

RELAZIONE

PREMESSA

L'abitato di Manera è storicamente diviso tra i comuni di Lomazzo e Rovellasca, rispettivamente a nord e a sud ed è interamente collocato a ovest del torrente Lura. La porzione amministrata dal comune di Lomazzo è nettamente separata dall'abitato principale del comune non solo per la presenza di due arterie importanti quali la strada provinciale n 32 e l'autostrada Pedemontana, quest'ultima realizzata in trincea ma anche da una estesa area agricola, posta tra queste che misura circa 1,5 km dai limiti degli abitati storici.



1- Vista aerea dell'area tra l'abitato di Lomazzo a nord e l'abitato di Manera a sud

Gli abitati sono collegati tra loro dalla Strada Provinciale n 30 che per ampi tratti corre parallelamente al tracciato della ferrovia Milano-Como. Nel tratto tra Pedemontana e la SP 32, in senso nord sud si è sviluppata un'area di dimensioni relativamente contenute, edificata con prevalenza produttiva. In comune di Lomazzo nessun insediamento è intervenuto a ovest del

tracciato ferroviario, a eccezione dell'insediamento storico della Cascina Braghe.

Del tutto diversa la situazione della Manera di Rovellasca, quanto a collocazione e sviluppo nel corso dell'ultimo cinquantennio.

Il comune di Rovellasca, ha un superficie territoriale di 3,3 k², poco meno di un terzo rispetto a Lomazzo che ha superficie di 9,36 k². Il suo centro storico è collocato a est del torrente Lura che attraversa il territorio comunale in direzione nord-sud è il cui aerale è stato progressivamente eroso dallo sviluppo dell'edificazione come evidenzia il confronto con i confinanti comuni di Lomazzo a nord e Rovello Porro a sud (immagine n 2). L'utilizzo a fini edificatori delle aree a ovest del torrente è avvenuto in prevalenza nel periodo dagli anni 50 a tutti gli anni 80 ed è caratterizzato da un tessuto di edifici unifamiliari con ampi giardini, oltre alla presenza di importanti manifatture prevalentemente concentrate a sud della via XX Settembre che collega la stazione di Rovellasca Manera al centro storico.



2 - Vista aerea di Rovellasca con Manera a ovest del torrente Lura, si evidenzia la ridotta dimensione dell'area circostante il torrente rispetto alle aree collocate a nord in comune di Lomazzo e a sud in comune di Rovello Porro.

Al contrario di quanto avvenuto nella Manera di Lomazzo, a partire dagli anni 80 l'espansione edilizia di Rovellasca ha interessato le aree agricole ubicate a ovest della ferrovia, con un insediamento che ha progressivamente occupato un'area di circa 18,5 ha.

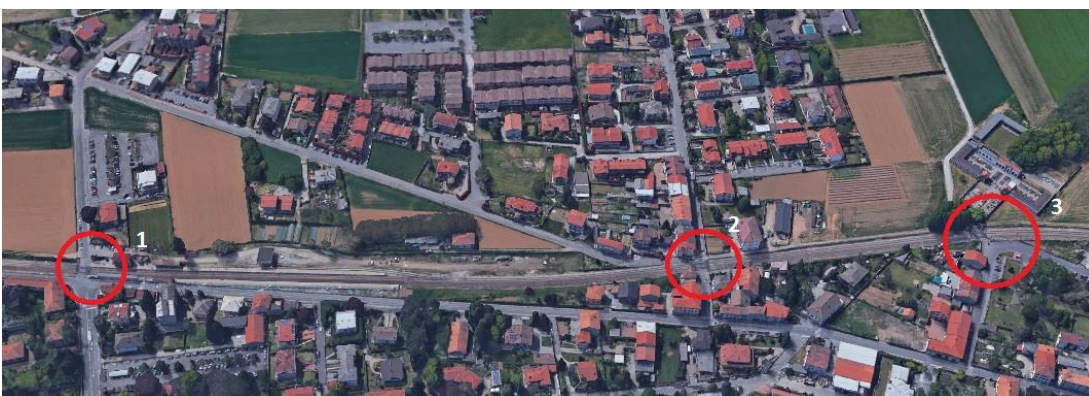
L'abitato si è rapidamente sviluppato sino a raggiungere, al gennaio 2017, il numero di 1460 abitanti suddivisi in 580 nuclei familiari, con ulteriori possibilità di sviluppo, sia pure in quantità limitata.

LE RAGIONI DELLA VARIANTE

La raggiungibilità dell'area, ubicata a ovest della ferrovia, è oggi consentita da tre passaggi a livello collocati nello spazio di circa 600 m, rispettivamente:

- A sud sul confine tra Rovellasca e il comune di Rovello Porro, sul fianco della stazione ferroviaria Rovellasca-Manera e di fronte a via XX Settembre che rappresenta la strada principale per raggiungere il centro di Rovellasca dalla via XXV Aprile (SP 30)
- All'interno dell'abitato di Manera, in corrispondenza alla via Carso che si diparte dalla via XXV Aprile (SP 30) a circa 430 m a nord rispetto al precedente.
- A nord a confine con l'abitato della Manera di Lomazzo, raggiungibile dalla via Vittorio Veneto, all'altezza del cimitero di questa frazione, ubicato a ovest della linea ferroviaria. Dei tre passaggi a livello solo due consentono il normale transito degli automezzi. Nei pressi del cimitero, superato il passaggio a livello, la strada diventa una consortile sterrata, non utilizzabile per il traffico di penetrazione.

