

COMUNE DI CASTRONNO

(Provincia di Varese)

STUDIO PER LA VERIFICA VIABILISTICA DELLA STRADA PROVINCIALE SP 341

1. Obiettivi e metodologia del presente studio.

Commissionando il presente studio, il Comune di Castronno ha inteso pervenire ad una puntuale verifica della situazione complessiva della strada provinciale che attraversa il suo territorio da sud a nord, dal confine di Albizzate al territorio di Gazzada Schianno.

La necessità di una puntuale ricognizione della Via Roma e del Viale Lombardia (come è denominata la SP 341 nel territorio di Castronno) deriva dalla volontà di fissare criteri, limiti e prospettive per i manufatti da realizzare a contorno del tracciato viario e segnatamente per la realizzazione di recinzioni, marciapiedi, banchine, spazi di sosta, ecc.

L'indagine prende le mosse dalla puntuale verifica della cartografia già utilizzata per la stesura del Piano di Governo del Territorio, con accurato rilievo in luogo di tutti gli ambiti meritevoli di approfondimento, al fine di poter disporre di una base cartografica assolutamente certa, con eliminazione e correzione delle imprecisioni presenti a più ampia scala.

Nella Tavola Zero l'intero tracciato della SP 341, riprodotto in scala 1: 5.000, è stato suddiviso in sette tavole in scala 1: 500 parzialmente sovrapposte, per consentire una veloce consultazione da parte del personale dell'Ufficio Comunale del Territorio; queste tavole presentano lo stato di fatto con le principali informazioni (quote, presenza di muri di sostegno, di recinzioni in rete, di guard-rail, rive erbose, ecc.).

All'interno di queste tavole in scala 1:500 vengono individuati specifici ambiti per i quali sono predisposti elaborati di dettaglio in scala 1: 200 con proposte ritenute meritevoli di approfondimento da parte dell'Amministrazione comunale.

Le proposte riguardano gli allineamenti da rispettare, e la (possibile) realizzazione di tratti di marciapiedi o di banchine attrezzate come percorsi ciclopeditoni.

2. Descrizione della viabilità provinciale nel territorio di Castronno.

L'intera vallata dell'Arno è caratterizzata dal passaggio di tre importanti vie di comunicazione: la ferrovia Milano-Varese-Porto Ceresio; l'autostrada A8 dei laghi; la ex Strada Statale 341, oggi Strada Provinciale 341, detta Varesina.

La SP Varesina, che attraversa il paese da sud a nord per tutta la lunghezza, ha una duplice importanza dal punto di vista industriale e residenziale, sia per l'allineamento di importanti complessi lungo il suo percorso, sia perché l'espansione edilizia si è saldata sull'asse nord-sud con quella di Gazzada e Albizzate.

Il tracciato di via Roma/viale Lombardia è costituito da un nastro asfaltato, indicato sulle tavole con colore grigio; le due corsie di marcia sono delimitate da strisce bianche oltre le quali è presente uno spazio asfaltato contro il marciapiede e contro la banchina laterale in terra battuta. Mediamente, lo spazio destinato alla viabilità veicolare presenta una larghezza di ml 7,50.

Quasi tutto il percorso, di lunghezza complessiva pari a km 2,750, è caratterizzato dalla presenza di un marciapiede, a volte sul lato destro, a volte sul lato sinistro, raramente su entrambi i lati a causa della presenza di recinzioni -sovente con funzione di muri di sostegno- poste immediatamente a ridosso della carreggiata.

Nelle tavole in scala 1: 500 sono indicati anche i punti da cui sono state scattate le fotografie riprodotte su ogni elaborato. La visione dei luoghi, unitamente alle didascalie riportate, fornisce una sufficiente informazione delle caratteristiche dell'arteria stradale.

Tavola 1.

Partendo da sud, assistiamo alla circostanza che la strada provinciale, fino all'innesto con via Arno, è per metà ricadente in territorio di Castronno e per metà in territorio di Albizzate. Nel presente studio è stata rilevata anche la porzione albizzatese, al fine di suggerire gli interventi ritenuti necessari in corrispondenza dell'ingresso dell'edificio commerciale (già emporio Tigros) di cui si parlerà più avanti.

Da via Arno al cavalcavia sull'autostrada, e oltre, il lato sinistro della strada presenta una riva erbosa scoscesa protetta da guard-rail, mentre il lato destro è dotato di marciapiede di larghezza ml 2,00 che continua fino alla rotatoria di recente realizzazione che disimpegna la viabilità di accesso al nuovo centro commerciale Tigros.

Tavola 2.

Dopo la rotatoria di recente realizzazione la strada presenta, sul lato sinistro, un guard-rail continuo che protegge la sponda del torrente; mentre lungo il lato destro si snoda il proseguimento del marciapiede, che si interrompe solo in corrispondenza dell'imbocco su via Roma della centrale via Cavour, subito dopo il sottopassaggio della ferrovia.

