



Giugno 2013
PROVINCIA DI SONDRIO · COMUNE DI TRAONA



IL SINDACO:

Marco Belli

IL SEGRETARIO COMUNALE:

Franco Gusmeroli

PGT Piano di Governo del Territorio
(1^a variante)
PdS Piano dei Servizi

B01. PIANO DEI SERVIZI

Piano di programmazione dei servizi, del sistema del verde, della mobilità e dei parcheggi (parte testuale)

Progettista:

Dott. Arch. **Pietro Stefanelli**

Collaboratori:

Dott. Urb. **Andrea Patroni**

Dott. Arch. **Luca Ruffoni**

Studio Stefanelli

Galleria Campello, 12

23100 Sondrio

T. 0342 513131

F. 0342 512450

www.studiostefanelli.it

studstef@tin.it

Adottato con Delibera del **C.C. n° ... del ././....**

Approvato con Delibera del **C.C. n° ... del ././....**

Publicato sul **B.U.R.L. n° ... del ././....**

Indice

1.	Premessa	p.2
2.	Rapporto servizi esistenti, abitanti e popolazione gravitante nel comune	p.4
3.	La relazione del paese con i servizi sovra-comunali	p.8
4.	Interventi su servizi pubblici esistenti	p.10
5.	Il nuovo sistema degli spazi aperti	p.12
5.1	Un sistema di parchetti a misura d'uomo uniti da una rete di mobilità sostenibile	p.12
5.2	Aree da valorizzare, riqualificare e/o mitigare	p.22
5.3	Aree degradate da convertire all'agricoltura	p.23
6.	Il nuovo sistema viabilistico e dei parcheggi	p.24
7.	Conclusioni	p.27



1. Premessa

Come individuato dalla Legge Regionale 12/2005, il Piano di Governo del Territorio (P.G.T.) è suddiviso in tre atti:

- Documento di Piano
- Piano dei Servizi
- Piano delle Regole

Di seguito, andremo a stendere quella che sarà la parte progettuale del Piano dei Servizi, ovvero le indicazioni di massima che riguarderanno il futuro e l'evoluzione della così detta "Città Pubblica".

In particolare, utilizzeremo due diverse scale di dettaglio. Una che si relaziona con il contesto sovra comunale ed un'altra che, invece, lavorerà specificamente in relazione al territorio traonese (entrando nella programmazione dettagliata dei diversi servizi più legati ai residenti ed al loro modello di vita).

Gli obiettivi che ci prefiggiamo di raggiungere attraverso questo documento concernono, principalmente, la riorganizzazione degli spazi aperti, una loro migliore distribuzione sul territorio ed il loro collegamento attraverso una rete di mobilità sostenibile. Proprio a questo proposito, crediamo che la ricchezza di sentieri storici, presenti nel Paese e nei territori contermini, possa essere una vera e propria potenzialità di sviluppo (nel lungo periodo).

Anche a breve termine, comunque, dobbiamo considerare che l'organizzazione di una rete di percorsi adatti al passeggio (sia in

bicicletta, che a piedi, che a cavallo) potrebbe aumentare di molto la qualità della vita, nonché le possibilità di fruizione degli spazi aperti.

Un ulteriore obiettivo che cercheremo di perseguire sarà quello di ottimizzare la qualità dei servizi (intesi come strutture e sportelli pubblici), che, comunque, già oggi rispondono in maniera puntuale alle esigenze dei loro utenti. Da questo punto di vista crediamo che il Paese di Traona, rispetto alla dimensione che presenta, possieda una dotazione di tutto rispetto a livello di servizi offerti. Addirittura, in diversi casi, diventa un polo attrattore, andando ad interagire con realtà che prescindono la sola scala comunale, ma lavorano a scala provinciale e regionale (come espresso con chiarezza nella parte analitica del presente Piano).

Infine, sarà nostra cura valutare la possibilità di creare nuove arterie per il traffico veicolare e, se necessario, potenziare le dotazioni di posti auto pubblici presenti nel Comune. Proprio sul sistema dei parcheggi, riteniamo che sarà necessario operare cercando di razionalizzare la rete esistente, considerando la reale utilizzazione che, ad oggi, viene fatta degli spazi, al fine di risolvere alcune criticità emergenti.

Chiaramente, trattandosi questa di una premessa, non abbiamo declinato puntualmente i diversi obiettivi. Abbiamo semplicemente cercato di elencarli fin da subito per rendere chiaro lo scopo del lavoro che andremo a fare ed il “motivo” stesso del presente Piano dei Servizi. Di seguito, quindi, cercheremo di rendere chiaro il funzionamento del presente documento urbanistico, anche dando dei suggerimenti in merito alle modalità per il raggiungimento degli obiettivi elencati e commentando gli elaborati grafici che sono parte integrante di questo Piano.



2. Rapporto servizi esistenti, abitanti e popolazione gravitante nel Comune

Come detto in premessa, il numero di servizi presente nel Comune di Traona risponde capillarmente ai bisogni della popolazione residente che, al momento, si attesta attorno alle 2600 unità.

Per quanto concerne la popolazione gravitante nel Comune per motivi di lavoro, studio, turismo ed utenza di servizi sovra-comunali, possiamo dire che, ad oggi, il numero di persone che risponde a queste categorie è davvero limitato e non va ad incidere sull'offerta dei servizi presenti.

Il Centro, infatti, sconta una serie di difficoltà ad avere una propria identità dal punto di vista del sistema economico, non offrendo grandi opportunità lavorative. Queste ultime, perlopiù, sono caratterizzate da una serie di piccole aziende a conduzione familiare o poco più, che non possono certo rispondere alla domanda occupazionale di tutti i residenti del Comune. Inoltre, anche per quanto concerne la vocazione turistica del Paese, possiamo dire che risulta inesistente, non avendo alcuna struttura ricettiva ed un sistema socio-culturale, territoriale ed economico preparato a fare del turismo.

Anche per quanto concerne i servizi di carattere sovra comunale, come vedremo più dettagliatamente in seguito, non determinano

forti pressioni dal punto di vista delle presenze all'interno del Paese.

Tali dotazioni, infatti, offrono assistenza a particolari categorie di soggetti (o persone malate, oppure con gravi disagi sociali) che non generano un grosso quantitativo di individui che convergono verso il Centro abitato, ma, semplicemente, sono legati alla presenza dei fruitori del servizio che vengono ospitati nelle apposite strutture.

