parcheggio
150. La facciata a capanna della Chiesa di Santa Caterina
151. Particolare dell'affresco dissacrato dai Lanzichenecci

denza, la Chiesa di “pertinenza” del convento era ubicata più a valle in località Somagna, appena oltre il ponte sul torrente Vallone. Tale struttura di culto venne distrutta, appunto, nel 1731 da un'alluvione.

Attualmente nella Chiesa vengono officiate funzioni solamente in rare occasioni ed in particolari giorni dell'anno.

Purtroppo il sagrato della Chiesa è utilizzato come parcheggio e non è per nulla curato. Risulta sterrato e lasciato a se stesso, come anche l'ingresso all'antico convento che, invece, meriterebbe un po' più di attenzione, visto la suggestiva pavimentazione che ancora permane.

Questo stato di cose non è certo dovuto alla volontà di abbandono, ma piuttosto alla necessità di quanti vivono nel complesso di parcheggiare nelle immediate vicinanze della propria abitazione.

Prendendo atto di questa necessità, si potrebbe pensare comunque ad una riqualificazione del sagrato, deputando appositi spazi al posteggio degli autoveicoli e recuperando l'area immediatamente adiacente all'ingresso della Chiesa alla funzione di sagrato vero e proprio. Si potrebbe pensare alla pavimentazione della zona, cercando di dividere lo spazio del posteggio da quello che potrebbe divenire, come detto, il sagrato. Allo scopo, inoltre, potrebbero essere usati dei paracarri che delimitino lo spazio destinato ad ospitare autoveicoli da quello di entrata dell'edificio di culto.

10.18 Chiesa di S. Caterina



La chiesetta di S. Caterina, recentemente recuperata dal suo stato di abbandono, probabilmente risale al XII secolo, in pieno periodo medioevale. La sua ubicazione è giustificata dal progressivo popolamento, in atto nell'alto Medio Evo, del versante di mezza costa a discapito del fondovalle, reso malsano dal suolo paludoso e dalla conseguente malaria. Proprio in quel periodo nacquero nuclei come Corlazo (sito nelle immediate vicinanze della Chiesa) che crebbero sempre di più col passare del tempo, tanto da avere l'esigenza di possedere un piccolo luogo di culto nel quale professare la propria fede.

Sicuramente, comunque, la sua presenza è antecedente al 1400, anno a cui risale il dipinto dell'Annunciazione dell'Arcangelo Gabriele a Maria che possiamo osservare sulla parete nord. Curiosa la presenza su questo dipinto di diversi segni risalenti al '600, opera della vena dissacratoria dei Lanzichenecci che passarono di lì durante la famosa Guerra dei trent'anni. All'interno possiamo trovare ulteriori dipinti dedicati alla Madonna e ad alcuni santi. Alcune di queste opere possono essere ricondotte alle mani di De Magistris Gian Andrea e di Cipriano Valorsa di Grosio (1604).

La sue dimensioni sono molto modeste e vengono racchiuse da una facciata a capanna rivolta verso ovest. Poche sono le finestre che la illuminano, chiara conseguenza di un'origine probabilmente medioevale, dove si diceva fosse l'oscurità a far raggiungere la massima spiritualità.

Oramai nella chiesetta sono davvero poche le funzioni che vengono celebrate anche in riferimento ad un progressivo spopolamento di Corlazzo che annovera poche famiglie residenti in pianta stabile (circa 10).

È, comunque, una presenza storico/artistica di grosso rilievo da conservare e, possibilmente, valorizzare a fini turistici.

10.19 Chiesa di Santa Apollonia



152. La Chiesa di S. Apollonia
153. La Chiesa di S. Maria

La Chiesa di S. Apollonia è ubicata nell'omonimo nucleo di case. Non possiamo dire, infatti, si tratti di una frazione vera e propria, soprattutto considerando le limitate dimensioni che la contraddistinguono. Certo è che, oggi, tale nucleo di fabbricati è abbandonato a se stesso, probabilmente, per l'assenza di una strada carrabile che lo collega con il resto del Paese.