Dopo le regolari strisce pedonali di attraversamento, riprende il marciapiede che si sviluppa lungo il muro di contenimento del terrapieno antistante il lungo edificio porticato. A questo punto il marciapiede (che si snoda sul lato destro di via Roma) si interrompe; il pedone è invitato -utilizzando strisce pedonali- ad attraversare la carreggiata stradale per sbarcare sul marciapiede di sinistra che non avrà interruzioni per tutto il percorso verso nord. Questo marciapiede, realizzato negli Anni '90, ha contribuito in modo egregio a garantire la tutela del pedone, sia per il suo sviluppo in lunghezza che per la sua larghezza (mai inferiore a ml 2,00).

Per tutta la lunghezza del percorso riportato sulla tavola 2, il lato destro presenta muri di sostegno, di diversa altezza, a servizio di edifici arretrati.

Preso atto della presenza di un ampio e confortevole marciapiede sul lato opposto, si ritiene di non dover imporre immediati arretramenti sul lato destro, la cui onerosità non appare compensata da un effettivo vantaggio per la sicurezza.

Permane comunque la previsione, in analogia ad altre situazioni, di prescrivere un arretramento di ml 1,50 in caso di demolizione e ricostruzione dei manufatti esistenti.

Tavola 3.

Dopo i muri di sostegno individuati nella Tavola 2 si incontra un edificio completamente a filo asfalto, al quale si addossa una stretta strada di accesso in salita.

L'uscita dei veicoli sulla SP 341 è sicuramente molto pericolosa; e appare necessario proporre un vincolo -in caso di intervento edilizio sull'edificio che superi le manutenzioni- perché venga ricercata ogni soluzione atta a garantire una congrua visibilità del tratto stradale interessato.

Prima di arrivare alla rotatoria che disimpegna la via Monte Rosa, sono previsti due ambiti di approfondimento, di cui si tratterà nel paragrafo dei particolari.

Tavola 4.

La pedonalità è completamente garantita sul lato sinistro, soprattutto in corrispondenza del cimitero. Un approfondimento è previsto in corrispondenza di un attraversamento pedonale esistente, di cui si tratterà nel paragrafo dei particolari.

Tavola 5.

Anche dopo la rotatoria che adduce all'autostrada, il marciapiede è continuo sul lato sinistro della strada, via via restringendo la sua larghezza; il lato destro è caratterizzato da recinzioni a filo strada dietro le quali sono presenti edifici di tipologia industriale stretti tra la Strada Varesina e la linea ferroviaria.

Più avanti si esamineranno alcune proposte di intervento.

Tavola 6.

Il marciapiede situato sul lato sinistro termina all'incrocio con via Piemonte; più avanti, iniziando dallo stabilimento ex Bertolina, la SP 341 è dotata a sinistra di ampie banchine laterali, in parte erbose e in parte in terra battuta. Il lato destro, invece, è caratterizzato dalla presenza di un fossato di scolo, incuneato tra due elementi in calcestruzzo.

Tavola 7.

L'ultimo tratto di strada, ormai in zona periferica, presenta ampie banchine laterali, meritevoli di intervento, come previsto nei particolari evidenziati nelle Tavole successive.

3. Particolari oggetto di approfondimento.

Una volta eseguita la ricognizione della situazione esistente, illustrata nelle tavole precedenti, il presente studio propone alcuni interventi che l'Amministrazione Comunale potrà valutare ed eventualmente mettere in atto con l'opportuna gradualità.

Particolare A.

Al confine con Albizzate è possibile regolamentare il traffico in entrata e uscita dal centro commerciale ex Tigros realizzando tre corsie di marcia da nord a sud, di cui quella centrale per la svolta a sinistra. L'uscita obbligatoria dal parcheggio commerciale

con svolta a destra (fino a raggiungere la vicina rotatoria per il cambio di direzione verso Gallarate) eviterebbe la possibilità di incidenti.

L'intervento, che non presenta particolari difficoltà tecniche, potrebbe essere messo in capo (eventualmente) alla sopravvenuta attività commerciale, in rapporto al tipo di attività e al traffico veicolare derivante.

Particolare B.

In corrispondenza dell'attività di rivendita di materiali edili è presente un ampio arretramento della recinzione; lo spazio su strada si presenta dissestato, in terra battuta.

La proposta consiste nel fissare a metri due dall'attuale corsia asfaltata il posizionamento di una nuova eventuale recinzione, mettendo in capo all'operatore privato l'onere dell'asfaltatura della banchina asfaltata (che potrebbe anche assumere il significato di spazio di sosta longitudinale). Viene scartata l'ipotesi di costruzione di un marciapiede, già presente sul lato opposto, che comporterebbe la presenza del cordolo di contenimento, elemento di impedimento dell'utilizzazione a parcheggio dell'area.