È chiaro che, date le dimensioni del Comune, non sono presenti servizi che fanno riferimento all'esistenza di sedi distaccate dell'ente provinciale, regionale o mandamentale che, ovviamente, sono allocate nei rispettivi capoluoghi di mandamento o nel capoluogo provinciale.

Anche per quanto concerne gli spazi aperti ad uso pubblico (dai campi gioco, ai sentieri, ai parchetti urbani), di conseguenza, il bacino d'utenza è legato, principalmente, ai residenti del Comune. Tuttavia, in questo caso, denotiamo una certa carenza rispetto alla progettazione e la messa a sistema di questi luoghi che, invece, lavorano come fossero in ambiti urbani diversi tra loro. Non presentano alcuna connessione (se non attraverso la mobilità ordinaria) che li metta a sistema e che crei un complesso di aree attrezzate fruibili come un unico grande parco.

In aggiunta, riteniamo che il numero di questi luoghi sia troppo limitato, anche se relazionato solamente alle possibili esigenze dei residenti del Comune. A questo proposito, riteniamo che debbano aumentare ed andare a caratterizzare, con la loro presenza, le diverse aree del Paese che, ad oggi, non risultano agglomerate in un solo luogo, ma distribuite a macchia d'olio su una superficie territoriale molto estesa.

Sarebbe sostenibile che, ogni agglomerato, avesse un "piccolo" luogo pubblico in cui rilassarsi, socializzare e portare i bambini a giocare. Una sorta di parco urbano unitario, anche se disperso sul territorio, ma unito da una rete capillare di percorsi ciclopedonali.

Proprio a questo proposito la rete dei sentieri, seppur molto ricca, risulta estremamente frammentata e senza alcuna continuità. Molti

tratti di queste infrastrutture terminano al centro di vie pubbliche destinate al traffico veicolare, oppure, più semplicemente, si perdono nella boscaglia e risulta impossibile proseguire seguendo il loro tracciato. Proprio per l'estensione di questa rete di mobilità sostenibile, invece, riteniamo, come vedremo con maggior puntualità in seguito, che potrebbe essere strategico avere un sistema di luoghi legati tra loro e raggiungibili attraverso l'utilizzo di percorsi pedonali. In aggiunta, gran parte di questi percorsi risultano avere una valenza storica di grosso rilievo ed immergono gli utenti in un ambito di tutto pregio, regalando scorci di grossa suggestione per quanti li percorrono.

Per quanto riguarda la rete infrastrutturale destinata al traffico veicolare, quella esistente oggi risponde perfettamente alle esigenze del bacino d'utenza legato al Comune traonese (almeno per quanto concerne le arterie più interne al Paese). La rete infrastrutturale di "distribuzione", quindi, non subirà grossi stravolgimenti, tutt'al più qualche potenziamento puntuale.

Discorso diverso, invece, può essere fatto per l'unica arteria di attraversamento presente nel Comune che è rappresentata dalla Strada Provinciale Valeriana. Tale infrastruttura subisce un carico di traffico che non dipende solamente dal numero dei residenti del Comune. In particolare, si deve fare carico di molto del traffico veicolare che si dirige verso Chiavenna e verso il Lago di Como. Non rappresenta, comunque, la via principale per il raggiungimento di queste due mete, ma è una buona alternativa alla Strada Statale 38, soprattutto, negli orari di maggior congestione da veicoli. Inoltre, molti residenti dei Paesi che si susseguono da Morbegno a Dubino sulla via Valeriana fruiscono dell'arteria ed, inevitabilmente, attraversano il Paese traonese.

A tale situazione andrà ad aggiungersi un presumibile ulteriore incremento di traffico dovuto alla prossima apertura del primo lotto della nuova S.S.38, la quale, in funzione al vicino svincolo di Cosio Valtellino, riverserà parte del suo traffico lungo la via Valeriana. Chiaramente tale situazione viaria provoca una certa congestione di veicoli che, sicuramente, riducono le condizioni di vivibilità del

Centro. Lo scorrimento di veicoli, anche pesanti, infatti, produce congestione ed inquinamento (sia acustico che atmosferico) che influisce negativamente sulla qualità della vita di quanti vivono ai bordi dell'arteria in questione.

Potrebbe, conseguentemente, essere strategico trovare una soluzione alternativa alla via in questione, anche se, al momento, sembrano non esserci soluzioni e proposte a scala sovra comunale (difficile pensare che il singolo Comune di Traona possa trovare una soluzione senza alcun aiuto economico da Enti sovraordinati).

A livello di parcheggi crediamo che il numero di posti auto pubblici sia estremamente sovradimensionato rispetto alle effettive esigenze dei residenti. Ripetiamo a livello di numero vero e proprio.

Altro discorso deve essere fatto rispetto alla razionale distribuzione che è stata adottata in riferimento a queste dotazioni. Come possiamo verificare sulla cartografia analitica legata a questo tema, emerge la presenza di un grosso numero di posti auto all'interno dell'area artigianale e nelle zone più periferiche del Comune, ma, in molti casi, possiamo rilevare la carenza di queste dotazioni nei pressi dei nuclei abitati dispersi sul territorio (in particolare nelle immediate vicinanze delle frazioni storiche).

Riteniamo, quindi, sia importante razionalizzare la presenza di parcheggi all'interno del centro urbano, considerando le reali esigenze degli abitanti in riferimento ai loro spostamenti, non semplicemente in relazione ad un numero teorico di posti auto.

Per quanto concerne le dotazioni di posti auto nel centro cittadino, potrebbe essere interessante, almeno nel lungo periodo, pensare di "svuotare" il "core" del Paese dai veicoli, pedonalizzando l'intera zona e sviluppando un modello di mobilità sostenibile che valorizzi le peculiarità storiche e che permetta di sviluppare il commercio.