La Chiesetta seicentesca, comunque, presenta ancora un buon stato di conservazione ed è del tutto caratteristica nel creare un'atmosfera in cui il tempo sembra si sia fermato.

Attraversando il nucleo, infatti, ci si estrania completamente dalla vita moderna e ci si immerge in una vita popolare di quattro secoli fa. A questo proposito sarebbe interessante recuperare l'intero complesso di edifici, attraverso un intervento scrupoloso, magari generando il primo nucleo di una ricettività che faccia della tipicità della storia, delle tradizioni e della cultura il proprio fulcro.

Ma torniamo alla Chiesa. Ad oggi, risulta essere ancora consacrata ed ospita alcune funzioni religiose in occasione dell'annuale sagra di S. Apollonia.

10.20 Chiesa di Santa Maria



La Chiesetta di Santa Maria è situata nel vecchio nucleo di Bioggio (771 mslm), abitato da ben 200 persone in pianta stabile fino all'inizio dell'800. Facile capire la funzione di questo edificio di culto che serviva la frazione.

Oggi, la frazione risulta completamente disabitata e la Chiesetta viene utilizzata solamente in occasione della festa che vi si svolge ogni anno.

10.2 Oratorio



154. Il magnifico edificio storico che ospita l'oratorio

Il complesso dell'oratorio si trova nel centro del Paese, di fianco all'Auditorium. Ad oggi, svolge un'importante funzione aggregativa per i più giovani (all'incirca fino ai 14 anni).

Chiaramente, la struttura è di proprietà parrocchiale ed è gestita principalmente secondo la volontà del prevosto. Quest'ultimo, per rendere funzionante il complesso, si appoggia ad un gruppo di giovani volontari che, soprattutto durante i periodi estivi, rendono la loro opera di volontariato. Proprio nel periodo in questione, infatti, viene promosso il Grest che raccoglie sempre un gran numero di bambini e ragazzi.

Questo servizio occupa un vecchio palazzo nobiliare che, però, ha subito interventi di restauro che ne hanno stravolto e trasformato i caratteri architettonici in maniera negativa (vedi la carta del tessuto edilizio che individua il fabbricato come emergenza urbanistica). Un vero peccato per l'ambiente urbano nel suo insieme, che sta perdendo i propri "gioielli" a causa di queste operazioni di recupero del tutto decontestuali.

Dobbiamo dire che il complesso svolge un ottimo servizio per la cura dei minori durante la loro crescita. Dai genitori è considerato sicuramente un ottimo punto di approdo su cui contare per far crescere i loro figli.

10.22 Sede dei testimoni di Geova



155. La facciata e l'ingresso della "Sala del Regno dei Testimoni di Geova"

La sede dei testimoni di Geova è ubicata a metà strada tra la frazione della Valletta ed il nucleo edificato più denso (centro storico). È evidente che sia una costruzione di recente realizzazione, dalle dimensioni spaziali piuttosto importanti, anche se disposta su un solo piano fuori terra.

Chiaramente questo fattore è dovuto alla necessità dei fedeli di poter fruire di ampi spazi contigui tra loro, per poter celebrare le proprie funzioni ed organizzare le proprie riunioni.

L'edificio è del tutto simile ad una villa con destinazione residenziale e possiede un giardino privato ben curato. È importante la presenza di questa struttura che denota la pluralità di confessioni all'interno del centro traonese ed una convivenza pacifica tra credi diversi. Un esempio di tolleranza ed integrazione da seguire anche in altre comunità.

10.23 Piccola opera (centro Rita Tonoli)



156. La Villa Parravicini che ospita la "Piccola Opera"

La Piccola Opera occupa una porzione di Villa Parravicini già dal 1935, quando divenne dimora per un piccolo gruppo di bambini. Solamente dal 1958, però, questa struttura assunse i connotati di colonia permanente per bambini.

Oggi il centro si propone come risorsa abitativa ed educativa per i minori in difficoltà. Tale servizio, attualmente, è gestito dalle suore della famiglia religiosa delle Minime Oblate della Vergine Maria e dipende direttamente dalla Curia di Como.

