

COMUNE DI NOVATE MEZZOLA

ACCORDO DI PROGRAMMA realizzazione di comparto industriale selezione di inerti e produzione di prefabbricati in cls				prot.
proponente: NOVATE MINERARIA			tav. n°	
RELAZIONE TECNICA AREA EX FALCK				
data	progettisti	Arch. Alberto Gavazzi	scala	
10-12-2014		Arch. Simone Songini		
agg.		Arch. Iacopo Pellegrini		
		Paesaggista Teresa Rosas Da Silva Figueiredo Marques		
Studio: Via Bottà, 6 - 23017 Morbegno tel. 0342.612808 e-mail alberto@studioarkgeo.it C.F. GVZ LRT 60D30 F712V				

Comune di Novate Mezzola - Progetto di ristrutturazione edilizia in area ex Falck

RELAZIONE TECNICA

0. PREMESSE

Con il D.g.r. 4 aprile 2014 – n.X/1610 la Regione Lombardia aderisce all'Accordo di Programma finalizzato alla riqualificazione e allo sviluppo dell'area ex Falck in Comune di Novate Mezzola promosso dalla Provincia di Sondrio.

Il Presidente della Provincia di Sondrio e il Sindaco del Comune di Novate Mezzola rispettivamente hanno inoltrato a Regione Lombardia istanza di "... adesione all'Accordo di Programma per la realizzazione di un'iniziativa territoriale di riqualificazione e sviluppo dell'area ex Falck ...". La sopracitata delibera regionale menziona tra le motivazioni di tale adesione il fatto che il progetto industriale presentato da parte della Società Novate Mineraria intende affrontare contestualmente la valorizzazione produttiva dell'area ex-Falck e la riqualificazione paesaggistica ed ambientale delle aree di cava poste all'imbocco della Val Codera. La delibera riconosce al progetto industriale presentato la possibilità di dar corso ad un rilancio "... sia economico che culturale della vasta area territoriale interessata ..." e di poter offrire "... l'opportunità di costruire, con l'apporto delle diverse amministrazioni coinvolte, un progetto industriale sperimentale per la realizzazione di un 'parco produttivo' denominato 'parco minerario sanfedelino'".

Con deliberazione della Giunta Provinciale di Sondrio n. 119 del 26.09.2014 viene dato mandato al settore Pianificazione Territoriale, Energia e Cave di attivare le iniziative finalizzate all'espletamento delle procedure di predisposizione dell'Accordo di Programma.

In data 20 ottobre 2014 si è svolta la prima riunione di segreteria tecnica (art. 6 L.R. 2/2003) in cui Novate Mineraria presenta un proprio documento (*vedi allegato alla presente relazione*) di "Aggiornamento relazione Accordo di Programma", in cui sono ribaditi i contenuti complessivi della proposta industriale e delle valorizzazioni paesaggistiche ed ambientali in essa contenute.

In data 31 ottobre 2014, viene dato avviso di avvio alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica che accompagnerà per l'intero percorso la fase di elaborazione dell'Accordo di Programma.

A parte l'urgenza di poter intervenire sul comparto ex Falck, resta ferma l'intenzione da parte di Novate Mineraria, oltre che strategica, di proseguire nel percorso di Accordo di Programma perché essenziale per dare stabilità e compiutezza al proprio progetto industriale.

Resta dunque evidente che la procedura di Accordo di Programma dovrà concludersi sia in una Variante Urbanistica relativamente all'area ex Falck (di PGT e di PTCP) sia in una Variante del Piano Cave Provinciale in relazione alle aree di cava 'Valdimonte' e 'Gandagrossa-Montagnola'. La sopra citata delibera regionale precisa anche che "... i soggetti interessati al perfezionamento dell'Accordo di Programma sono Regione Lombardia, Provincia di Sondrio, Comunità Montana della Valchiavenna, Comune di Novate Mezzola, Ente Riserva Pian di Spagna, Società Novate Mineraria".

1. DESCRIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI PROGETTO NELL' AREA EX FALCK (AT1)

Il comparto dell'area ex Falck è individuato dal PGT Vigente come AT1 (Area di Trasformazione da assoggettare a Piano Attuativo). La destinazioni d'uso ammesse da Vigente PGT sono:

- aree di verde pubblico attrezzato pari almeno al 50% dell'area;
- scalo merci ferroviario e attività di smistamento delle merci di transito;
- attività turistico ricettiva;
- attrezzature sportive e tempo libero

Detto comparto è diviso in due "Subcomparti" definiti AT1A e AT1B.

Il comparto A misura complessivamente mq 71996 e, dal PGT vigente è suddiviso in tre Subcomparti: il sub. 1 a verde privato e a verde pubblico; il sub. 2 è relativo allo scalo merci, quindi la parte del binario interno e la fascia che lo affianca verso ovest; il sub. 3 è relativo agli edifici esistenti e in uso da parte di Novate Mineraria, e ad esso è assegnata una destinazione turistico-ricettiva: Il PGT consente la modifica della suddivisione dei sub-comparti

La proposta di Variante Urbanistica manterrebbe la stessa perimetrazione complessiva dell'AT1A ma suddividendolo in due sub-comparti: Subcomparto 1, legato all'intera porzione in cui sono presenti i volumi, il piazzale, lo scalo merci e il tratto di strada provinciale di recente formazione, pari a mq 65656; Subcomparto 2, legato al solo impianto di depurazione, pari a mq 6340.

Complessivamente la superficie coperta richiesta in Variante di PGT, valutata sulla base del progetto oggi definito e comprensiva di una percentuale di aumento possibile, è valutata in 15.000 mq.

La superficie da destinare a verde privato ad uso pubblico, proposta in variante urbanistica da realizzare all'interno del subcomparto 1 dell'AT1A è definita dal progetto in mq 6817.

La superficie destinata a Viabilità Pubblica, relativa al tratto di strada provinciale già ceduta e ad una quota ancora da cedere per la realizzazione di 'rotonda' di ingresso al comparto A, è pari a mq 2510.

La superficie destinata a parcheggio ad uso pubblico prevista in progetto è di mq 940.

Il Comparto B misura, da PGT Vigente, complessivamente mq 10031 e di esso è da intendersi la previsione di PGT Vigente a turistico ricettiva; di detto comparto sono definiti da PGT:

- indice di fabbricabilità fondiaria 1mc/mq
- altezza massima fabbricati mt 7,00
- rapporto di copertura massimo 30%

Per detto Comparto B si richiede di definire in Variante di PGT, come compatibile in quota parte alle destinazioni di PGT Vigentie, una destinazione a Servizi legati al Comparto A.

Nel sistema complessivo di quello che abbiamo definito 'parco produttivo' l'area ex Falck assume una posizione strategica e si presta favorevolmente a svolgere una serie di funzioni connettive. Essa dovrà accogliere il materiale già frantumato, proveniente dalle cave, per le diverse lavorazioni a cui si presta, con le dovute garanzie nei confronti del paese rispetto alla protezione dalle polveri e dai rumori. Il progetto architettonico e di paesaggio dovrà risolvere al meglio il rapporto tra l'infrastruttura e le differenti specificità del contesto territoriale, anche ponderando le dimensioni stesse dell'infrastruttura tanto da permettere un uso a 'verde privato ad uso pubblico' (parco didattico) una parte della sua attuale superficie di proprietà.

La presenza dello scalo ferroviario costituisce una particolare risorsa non solo per la razionale organizzazione del ciclo produttivo nel rapporto tra essa e l'area di cava, ma pure per il favorevole contributo in termini di 'sostenibilità ambientale' che essa rappresenta per via del facile e conveniente trasporto delle merci prodotte che essa potrà organizzare su rotaia.