3. La relazione del paese con i servizi sovra-comunali

Il Comune di Traona ha una duplice relazione con i servizi di carattere sovra comunale. Risulta essere un polo attrattore per quanto concerne alcuni servizi di assistenza alle persone con problemi sociali, disabili e con disturbi psichici. Di contro, dipende dai Comuni capoluogo per l'accesso ai servizi pubblici legati agli enti di livello superiore (Regione, Provincia e Comunità Montana). Il Paese, di conseguenza, si relaziona a Città come Morbegno (sede dell'ente mandamentale), Sondrio (sede della Provincia e di un distaccamento della Regione) e a Milano (sede regionale). Per quanto concerne la sua funzione di "polo attrattore" possiamo annoverare servizi come:

- L'associazione "Il Tralcio" che è riconosciuta, e conseguentemente finanziata, a livello regionale e svolge un importante servizio di assistenza per le persone disabili non solamente residenti a Traona, ma anche nei comuni limitrofi;
- La "Piccola Opera" (Centro Rita Tonoli) che rappresenta una risorsa abitativa ed educativa per i minori in difficoltà e si relaziona con un bacino d'utenza estremamente ampio fino a coprire, anche, in alcuni casi, l'area del milanese;
- La comunità protetta "Ca Lucia" (Cooperativa Sociale "La Breva") che offre ospitalità a persone fisicamente autosufficienti che presentano, però, uno stato di disagio psichico e che sono

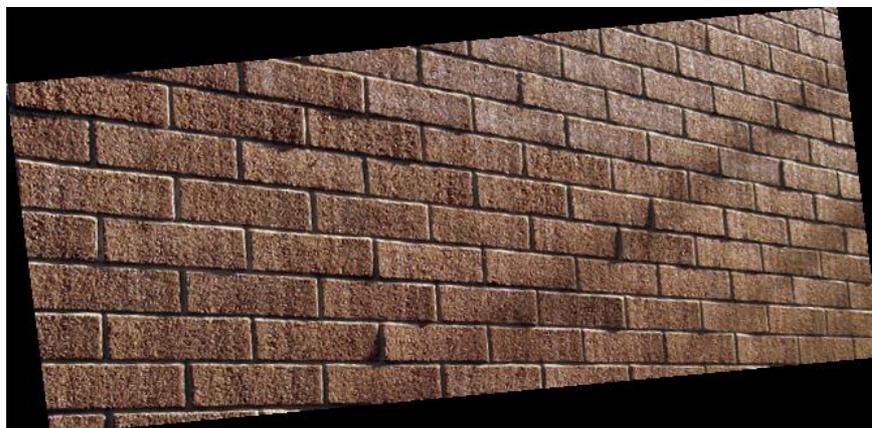
segnalate dai servizi psichiatrici territoriali. Il suo bacino d'utenza, conseguentemente, riguarda l'intero ambito provinciale.

Come detto in premessa, tali servizi, pur essendo di livello sovra comunale, non producono flussi importanti di persone che si recano nel Comune quotidianamente. Sono principalmente i parenti, che vanno a fare visita ai propri cari, che caratterizzano i flussi in ingresso al Paese, ma, come è facile intuire, non si tratta di grosse concentrazioni di persone.

Resta, comunque, importante per il Paese poter offrire servizi che trascendano il solo ambito comunale, sia per quanto concerne il prestigio del Comune stesso, che per quanto riguarda la possibilità di farsi conoscere anche all'esterno. Certo per rendere una potenzialità tali dotazioni, anche il resto del contesto comunale dovrebbe spendersi per proporre un aspetto gradevole che possa attrarre quanti vengono da fuori, anche in ottica di uno sviluppo turistico.

Possiamo dire, comunque, che i servizi offerti sono di ottima qualità, almeno da quanto emerge dalle testimonianze dei residenti e anche di qualche utente. Riteniamo, di conseguenza, che non debbano essere modificate le metodologie di gestione. Piuttosto, potrebbe essere significativo entrare maggiormente in contatto con queste realtà per aiutare gli ospiti in una loro possibile integrazione con il Paese ed i loro residenti, anche attraverso la stesura di calendari rivolti alla definizione di appositi eventi ed iniziative. Inoltre, sicuramente, il Comune potrebbe appoggiare, per quanto possibile, l'azione di queste associazioni, anche con agevolazioni fiscali ed interventi diretti di finanziamento.

In relazione alla possibilità di avere delle sedi distaccate degli enti pubblici di livello sovra comunale, non riteniamo che Traona possa ambire a tanto. Tenendo in considerazione le dimensioni del Paese, infatti, non crediamo conveniente puntare su un decentramento di tali servizi che hanno senso d'esistere all'interno delle realtà in cui sono presenti oggi proprio per la loro centralità rispetto al contesto di riferimento ed al loro naturale bacino d'utenza.



4. Interventi su servizi pubblici esistenti

(vedi tavole grafiche corrispondenti B02 e B03)

I servizi pubblici esistenti, che abbiamo rilevato puntualmente nella fase analitica, garantiscono un'ottima dotazione per quanto concerne le esigenze dei residenti del Comune (unico vero bacino d'utenza a cui, ad oggi, devono rispondere). Non crediamo, quindi, debbano essere migliorati per quanto riguarda l'infrastrutturazione oppure per quanto concerne il personale. Piuttosto, potrebbe essere interessante provare a regolamentarne l'apertura degli sportelli al pubblico attraverso uno specifico Piano del Tempo.

Tale organizzazione temporale, potrebbe garantire l'apertura di alcuni servizi in orari differenti rispetto ai canonici orari di lavoro che, come sappiamo, molto spesso, coincidono con gli orari in cui il maggior numero di utenti sono impegnati nella loro attività lavorativa.

Nel breve periodo, potrebbe essere interessante provare ad aprire gli sportelli durante le canoniche pause pranzo, o nelle ore serali per un giorno o due la settimana. Se vi fosse, come crediamo, un effettivo riscontro positivo da parte dell'utenza, tale variazione di orario potrebbe divenire abituale, con grossi benefici per la qualità della vita dei residenti che non si vedrebbero costretti ad

assentarsi dalle loro attività quotidiane per fruire delle dotazioni pubbliche.

Per quanto riguarda gli interventi puntuali, riteniamo che non siano di grossa entità.