Nello specifico il centro offre 10 posti per la residenzialità temporanea di minori maschi, minori femmine e madri maggiorenni con bambini che si trovano in situazioni sociali di emergenza (disagio sociale dato da condizioni di vita al limite del sostenibile).

Lo scopo di questa residenzialità temporanea è quello di arrivare, attraverso uno specifico percorso, ad un reinserimento nella società degli ospiti che non dovranno rimanere per sempre rinchiusi all'interno della struttura.

In aggiunta la Comunità educativa offre la possibilità di avere una residenzialità al proprio interno con un modello di semi convivito.

Questo servizio collabora in pianta stabile con le Comunità Montane della Valtellina e con il Comune di Lecco. Ecco, di conseguenza, l'importanza del servizio che è sicuramente di rilevanza sovramunicipale.

Dobbiamo dire, però, che la ristrutturazione, che ha visto protagonista questo edificio, non è stata delle più consone nel valorizzare le potenzialità artistiche della Villa Parravicini. Molte aggiunte moderne sono state realizzate con un notevole handicap per l'inserimento paesistico del fabbricato che ricordiamo essere ubicato in pieno centro storico.

10.24 Comunità protetta "Ca Lucia" (cooperativa sociale "La Brevia")



157. "Ca Lucia"

La comunità protetta Ca Lucia è ubicata nella frazione della Valletta. Più precisamente all'interno della vecchia scuola e della vecchia latteria della frazione stessa. Lo stabile che ospita la comunità è stato ristrutturato ed adattato alla vocazione odierna che presenta il centro.

Nello specifico la comunità dispone di 10 posti letto e garantisce assistenza ai propri ospiti per almeno 12 ore al giorno. "Ca Lucia" ospita persone di ambo i sessi, dai 18 ai 65 anni, fisicamente autosufficienti che presentano, però, uno stato di disagio psichico e che

sono segnalate dai servizi psichiatrici territoriali. Anche in questo caso siamo di fronte, quindi, ad un servizio di interesse sovra comunale.

Lo scopo della Comunità è incentrato al reinserimento sociale e/o familiare degli ospiti, raggiungibile attraverso obiettivi intermedi quali la riabilitazione relazionale e sociale, l'inserimento lavorativo e un buon livello di autonomia nella gestione della quotidianità.

Dobbiamo dire che l'edificio è stato ben ristrutturato e presenta una forma ed un'architettura rispettose di quelli che erano i suoi caratteri originari.

L'unica nota negativa, forse, riguarda la scarsità di parcheggio nelle proprie vicinanze, rendendo difficoltoso il posteggio per quanti vogliono fare visita ai propri cari che risiedono nella Casa.

10.25 Circolo anziani

Il circolo anziani di Traona è ubicato nella zona centrale del Paese, nello stesso edificio che ospita le scuole elementari. Tuttavia, l'area in cui è inserito è estremamente tranquilla, al di fuori della parte più caotica dell'ambiente urbano (in corrispondenza delle strade urbane di attraversamento principale, vedi analisi della viabilità comunale). Questa sua estraneità dalle aree di maggior caos, sicuramente, non può che essere un pregio per un centro di aggregazione che dovrebbe fare della tranquillità e della serenità uno dei suoi punti di forza.

La sua ubicazione, inoltre, garantisce una buona accessibilità, anche vista la buona disponibilità di aree nelle immediate vicinanze dell'ingresso e, soprattutto, la scarsa pendenza che caratterizza la strada che garantisce il collegamento tra il circolo ed il Paese. Soprattutto per le categorie di utenti che hanno difficoltà a deambulare liberamente, le condizioni del contesto in questione risultano essere davvero un punto di forza. Pensiamo, infatti, alla difficoltà di caricare e scaricare una carrozzina che in un luogo aperto e pianeggiante, come quello in oggetto, sono sicuramente minori che in contesti con pendenze elevate e spazi ristretti.