L'attività in area ex Falck, come già sostenuto nella relazione generale per l'Accordo di Programma, è legata al materiale lapideo 'sanfedelino'. Il comparto assumerebbe dunque delle funzioni, e relative volumetrie, quali: le attuali parti amministrative dell'azienda e quella di magazzino; delle specifiche risoluzioni volumetriche per lo stoccaggio delle varie granulometri di inerte; una parte delle volumetrie sarà riservata alla produzione di conci in c.a. per galleria.

I comparti previsti per lo stoccaggio degli inerti (comparti e nastri di distribuzione) saranno da

prevedere entro volumi chiusi per dare le massime garanzie verso l'abitato di tenuta sia per il rumore che per le polveri.

Come già descritto nella relazione che accompagna la procedura attivata dell'Accordo di Programma, assume un ruolo decisivo lo "scheletro" in ferro esistente. Quest'ultimo nel lato verso la ferrovia è costituito da una trama tutta in ferro sia degli elementi verticali - pilastri principali più massicci e setti secondari ben più esili - e sia di quello orizzontale formato da una trave massiccia che serviva per portare il carro ponte. Il restauro di questa pre-esistenza industriale in ferro sarà attuato con un processo di sabbiatura per eliminare ruggine in stato molto avanzato ed una successiva tinteggiatura di colore grigio (in tonalità media). Di questo scheletro strutturale è previsto il restauro di tutta la porzione lungo la ferrovia, sostituendo alcuni degli elementi mancanti o danneggiati. La finitura del fronte lungo ferrovia di questa parte sarà attuata con una pannellatura in blocchi di cls prefabbricati tendenti al bianco per via dell'uso come inerte dello stesso 'sanfedelino', che andranno da terra fino all'intradosso del vecchio trave-carro-ponte. Al di sopra le specchiature strutturali conservate e sempre tenute faccia a vista, verranno richiuse con pannellature in policarbonato.

Verso nord, sempre nella descrizione del prospetto lungo ferrovia, in aderenza al corpo originario è previsto un grande volume impostato su un parallelepipedo a pianta rettangolare culminante nella parte più alta con una forma a pianta ovale con diametro maggiore perpendicolare alla ferrovia e formante una pronunciata tettoia verso est e verso ovest. La funzione di questo grande volume serve per racchiudere l'insieme delle macchine da cui hanno origine le partenze dei nastri che trasportano le ghiaie e le sabbie nei vari comparti organizzati nell'intorno . La ragione di un volume di tali dimensioni è derivata dall'esigenza di garantire la perfetta insonorizzazione dell'impianto rispetto al vicino abitato. La forma curvilinea che esso assume nelle sue parti più alte è invece derivata da ragioni unicamente architettoniche, cioè di evitare un prospetto continuo in linea retta di tali dimensioni e la cui quota è determinata da ragioni impiantistiche. Visto poi che le coperture di questo comparto industriale sarebbero molto visibili dai due versanti ad esso laterali, nel caso di questo volume svettante rispetto a tutti gli altri si è pensato ad una risoluzione del piano di calpestio formato da due tipi di ghiaie con colori molto in contrasto tra loro e formanti dei campi romboidali. La 'corona' metallica lievemente inclinata che perimetra l'ellisse è prevista in grigio come tutte le parti metalliche e risulta sollevata da una fascia di aperture a nastro chiuse con del policarbonato.

La rilevanza dimensionale di questo volume tende a porlo visivamente in primo piano già dal parallelepipedo di base poggiante a terra, le cui finiture esterne sono previste con dei pannelli in

c.a. prefabbricati con faccia a vista formata dal 'sanfedelino' a pezzatura grossa (ballast) scelta nella sua gamma più chiara (bianco) annessa nel fondo di colore grigio del calcestruzzo. In sostanza un 'dado' tanto svettante quanto luminoso per il colore e per la rifrazione della luce per la tipicità delle sfaccettature del 'ballast'.