Di seguito cercheremo di elencarli brevemente secondo la priorità che potrebbero avere in riferimento alle condizioni della qualità della vita generale:

- Risulta necessario il miglioramento dell'accessibilità all'Auditorium per le persone diversamente abili che presentano problemi di deambulazione. Riteniamo che, come esplicitato nella fase analitica, l'accessibilità per la categoria di utenti in questione risulti estremamente difficoltosa, soprattutto per le condizioni in cui versa il piazzale antistante. Potrebbe essere strategico, a questo proposito, creare un accesso che presenti un fondo pavimentato atto a garantire lo scorrimento delle carrozzine. Oltre ad un effettivo potenziamento del servizio, tale intervento potrebbe rappresentare un'azione di civiltà che diventerebbe un esempio anche per gli operatori privati del Comune.
 - La riqualificazione del Sagrato della Chiesa di S. Francesco potrebbe migliorare le condizioni di fruibilità sia del complesso cristiano che del parcheggio ad esso antistante. Ad oggi, infatti, si può denotare una certa promiscuità tra i due spazi in questione, in una commistione di funzioni che non aiuta certo la loro fruizione. Sarebbe interessante, invece, che il sagrato dell'edificio di culto venisse ripristinato, seguendo i caratteri storici che un tempo lo contraddistinguevano, a vantaggio di una migliore accessibilità, ma anche di un miglioramento delle condizioni dei luoghi.
- Come detto anche in precedenza, non risultano essere interventi di grossa entità. Questo fattore è dovuto alla buona capacità delle dotazioni esistenti di rispondere ai bisogni dei cittadini.



5. Il nuovo sistema degli spazi aperti

(vedi tavole grafiche corrispondenti B04 e B05)

5.1 Un sistema di parchetti a misura d'uomo uniti da una rete di mobilità sostenibile

Lo stato attuale degli spazi aperti ad uso pubblico, come abbiamo sottolineato nella parte analitica, risulta essere buono per quanto concerne la loro conservazione e manutenzione. Tuttavia, se consideriamo la loro ubicazione territoriale, possiamo denotare una polverizzazione di questi ambiti, senza alcuna connessione tra loro data dalla mancanza di una rete di percorsi ciclopedonali protetti.

Inoltre, se andiamo a verificarne il numero, risulta evidente la scarsa presenza di questi luoghi, soprattutto di parchetti urbani, che dovrebbero garantire il gioco ai bambini e, più in generale, dovrebbero essere luoghi dove rilassarsi e socializzare.

Abbiamo volutamente utilizzato il termine parchetti per definirli, in quanto questi luoghi non risultano di grandi dimensioni (circa mille metri quadrati l'uno). Questa estensione areale permette di fruire con facilità dei luoghi in questione che appaiono ben proporzionati rispetto al contesto in cui sono inseriti. Inoltre, la loro superficie accoglie i fruitori in un ambiente a misura d'uomo, senza una

dispersione che potrebbe risultare dannosa per la socialità di un Paese di piccole dimensioni.

Considerando, poi, la morfologia del centro urbano, riteniamo che sia estremamente interessante andare a realizzare spazi che non siano di grosse dimensioni, ma che vengano “distribuiti” su tutto il territorio per garantire la loro fruibilità a tutti i residenti del Paese, ovunque essi abitino. La dispersione degli edifici e delle frazioni su una superficie territoriale estremamente estesa, infatti, potrebbe dare adito a grosse difficoltà di fruizione ed accessibilità se venisse progettato un solo spazio di grosse dimensioni localizzato in un punto del territorio comunale. Qualunque collocazione venisse scelta, infatti, risulterebbe scomoda per molti degli abitanti raggiungerlo, soprattutto senza usare un mezzo a motore.

È naturale, pertanto, pensare di prendere in considerazione, nella presente fase progettuale, i principi espressi in queste righe iniziali del testo ed andare ad individuare una serie di aree disperse nell'intero contesto comunale (vedi tavola progettuale - il nuovo sistema degli spazi aperti). Tutte presenteranno dimensioni modeste (dai 600 ai 1000 metri quadrati) e saranno collegate da una rete ciclopedonale che favorisca l'attraversamento del Centro senza l'utilizzo di mezzi a motore.

Di seguito cercheremo di evidenziare puntualmente l'idea progettuale che intendiamo suggerire e che caratterizzerà l'evoluzione degli spazi aperti nel Comune traonese. In particolare daremo alcune indicazioni sulla strutturazione dei luoghi suddividendo le previsioni progettuali in tre gruppi tematici:

- a) Una nuova rete di mobilità sostenibile;
- b) La realizzazione di un “Parco Agricolo Attrezzato”;
- c) Un sistema di parchetti urbani.

Deve essere chiaro fin da subito, che gli interventi proposti potrebbero essere realizzati in tempi diversi gli uni dagli altri, soprattutto per quanto concerne gli spazi attrezzati. Non necessitano, quindi, di un'azione unitaria e contemporanea, ma semplicemente di una programmazione organica. Quest'ultima dovrà garantire che la messa in opera di ogni singolo intervento

sia rispondente ad un solo progetto, fino a realizzare l'intero sistema che è stato studiato.

Non si potrà procedere, di conseguenza, in maniera occasionale, ma bisognerà procedere sempre in un'ottica di sistema perché i diversi progetti si completino a vicenda e creino, fin da subito, una rete organica.

a) Una nuova rete di mobilità sostenibile

La rete dei sentieri e delle strade agricole presenti nel Comune traonese, ad oggi, risulta essere estremamente ricca. Il problema che possiamo riscontrare, però, è rappresentato dalla frammentazione di queste rete che non ha continuità spaziale. Il più delle volte è spezzettata e non vi è alcun collegamento tra un percorso e l'altro, andando a delineare una serie di percorsi "ciechi".

Il nostro intento progettuale, al contrario, è quello di valorizzare questa rete esistente e renderla un sistema unitario, non solamente utilizzabile per scopi agricoli, ma anche per la formazione di un sistema di percorsi che garantiscano la possibilità a pedoni e ciclisti di attraversare il Comune, protetti dalle ingerenze del traffico veicolare.

Abbiamo, quindi, studiato la rete agricola e dei sentieri esistente ed abbiamo proposto di qualificarne i tratti esistenti e di completarla per quei tratti che, ad oggi, risultano inesistenti. Tale rete si aggancia con il sistema ciclabile che, già oggi, costeggia il corso dell'Adda e, conseguentemente, amplia il possibile bacino d'utenza che potrebbe godere del progetto traonese e, magari, visitare il Centro.

Gli interventi che crediamo debbano essere eseguiti, almeno nel breve periodo, non sono di grossa entità. Si tratta perlopiù, della sistemazione del fondo, anche solamente, rifacendo parte del manto sterrato e rendendolo percorribile dalle biciclette. Inoltre sarebbe opportuno installare una cartellonistica specifica che guidi gli utenti attraverso questa maglia di percorsi ed indichi quali punti

(di pregio storico, artistico o ambientale) e quali servizi del Paese si possono raggiungere attraverso un determinato tracciato. Per i percorsi che conducono fuori Paese, potrebbe essere interessante segnalare quali mete potrebbero essere raggiunte seguendoli, il tempo di percorrenza medio e la distanza chilometrica (soprattutto per quelli montani), un po' come avviene con la segnaletica del Club Alpino Italiano (C.A.I.).