Si propone poi il prolungamento della banchina asfaltata (lunghezza circa ml 60,00, larghezza metri 2,00) fino alla scaletta di salita alla via Monte Rosa, dove sono presenti le strisce di attraversamento pedonale.

Particolare C.

La banchina di cui sopra potrebbe essere prolungata fino alla fermata degli autobus di linea, collegandosi all'asfalto esistente in corrispondenza della pensilina di attesa.

Appare conveniente la creazione di un marciapiede -con relativo cordolo, per una lunghezza di circa ml 10,00, larghezza ml 1,50- dalla fine della zona asfaltata al marciapiede esistente in corrispondenza della rotatoria, che risvolta su via Monte Rosa.

L'asfaltatura della banchina, per la lunghezza complessiva di circa ml 50,00, larghezza ml 2,00, garantirebbe ulteriori spazi di sosta per veicoli.

Particolare D.

Subito dopo l'area cimiteriale, è presente un attraversamento pedonale che porta su una banchina erbosa, quindi inutilizzabile per il pedone.

Si propone di asfaltare quel tratto di banchina (circa ml 30,00, larghezza ml 2,00) che si collegherebbe alla zona già asfaltata.

Particolare E.

Dopo la rotatoria che disimpegna l'accesso all'autostrada, sul lato destro è presente una banchina assai dissestata, meritevole di sistemazione anche per realizzare un'area di sosta per veicoli, assolutamente assente nelle vicinanze, dove è anche presente un istituto di credito.

Particolare F.

La presenza di un passaggio pedonale senza sbocco logico sul lato destro di Via Roma suggerisce la predisposizione di un marciapiede (lunghezza circa ml 30,00, larghezza ml 1,50) particolarmente significativo vista la vicinanza con Cascine Maggio e il punto di ristoro.

Particolare G.

La continuità del marciapiede sul lato sinistro di Via Roma è lievemente pregiudicata da due piccole aiuole, all'esterno della recinzione privata, che riducono la larghezza del marciapiede a meno della regolamentare dimensione minima di ml 1,50.

Un'ipotesi di lavoro è quella di una loro riduzione o eliminazione.

Particolare H.

Dopo la Ditta ex Bertolina, fino a Gazzada, il lato sinistro della SP 341 è caratterizzato da un ampio spazio in erba che costeggia l'asfalto.

Si propone la realizzazione di una banchina asfaltata, che si costituisca come pista ciclo-pedonale (larghezza minima ml 2,00).

Particolari I/L.

Quanto sopra proposto è valido anche sull'ultimo tratto della viabilità situata nel territorio comunale di Castronno; in particolare, anche il lato destro potrebbe assumere le stesse caratteristiche.

4. Conclusioni.

La ricognizione puntuale effettuata sulla SP 341 e le proposte operative affidate alla volontà dell'Amministrazione comunale costituiscono il risultato del presente studio.

Rimane fermo il principio stabilito all'articolo 5.9 del Piano dei Servizi, che recita:

“Lungo la SP 341 le nuove recinzioni devono rispettare l’arretramento minimo di ml 2,00 dal nastro asfaltato esistente, fatte salve maggiori imposizioni fissate dalla Provincia e dal Codice della strada.

L’arretramento di cui sopra potrà essere puntualmente modificato, in aumento o diminuzione, a seguito di approvazione da parte del Consiglio Comunale di studio particolareggiato dell’intera strada provinciale presente nel territorio comunale finalizzato alla previsione di marciapiedi, spazi di sosta, percorsi ciclo-pedonali, ecc. tenuto conto delle preesistenze.”

Occorre comunque precisare:

- che per “nuove recinzioni” si deve intendere anche la sostituzione delle recinzioni esistenti (ad esempio la costruzione di una recinzione definitiva in sostituzione della rete metallica presente anche se ancorata su cordolo di fondazione);
- che in presenza di marciapiede è ammessa la ricostruzione delle recinzioni esistenti nella medesima posizione;
- che sulle recinzioni esistenti -soprattutto se si costituiscono come muro di sostegno- sono ammessi miglioramenti qualitativi (posa in opera di cancellata in luogo di rete metallica, sostituzione del paramento decorativo, e simili) senza obbligo di arretramento;
- che per nuove recinzioni, compreso i casi di demolizione e ricostruzione della recinzione esistente, scatta l’obbligo di arretramento minimo di metri 2,00 dall’asfalto stradale, fatta eccezione per le zone contrassegnate con linea continua di colore blu dove l’arretramento è limitato a metri 1,50 (uno e cinquanta).

Ottobre 2013

dott. arch. Claudio Maffiolini