In aderenza a questo volume dominante, verso nord, è collocato il comparto contenente il 'ballast'; pur con una sua lieve differenziazione la finitura verso l'esterno delle pareti ripropone la trama di elementi verticali in ferro presenti a partire dallo scheletro pre-esistente, tinte in grigio chiaro con la trama di elementi verticali in ferro di grigio appena più scuro che coprono la giuntura dei pannelli stessi.

2. LE MITIGAZIONI AMBIENTALI DEL PROGETTO INTERNE AL COMPARTO PRODUTTIVO EX FALCK (AT1 A)

Oltre alla rilevante quota di verde ad uso pubblico che viene proposta (mq 6817), l'intero progetto è caratterizzato da una particolare attenzione a tutta una serie di opere di mitigazione ambientale sia interne che esterne al comparto.

Il verde ad uso pubblico è definito in una fascia lungo il confine ovest, con aumento di circa 50 centimetri rispetto alla quota attuale del piazzale per ricaricare della idonea terra da coltivo – previa posa di un 'tappeto anti-radice – sopra al manto impermeabilizzante.

Oltre al verde ad uso pubblico il progetto prevede

La fascia di giardino più vicina al piazzale è prevista con una copertura arbustiva che deve servire come protezione tra due parti con tipologia d'utenza radicalmente differenti: la previsione di un utilizzo didattico del giardino anche per scuole di bassa fascia d'età in cui raccontare una parte della storia locale attraverso la pietra 'sanfedelino' e, in contiguità, l'attività produttiva vera e propria con ciò che comporta in termini di esigenze tecnologiche, dimensioni delle stesse e pericoli che potrebbero comportare. Per il giardino didattico è prevista la messa a dimora anche di alberi a basso fusto (saliceto) disposti a filare. In un posizione centrale rispetto al giardino viene individuata un'area di sosta con affaccio verso il canale di riva.

Nella parte nord del comparto è prevista una rilevante copertura alberata con la quale attutire la presenza dei volumi edilizi soprattutto per chi transita sulla strada provinciale in direzione Colico o si trova in prossimità del ponte su Canale di Riva. Un preciso disegno d'alberatura a filare risolve anche la nuova area a parcheggio posta nelle immediate vicinanze del nuovo ingresso al comparto per mezzo di una 'rotonda' che si snoda dal nuovo tratto della strada provinciale nelle vicinanze del sottopasso ferroviario.

Un filare d'alberi di basso fusto per una lunghezza di circa 130 metri è previsto tra il binario interno e il muro della ferrovia nella parte più a nord del comparto. Altri tratti di piccoli filari alberati sono previsti nei pressi dell'ingresso originario.

3. LE MITIGAZIONI AMBIENTALI DEL PROGETTO ESTERNE AL COMPARTO PRODUTTIVO EX FALCK

Il progetto che sottoponiamo tenta di affrontare con attenzione anche le parti contigue al comparto ex-Falk, sia a valle (ovest) dove ora passa la pista ciclabile della Valchiavenna, sia subito ad est del muro della ferrovia nell'interno dell'edificio della stazione. Verso la pista ciclabile il progetto affronta la mitigazione ambientale del muro al confine ovest dell'area ex-Falk. Il manufatto esistente si sviluppa ad arco ed è lungo 550m con circa 5m di altezza media. Il muro, edificato in cemento armato a vista, si presenta oggi in condizioni generali buone; anche se la superficie non è più omogenea per la presenza di sedimenti e licheni data l'età dello stesso. Il muro è stato edificato dall'industria Falk per permettere di tenere la medesima quota della ferrovia in tutto il comparto industriale siderurgico. La cartolina d'epoca di seguito riportata rappresenta un muro d'argine del canale che deriva dal Pozzo di Riva e che sembra corrispondere all'attuale muro di confine/contenimento.

il progetto prevede la valorizzazione botanica del luogo con nuove piantumazioni di essenze autoctone, che valorizzino la qualità ecologica di quest'area.