Anche per quanto concerne il completamento della rete esistente, gli interventi da eseguire non saranno di grossa entità. Si tratterà, più che altro, di realizzare alcune tracce sul terreno sistemando il fondo (magari anche lasciandolo sterrato, seppur curato) tra un tratto di rete esistente e l'altro (vedi tavola grafica progettuale). In alcuni casi, addirittura, basterà ripulire alcuni tratti di percorsi esistenti che, oggi, sono scomparsi perché abbandonati e caratterizzati da rovi e da una fitta boscaglia che li ha resi impenetrabili.

Di conseguenza non sono interventi di grossa portata che, nel lungo periodo, potrebbero essere coadiuvati da risorse private (se dovesse andare in porto il programma di sviluppo proposto con uno sviluppo di un'economia turistica), ma che già nel breve periodo potrebbero trovare concretizzazione se venissero coinvolte alcune associazioni di volontariato (protezione civile, gruppo alpini, C.A.I., ecc.) coadiuvate da un piccolo sforzo economico dell'ente comunale.

La struttura degli interventi che proponiamo di realizzare è caratterizzata da due tipologie organizzative.

La prima, come vedremo nel dettaglio in seguito, si relaziona con una grossa porzione territoriale destinata all'agricoltura che intendiamo preservare, ma anche valorizzare e rendere attraversabile, appunto, mediante la realizzazione della rete di mobilità sostenibile in questione. Si tratta di una rete, più che altro, ludico-sportiva che entra in contatto diretto con la pista ciclabile che costeggia il corso dell'Adda e, conseguentemente, si collega con i paesi limitrofi.

La realizzazione di una rete ciclo-pedonale in quest'area ha la funzione di collegare il Paese con un itinerario di interesse sovra comunale, come fosse un sorta di anticamera. E proprio per il suo ruolo di "Porta del Paese", come vedremo dettagliatamente al punto b), potrebbe assumere il ruolo di "spazio espositivo" delle peculiarità del Comune stesso e delle sue tipicità.

In aggiunta, la sua struttura non induce i fruitori ad un attraversamento occasionale del territorio traonese, ma invita ad esplorare gli spazi presenti e sostare all'interno del Comune (seppur al di fuori del nucleo urbano edificato).

Inoltre, grazie alla predisposizione di una specifica segnaletica, saranno individuati i percorsi che condurranno all'interno del Comune, invitando i fruitori ad esplorarlo e visitarne i luoghi più suggestivi.

Ed è proprio in quest'ottica che entra in gioco la rete di percorsi più interna al nucleo urbano. Quest'ultimo sistema di collegamenti è mirato per attraversare il Paese da parte a parte, toccando tutte le aree verdi che sono presenti e che verranno progettate.

Anche in questo caso, dovrà essere predisposta una cartellonistica specifica che guidi i fruitori nell'esplorazione del Comune, senza mai lasciarli disorientati, soprattutto nei tratti dove la rete ciclopedonale incontra la maglia viaria.

A questo proposito, dobbiamo dire che in alcuni tratti (seppur estremamente brevi) la rete di mobilità sostenibile che attraversa il Paese incrocia, o risulta promiscua, ad alcune porzioni dedicate al traffico veicolare. Chiaramente, abbiamo fatto attenzione a non sovrapporre la maglia ciclo-pedonale alle arterie che sono maggiormente congestionate dal traffico veicolare. Praticamente tutti i tratti "promiscui" sono localizzati in adiacenza a quella che, nella tavola analitica, abbiamo definito rete di distribuzione capillare (vedi analisi – Mobilità – Rete Urbana). I veicoli che transitano su queste vie, di conseguenza, non sono in numero elevato e, se ben segnalata, la presenza di pedoni e ciclisti potrebbe non rappresentare un problema. Chiaramente andrà predisposta un'apposita segnaletica verticale e, se possibile,

anche orizzontale, oltre ad un sistema di dissuasori che limitino la velocità dei veicoli. In alcuni casi, dove vi sarà lo spazio, potrebbe addirittura prospettarsi la realizzazione di appositi percorsi per le categorie di utenti non motorizzate, garantendo la sicurezza per tutti gli utenti delle arterie.

Nel lungo periodo, una volta che la cultura dell'utilizzo di mezzi non motorizzati prenderà piede, nei tratti promiscui si potrebbero realizzare le così dette "zone 30", dove i veicoli hanno una velocità di percorrenza limitata ai trenta chilometri orari e la precedenza va data sia a pedoni che a ciclisti.

Per quanto concerne i tratti che si svilupperanno all'interno del nucleo urbano costruito, utilizzeremo gran parte dei sentieri esistenti integrandoli con alcuni tratti che verranno ricavati, principalmente, nel verde (sia agricolo che urbano) esistente all'interno del Paese.

Solo a volte si andrà ad incidere su quelli che, oggi, sono giardini privati, preservando le proprietà di pertinenza dei fabbricati esistenti.

La realizzazione di questa rete, per quanto virtuosa ed utile nel miglioramento della qualità della vita, non prevede un radicale stravolgimento del tessuto urbano esistente, preservando l'impianto esistente e razionalizzando i percorsi che, per gran parte, già oggi sono presenti nel Paese.

b) La realizzazione del "Parco Agricolo Attrezzato"

Una delle aree che crediamo possano aumentare enormemente la qualità della vita e le potenzialità ambientali del Paese, riguarda la fascia agricola che va dalla via Valeriana all'Adda.

Oggi, gran parte di questa porzione territoriale viene sfalciata per garantire foraggio, nei mesi invernali, agli allevamenti di bestiame presenti nel Comune. Tuttavia, come detto in precedenza, la rete di strade agricole che la costellano risultano frammentate e, molte

finiscono nel bel mezzo degli appezzamenti (senza alcuna continuità).

Questa caratteristica rende poco permeabile e fruibile il tessuto da parte dei ciclisti o dei pedoni che, una volta percorsi i tratti in questione, si vedono costretti a tornare da dove sono venuti, rendendo monotono il tragitto. Inoltre, anche per gli agricoltori, molte volte, a causa di questa frammentazione, si allungano i tempi di percorrenza con i mezzi agricoli che, notoriamente, non possono tenere velocità elevate.