Il circolo svolge un'importante funzione aggregativa per le persone anziane di Traona. Rappresenta, infatti, un punto focale per gli anziani del Paese che, proprio attraverso il circolo, hanno una grossa opportunità di socializzazione. Sappiamo benissimo come questo fattore, oggi, alla luce dell'attuale stato della società moderna, sia importante.

Sono all'attenzione di tutti, infatti, diverse situazioni di solitudine ed abbandono che interessano le persone di una certa età. A questo proposito, la struttura in questione, è sicuramente un'ottima do-

tazione per garantire un'elevata qualità della vita dei residenti più anziani del Comune.

Dal canto nostro possiamo suggerire di coinvolgere il più possibile le persone anziane in una serie di iniziative pubbliche ed in una serie di manifestazioni. Le persone in questione, in aggiunta, potrebbero divenire guide del territorio, "cantastorie", gestori di alcuni servizi comunali (biblioteca per esempio), portatori di assistenza sociale, comunicatori di sapienza per le fasce cittadine più giovani, ecc., ecc. (rimandiamo al programma di sviluppo per ulteriori approfondimenti in merito).

10.26 Conclusioni

La qualità dei servizi offerti, in generale, risulta buona anche se sembrerebbe possibile razionalizzare in modo differente gli orari di apertura degli sportelli pubblici attraverso un piano del tempo. Sarebbe ipotizzabile, infatti, aumentare ulteriormente la qualità dell'offerta differenziando gli orari di apertura rispetto agli orari lavorativi abituali.

Inoltre, non possiamo dimenticare che il Comune presenta una buona base di servizi gestiti da volontari. Proprio questi ultimi potrebbero risultare il punto da cui partire per integrare e far partecipare attivamente la popolazione alla vita pubblica. Crediamo che debba essere valorizzata la presenza di queste forme associative, coinvolgendole direttamente nella realizzazione di una serie di progetti a favore della collettività. Sarebbe interessante costruire un rapporto stabile di ascolto, concertazione e operatività tra Pubblica Amministrazione e associazioni. Questo rapporto potrebbe divenire fondamentale nel miglioramento della qualità della vita, soprattutto per le persone meno fortunate.

Infine, siamo a suggerire una messa a sistema dei servizi, pensando ad un progetto di valorizzazione di grande respiro, così come proposto nel documento intitolato "programma di sviluppo".

11 Conclusioni

Con il presente testo riteniamo di aver delineato con una certa precisione tutte le componenti che caratterizzano il territorio traonese (dal tessuto economico e sociale, a quelle più concrete che fanno parte o sono connesse con il contesto urbano in questione).

Questa base conoscitiva non solo permette di programmare con consapevolezza lo sviluppo del Paese, ma potrebbe divenire un documento da aggiornare periodicamente e con pochissimo sforzo (soprattutto per quanto concerne la parte grafica). Infatti, avendo censito tutte le componenti esistenti sul territorio potrebbe essere facilmente aggiornabile una cartografia come quella proposta che, ricordiamo, è suddivisa per ambiti tematici.

Potrebbe essere davvero fondamentale un lavoro di questo tipo da parte degli uffici preposti, perché in qualsiasi momento sarebbe possibile consultare lo stato del territorio e dei luoghi avendo con una certa immediatezza la restituzione delle condizioni in cui versano gli ambiti urbani e le modalità evolutive ad essi legate.

Diciamo che potrebbe essere un buon strumento per “tenere sotto controllo” le trasformazioni del Comune.

Avere a disposizione una visione globale del Paese, potrebbe significare saper sempre cosa “và o non và” nella Città e, conseguentemente, quali azioni amministrative mettere in campo per migliorare la qualità della vita dei residenti di Traona. Non si tratterebbe più di andare a realizzare alcune politiche pubbliche su una percezione, ma piuttosto su un preciso riferimento analitico.

Ecco, quindi, l'importanza di questo quadro che non solo è utile per programmare, oggi, lo sviluppo del Comune, ma che anche in futuro potrebbe determinare un grosso valore aggiunto nell'azione amministrativa quotidiana ■