Data la grande lunghezza del manufatto sono usati diversi gruppi di vegetazione proprie delle zone umide limitrofe, in modo da creare un disegno vario, più naturale ed in armonia con la sponda del canale. Nella fascia tra la pista ciclabile esistente ed il muro il progetto prevede la messa a dimora di una vegetazione che lo maschererà in gran parte. Nella fascia più ampia verso il canale sono previsti interventi che dovrebbero essere coordinati e condivisi con gli enti preposti alla gestione e stesura dei piani di gestione del sito. Nel primo tratto verso nord, dove la fascia di terreno tra muro e pavimento è ridotta, si propone la piantumazione di vegetazione erbacea ad alto portamento con specie come *Phragmites australis*, *Typha latifolia*, *Iris pseudocrus*, *Lythrum salicaria* e *Sparganium erectus*. Nel tratto centrale in cui le fasce sono più ampie, si propone la creazione di un piccolo rilevato a ridosso del muro, piantumato con specie arbustive (*Cornus sanguinea*, *Prunus padus*, *Salix cinerea*, *Viburnum opulus*), ed arboree (*Alnus glutinosa*, *Fraxinus excelsior*, *Salix alba*), che implementano e completano la vegetazione esistente. Nel tratto a sud dove è presente un canale di scolo in muratura a ridosso del muro, la vegetazione esistente è più

svilupata ed è prevista la piantumazione di uno strato arbustivo denso in modo da creare un sottobosco e schermare il muro. Essendo la fascia di terreno ad Ovest della pista ciclabile più ampia, si propone una piantumazione più estesa di erbacee igrofile (*Phragmites australis*, *Typha latifolia*, *Iris pseudocrus*, *Lythrum salicaria* e *Sparganium erectus*) in modo da diffondere anche in questa zona le specie proprie del sito della rete europea Natura 2000.

Condizione totalmente differente rispetto a quella alla base del muro di contenimento dell'area ex Falk verso la pista ciclabile, è costituita dalla parte subito ad est del muro che definisce il confine con la linea ferroviaria. La strada statale SS36 e la strada ferrata corrono in parte parallele e divise da un muro basso in pietrame. Solo tra l'edificio della stazione e la nuova rotonda stradale di recente formazione la strada prende una certa distanza della linea ferrata, mentre il confine tra ferrovia ed ex area Falk è invece delimitato da un muro in pannelli prefabbricati di cls di bassa qualità lungo più di 500 metri. Nelle indicazioni di progetto da noi formulate è stata data una indicazione di sistemazione a verde con filari di alberature di specie autoctona e d'altezza che non superi i 5/6 metri, disposte all'interno dell'area ferroviaria e sui due lati dell'edificio della stazione. Queste piantumazioni costituirebbero, sia un contributo significativo ad una riqualificazione dell'intorno della stazione di Novate Mezzola, sia una presenza importante per equilibrare, in quella parte, il nuovo insediamento industriale. Questo sia dal punto di vista della percezione dal paese, sia per chi percorre la SS 36 viaggiando da Colico nel tratto prima della nuova rotonda.

4. LA VIABILITA' DI ACCESSO AL COMPARTO PRODUTTIVO EX FALCK

La viabilità d'accesso ora esistente al comparto è collegata all'attuale passaggio a livello. Con il nuovo sottopasso realizzato dalla Provincia di Sondrio si è determinata una oggettiva condizione di possibile accessibilità al comparto decisamente più sicura e razionale. Questo comporta la previsione di una rotonda di accesso che andrebbe a migliorare quello già realizzato con i recenti lavori ma solo come accesso di soccorso. Il tratto di strada provinciale realizzato, compresa la rotonda che si propone, è interamente compreso nell'AT1A per una superficie complessiva di mq 2510.