Ci proponiamo, quindi, come detto nel punto precedente, di realizzare un sistema di tracciati che possa avere una certa continuità e che possa favorire sia la percorribilità con i mezzi agricoli, sia un utilizzo delle strade a fini ciclo-pedonali (migliorando il fondo esistente pur mantenendolo sterrato).

Tornando a ragionare sulla porzione territoriale in questione nella sua interezza, riteniamo che questa superficie dovrà divenire un Parco Agricolo, vincolato dallo strumento urbanistico comunale. In un secondo momento, se venisse riconosciuta la valenza del Parco, potrebbe essere interessante legarsi all'attuale "Parco della Bosca" che ha valenza regionale, anche per fruire dei fondi regionali per la sua manutenzione nel tempo. Inoltre, un Parco di valenza sovra comunale rende sicuramente più protette le aree da possibili interventi che ne deturpino l'aspetto e ne dequalifichino la qualità ambientale.

A questo proposito, riteniamo che, nell'area in questione, possano essere eseguite nuove realizzazioni legate esclusivamente ad attività agricole, tentando tuttavia di mantenere il più possibile inalterata la porzione di verde in questione, con la possibilità di ristrutturare i fabbricati esistenti (come vedremo puntualmente nel Piano delle Regole).

Per quanto concerne gli interventi che verranno realizzati nell'area, oltre alla rete dedicata alla mobilità sostenibile, illustrata sopra, si tratterà di concretizzare una serie di spazi attrezzati di modeste dimensioni (sempre di circa 1000 metri quadrati) all'interno del tessuto agricolo esistente.

Queste aree potrebbero divenire aree per la sosta in cui conoscere le peculiarità del Comune traonese, la storia, le tradizioni e la cultura, anche agricola, che lo caratterizzano. Potrebbero rappresentare il “biglietto da visita” del Paese ed essere caratterizzate da una serie di tematismi.

Sarebbe importante che queste informazioni venissero rese note attraverso una serie di postazioni multimediali che interagissero con il fruitore. Tali postazioni potrebbero essere inserite in apposite installazioni che rispondano ad un progetto unitario ed utilizzino materiali tipici del luogo.

Nel breve periodo, in luogo di queste installazioni che, sicuramente, presentano costi di un certo rilievo, potrebbero essere utilizzati dei pannelli che descrivano puntualmente l'evoluzione del Paese e della “natura” circostante, nei secoli trascorsi.

Inoltre potrebbe essere allestito una sorta di museo etnografico diffuso che presenti i modelli di vita che si sono susseguiti nel tempo e che hanno caratterizzato i periodi storici della località.

In aggiunta, in questi ambienti, potrebbero essere approntati degli spazi per eseguire alcuni esercizi fisici, formando un percorso vita che attraversi l'intero Parco.

Chiaramente le aree dovranno essere curate e soggette a periodica manutenzione. Per questo suggeriamo di lasciare la superficie a tappeto erboso, con alcuni percorsi da realizzare mediante la posa di autobloccanti che favoriscano la crescita dell'erba. Anche per quanto concerne le sedute, potrebbero essere realizzate in materiali come la pietra, che non è soggetta all'usura del tempo e non esige cure particolari per la sua durata nel tempo. Non possiamo dimenticare, poi, che il Parco, così come l'abbiamo definito, costeggia il corso del Fiume Adda. Sarà pertanto determinante, prendere in considerazione la valorizzazione di questa vera e propria potenzialità naturale seguendo le modalità descritte puntualmente nel programma di sviluppo del presente Piano di Governo del Territorio:

- Valorizzazione del corso d'acqua con la possibilità di sviluppare la pesca sportiva e l'itticoltura (allevando la trota mediterranea);

- Studio di un possibile percorso per il canottaggio;
- Realizzazione di punti di osservazione della fauna e della flora che vivono in contatto con il fiume;
- Creazione di un percorso che costeggi il corso del fiume;
- Creazione di oggetti che creino una relazione tra l'acqua ed i fruitori.

Proprio prendendo in considerazione questi ultimi tre punti, possiamo andare a verificare, sulla tavola progettuale, che abbiamo previsto la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale che costeggia tutto l'argine dell'Adda e, nella zona dove il percorso si avvicina allo scorrere dell'acqua (nella parte a sud-est del Comune), degli spazi per la sosta e, appunto, per la contemplazione e l'interazione con l'Adda e le sue potenzialità ambientali.

Chiaramente, questo tracciato non si conclude ai confini comunali, ma prosegue verso Colico e, se verrà realizzato, arriverà fino al Parco della Bosca, sfruttando inoltre il vicino innesto alla pista ciclopedonale esistente del Sentiero Valtellina nei pressi del ponte tra Cosio e Traona. Lungo il suo tracciato verranno posizionate una serie di sedute che permetteranno di rilassarsi osservando lo scorrere dell'Acqua.

È chiaro che per attrezzare il Parco, così come descritto in precedenza, dovranno essere messi a disposizione una serie di risorse pubbliche e, magari, anche private (attraverso l'utilizzo dei fondi derivanti dalla messa in opera di alcuni Piani Attuativi che verranno previsti nel presente Strumento Urbanistico di Governo del Territorio).

Riteniamo che un progetto come il presente potrebbe godere di finanziamenti sia provinciali che derivanti dall'ente comprensoriale (Comunità Montana di Morbegno). Inoltre, l'impegno finanziario, se non per l'installazione di postazioni multimediali, non risulta essere estremamente gravoso.

Potrebbe essere una buona fonte di finanziamento anche l'utilizzo di sponsor privati che, in cambio di alcuni interventi negli spazi

dediti alla sosta, potrebbero avere la possibilità di esporre il proprio marchio nello spazio stesso, o lungo la rete ciclo-pedonale.

c) Il sistema dei parchetti urbani

Il sistema dei parchetti urbani funziona esattamente come quello degli spazi attrezzati che abbiamo previsto di realizzare all'interno del Parco Agricolo. In particolare, i luoghi in questione, sono collegati da una rete di mobilità sostenibile, anche se il "contenuto" di questi spazi sarà legato più allo svago, alla socializzazione ed al relax della popolazione, rispetto a quanto previsto per le aree inserite nel Parco.

La loro dislocazione territoriale è progettata per rispondere alle esigenze di tutti gli abitanti del Comune. Le dimensioni ridotte, e la loro "diffusione" all'interno del Comune, infatti, li rende facilmente fruibili dall'intera popolazione che, in qualsiasi posto risieda, non deve percorrere lunghi tratti di strada per raggiungerli.

Anche in questo caso, comunque, sarebbe utile inserire in questi luoghi alcune indicazioni rispetto ai luoghi di maggior pregio che risultano facilmente raggiungibili da quella posizione ed una breve descrizione di questi ultimi che invogli i fruitori ad andare a visitarli. Chiaramente tali indicazioni saranno ad uso principalmente di quanti verranno da fuori per visitare il Paese, piuttosto che dirette ai residenti.

Se le condizioni lo permettessero, si potrebbe pensare di invitare alcuni scultori locali ad esporre le proprie opere all'interno dei parchetti.

Chiaramente, le attrezzature che caratterizzeranno questi luoghi saranno principalmente legate alle esigenze dei residenti. Allo scopo verranno posizionate una serie di sedute e di giochi per i bambini come altalene, scivoli, ecc.. Potrebbero addirittura prospettarsi alcuni spazi coperti di piccole dimensioni per garantire un riparo alla gente in caso di maltempo improvviso. Insomma, l'intenzione è quella di creare dei veri e propri salotti cittadini aperti

a tutti in cui rilassarsi, socializzare, giocare e, perché no, anche acculturarsi.

Considerando infine le peculiarità ecologiche ed ambientali, oltre che l'attuale degrado esistente nell'area destinata a parcheggio urbano prevista in prossimità del Comune di Cercino (ex deposito di smarino), si prevede di concentrare all'interno di tale area le compensazioni ambientali derivate dalle trasformazioni del comparto boschivo attuate anche all'interno degli stessi parchetti urbani.

5.2 Aree da valorizzare, riqualificare e/o mitigare

Queste aree sono delle zone verdi che presentano una serie di criticità dal punto di vista della loro fruizione o del loro aspetto con notevoli negatività in riferimento all'impatto paesistico che generano.

Si tratta di aree che, nella tavola analitica, abbiamo definito come spazi residuali e depositi di materiali.

Per i primi sembra interessante trovare un modello che li possa valorizzare, mentre per i secondi è utile prevedere delle misure di mitigazione ambientale che li mascherino alla vista oppure, se possibile, una loro totale rimozione e riconversione in spazi verdi.

Tutti sappiamo dell'importanza del territorio e sembra un controsenso destinare porzioni di suolo a scopi poco interessanti per aumentare la qualità della vita del Centro.

Come detto, per i depositi di materiali che non potranno essere riqualificati, perché legati ad attività produttive che necessitano di questi spazi, definiremo, nel Piano delle Regole, dei precisi criteri di mitigazione che li nascondano alla vista e qualifichino l'aspetto paesistico generale del Paese.

Per quanto concerne il verde residuale, soprattutto in riferimento alla grossa porzione che dal Campo Sportivo costeggia il torrente

Vallone, riteniamo che si possa organizzare un'esposizione di opere d'arte all'aperto, contattando una serie di artisti locali.

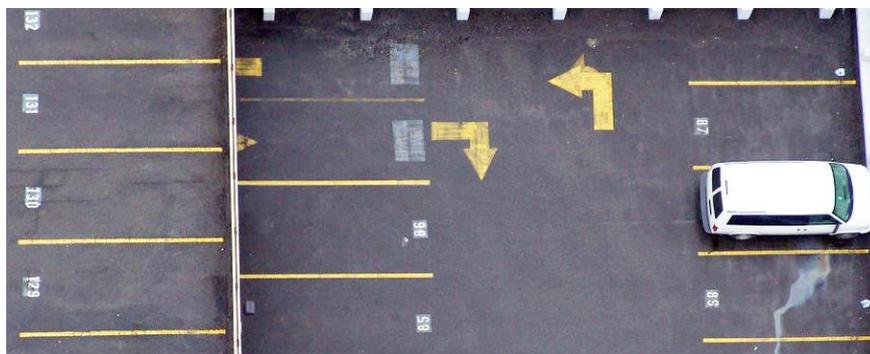
In questo modo si potrebbe avere un museo diffuso, una galleria d'arte all'aperto, immersa nella natura, a costo zero! Inoltre, nelle previsioni di Piano è già considerata la possibilità che la nuova rete di mobilità sostenibile tocchi e colleghi questi spazi con il resto del verde pubblico del Paese.

5.3 Aree degradate da convertire all'agricoltura

Anche in questo caso, come in quello precedente, queste aree non vengono utilizzate per le loro potenzialità ambientali, ma semplicemente come depositi di materiali. Soprattutto nel Parco Agricolo che abbiamo previsto di realizzare, questi spazi dovranno essere riqualificati e riconvertiti all'utilizzo agricolo.

Qualcuno potrebbe dire che questo tema non è pertinente con il Piano dei Servizi, ma se consideriamo il disegno complessivo degli spazi aperti, ci rendiamo conto come, in realtà, l'intero Piano, per rendere fruibili ed apprezzabili le diverse aree attrezzate, sia strettamente legato all'aspetto dei luoghi e del paesaggio. Non possiamo, quindi, sottovalutare quelle aree che presentano notevoli criticità da questi punti di vista, soprattutto, come detto, nella fascia che verrà destinata a Parco.

È quindi doveroso pensare ad una loro riqualificazione o, quantomeno, ad una loro mitigazione ambientale, mascherandole alla vista. Per questo motivo, nel Piano delle Regole questi aspetti trovano un fondamento normativo puntuale.



6. Il nuovo sistema viabilistico e dei parcheggi

(vedi tavole grafiche corrispondenti B06 e B07)

Per quanto riguarda la viabilità, come espresso chiaramente in premessa del presente documento, non si pensa a grossi interventi infrastrutturali all'interno del Centro Urbano (a parte la creazione della rete di mobilità sostenibile descritta in precedenza).

L'intervento maggiormente impegnativo concerne la realizzazione del nuovo tratto della S.S. 38 che tuttavia non compete al Comune traonese (pur considerando l'impatto che tale asse viario avrà all'interno del territorio comunale). Il progetto, infatti, è di competenza regionale e provinciale e, ad oggi, il primo lotto (Colico-Cosio) risulta in fase di ultimazione, mentre il secondo lotto (Cosio-Talamona) non è ancora stato appaltato. Tuttavia, al fine di preservare l'area di passaggio della nuova arteria, in riferimento al secondo lotto, si è ritenuto opportuno inserire un apposito riferimento cartografico, andando ad individuare l'opera e la relativa fascia di rispetto stradale.

Il secondo intervento che prevediamo di realizzare concerne la concretizzazione di una via di collegamento tra il Piazzale antistante la Chiesa Parrocchiale di S. Alessandro e la parte bassa del Paese (attraverso una delle vie secondarie che attualmente conduce nel Comune di Cercino, in zona ovest del Comune). Tale

collegamento renderebbe più agevole il raggiungimento della Chiesa Parrocchiale da parte di tutti gli abitanti del Paese, evitando un percorso che, oggi, appare estremamente tortuoso e che, in alcuni punti, rende impossibile il transito di due veicoli contemporaneamente.

L'attuale collegamento, infatti, attraversa porzioni di nuclei storici i cui fabbricati prospettano direttamente sulla rete viaria, restringendone sensibilmente la carreggiata.

Difficile, di conseguenza, agire sul tracciato esistente per migliorare lo scorrimento dei veicoli, se non abbattendo alcuni edifici storici che risultano essere di proprietà privata. Quest'ultima operazione comporterebbe sicuramente grossi risarcimenti per i proprietari delle suddette costruzioni, con costi economici a carico della collettività di notevoli dimensioni. Inoltre, si andrebbe ad intaccare il patrimonio storico del Comune con una perdita di tracce storiche che, invece, dovrebbero essere riqualificate e valorizzate.

È sembrato più coerente, quindi, cercare una soluzione che non comporti questi gravosi costi sociali, studiando un tracciato di nuova realizzazione ed alternativo al presente.

Il terzo ed ultimo intervento di un certo rilievo riguarda la realizzazione di una strada di collegamento tra il Paese e il nucleo di S. Apollonia. Tale nuova arteria non vuole risultare una via di collegamento che favorisce un grosso carico di traffico veicolare. Riteniamo, anche per preservare la tipicità del luogo, che sarebbe interessante avere una strada di modeste dimensioni, magari percorribile solamente con un mezzo fuoristrada. Se andasse in porto il programma di sviluppo, infatti, e Traona cominciasse ad avere una vocazione turistica, S. Apollonia potrebbe divenire luogo di ricettività. Pensate un nucleo storico di pregio che avvolge il turista in un ambiente oramai scomparso e lo esula dalle condizioni cittadine quotidiane.

A questo punto, una strada "gippabile" sarebbe più che sufficiente per il collegamento tra il Paese ed il nucleo. Quest'ultima, infatti, basterebbe ai gestori per trasportare i turisti ed i bagagli nella

località che, comunque, non disterebbe molto (200–300 m circa) dal tracciato viario convenzionale, ai cui bordi sarebbe possibile posteggiare le auto dei turisti creando un parcheggio di modeste dimensioni.

Il resto della viabilità in progetto è compresa all'interno dei rispettivi Piani di Lottizzazione e serve solamente a raggiungere le costruzioni ricomprese all'interno di questi strumenti attuativi.

Un breve cenno va fatto anche per quanto concerne la viabilità agricola esistente oggi. Come detto in precedenza, tale rete, sarà resa fruibile anche per pedoni e ciclisti. Daremo, conseguentemente, delle regole di accesso estremamente restrittive come, per esempio, l'accesso garantito ai soli mezzi agricoli ed alle persone autorizzate, oltre chiaramente, ai pedoni e ai ciclisti appunto (vedi Piano delle Regole).

Per quanto riguarda i parcheggi non saranno moltissimi gli interventi di nuova realizzazione. In aggiunta, possiamo dire che saranno di modeste dimensioni, non vi saranno aree destinate al posteggio enormi che, sicuramente, risulterebbero fuori scala in un Comune come quello traonese. Cercheremo, invece, di distribuire le nuove aree in riferimento agli ambiti che, oggi, scontano delle difficoltà oggettive per quanto riguarda i posti auto a disposizione. Considerando infine le trasformazioni del comparto boschivo previste per la realizzazione delle nuove opere viarie precedentemente descritte, verrà attuata una compensazione ambientale al fine di recuperare le aree ad alta qualità ambientale compromesse.

7. Conclusioni

Come è emerso con chiarezza dal presente testo, gli interventi che proponiamo di realizzare per lo sviluppo della “Città Pubblica” non vanno a stravolgere le condizioni del Paese.

Piuttosto sono interventi che non presentano grossi costi per l’ente pubblico, anche se, aggiungono molto valore alla qualità della vita del Paese. Inoltre sono realizzabili in momenti diversi uno dall’altro, secondo la disponibilità delle risorse pubbliche e di quelle private (anche utilizzando lo strumento dei Piani Attuativi come fonti di finanziamento).

È chiaro che l’aspetto su cui verte maggiormente il presente Piano dei Servizi riguarda la creazione di luoghi immersi nel verde per la socialità, la cultura ed il relax. Sono questi, infatti, gli aspetti che riteniamo essere prioritari per rendere concreto il Piano di Sviluppo che abbiamo proposto e che, di conseguenza, si riflettono anche sulla presente parte dello Strumento Urbanistico di Governo del Territorio.

Siamo convinti, infatti, che Traona possiede già una serie di potenzialità intrinseche che hanno solamente bisogno di essere valorizzate e portate alla luce.

Per far questo è necessario invogliare ed invitare la gente a visitare il Paese attraverso una serie di percorsi che possano valorizzare, nel breve periodo, gli ambiti di pregio presenti nel Comune.

Chiaramente, nel lungo periodo, gli interventi di riqualificazione dell’intero contesto comunale saranno sempre più corposi e comprenderanno un ambito sempre maggiore, fino ad ottenere un contesto del tutto omogeneo e ben conservato.

Naturalmente si tratterà di tempi estremamente lunghi e dati dalla continuità dell’azione amministrativa in questo senso, oltre che dalla crescita del sistema economico di Traona.

A quel punto, probabilmente, potrebbe essere necessario anche aumentare la dotazione di servizi, ma sembra prematuro prevedere oggi come svilupparli.

Sarà, infatti, in riferimento alle necessità del momento che andranno rimodulate le previsioni anche in ambito di servizi. Inutile, oggi, pensare ad un potenziamento massiccio delle dotazioni pubbliche se, poi, il Piano di Sviluppo non troverà alcun riscontro concreto.

Questi due elementi dovranno concretizzarsi di pari passo, uno per l'altro, in un reciproco confronto e rapporto.