Il passaggio a livello di via XX settembre, accanto alla stazione è allineato alla SP 30 mentre l'altro in via Carso si trova a circa 40 m dalla provinciale.



3 – DA sinistra:

1 passaggio a livello stazione di Rovellasca Manera via XX settembre –

2 passaggio a livello di via Carso –

3 passaggio a livello via Vittorio veneto- Cimitero

Nell'arco delle circa 18 ore, in cui avvengono i transiti lungo la linea ferroviaria, il numero dei convogli somma complessivamente a 76. Questi, di norma, raggiungono la stazione di Rovellasca-Manera con uno sfasamento di 9 minuti nelle due direzioni, con esclusione di pochi treni nella parte centrale della giornata. Condizione che determina lunghi periodi di interruzione del transito ai passaggi a livello e il conseguente formarsi di code di auto in attesa sul tracciato della SP 30. Strada con sostenuti livelli di transiti e sezione inadeguata, da un massimo di 7 m sino a un minimo di 5 m all'interno del nucleo storico di Manera. Dimensioni che non consentono la contemporaneità della sosta dei mezzi in coda in attesa dell'attraversamento dei passaggi a livello e dello scorrimento del traffico nelle due direzioni.

Con il conseguente formarsi di code nei due sensi di marcia.

VIA ROMA		MERCOLEDI 15 FEBBRAIO 2017		VENERDI 17 FEBBRAIO 2017	
Fascia oraria	Direzione		Direzione		
	vs SUD	vs NORD	vs SUD	vs NORD	
MATTINA					
06:00-07:00	146	215	161	201	
07:00-08:00	363	516	340	502	
08:00-09:00	402	557	431	575	
09:00-10:00	310	442	315	403	
SERA					
16:00-17:00	415	432	467	415	
17:00-18:00	469	446	471	488	
18:00-19:00	507	461	485	432	
19:00-20:00	345	334	324	361	

VIA ROMA		MERCOLEDI 01 MARZO 2017		VENERDI 03 MARZO 2017	
Fascia oraria	Direzione		Direzione		
	vs SUD	vs NORD	vs SUD	vs NORD	
MATTINA					
06:00-07:00	132	190	121	133	
07:00-08:00	343	488	311	452	
08:00-09:00	383	520	353	463	
09:00-10:00	325	417	331	386	
SERA					
16:00-17:00	393	390	399	361	
17:00-18:00	457	453	441	473	
18:00-19:00	486	433	444	468	
19:00-20:00	363	336	342	347	

4- Rilievo dati traffico su via Roma- marzo 2017 –

Fonte STUDIO AMBIENTE E TERRITORIO - Angera VA

La vera e propria interruzione del traffico assume connotati di insostenibilità nel caso di ritardi e potenzialmente drammatici nelle

situazioni di guasto alle apparecchiature automatiche di innalzamento delle sbarre.

Condizioni che, in assenza di una soluzione di attraversamento della linea ferroviaria, potrebbe anche peggiorare in relazione alla introduzione di provvedimenti di traffic calming nella strettoia della Manera di Lomazzo.

Per le ragioni esposte la realizzazione di una struttura permanente di attraversamento del sedime ferroviario assume carattere di priorità e indifferibilità.

Di qui le motivazioni della variante urbanistica che consenta la realizzazione a tempi brevi di un sottopasso a fronte dell'impegno di regione Lombardia, di Ferrovie Nord e dei comuni di Lomazzo e Rovellasca a procedere in tempi rapidi alla realizzazione dell'opera.

LE SCELTE POSSIBILI

In fase preliminare sono state individuate e valutate criticamente tre diverse possibilità di operare, stante l'elevato livello di densità edilizia e la conseguente ridotta dimensione delle aree in cui inserire il manufatto e presenza di sottoservizi.

SOLUZIONE 1

Il posizionamento più naturale del sottopasso, in quanto in grado di collegarsi direttamente a una delle strade principali di accesso alla zona ovest è ubicato in corrispondenza alla via Carso (passaggio a livello n 2 nell'immagine 3)



5 - Passaggio a livello di via Carso

La fotografia che precede evidenzia senza necessità di altri commenti l'estrema difficoltà e onerosità di una simile soluzione in una porzione di territorio densamente edificata e con esigui margini di manovra, anche a motivo della ridotta distanza tra la SP 30 e la ferrovia

SOLUZIONE 2

Una seconda soluzione, per molti versi ottimale, in quanto potenzialmente capace di collegare il quartiere ovest direttamente alla strada di accesso al centro storico di Rovellasca presenta una maggiore fattibilità ma oneri insormontabili in ordine ai costi di realizzazione. Il conseguimento del fine di realizzare i necessari percorsi di avvicinamento al sottopasso, comporterebbero l'acquisizione di una struttura produttiva dismessa ubicata in angolo sud-est tra le vie XX Settembre e la SP 30, in territorio di Rovello Porro. Ulteriore aggravio per questa soluzione è costituito dalla necessità di sottopassare, oltre alla ferrovia, anche la SP 30, a motivo della contiguità di questa con la linea ferroviaria. Sono infine presenti numerosi sottoservizi.



6 - L'incrocio SP 30- via XX Settembre. In evidenza l'azienda dismessa

SOLUZIONE 3

In prossimità del passaggio a livello di via Vittorio Veneto - Cimitero a Lomazzo il sedime ferroviario si allontana dalla SP 30 di circa 100 m e

proprio sulla linea di confine tra Lomazzo e Rovellasca sono presenti ampie aree libere da edificazione, a est così come a ovest della ferrovia. Il solo ostacolo è rappresentato dalla presenza di un Piano di Recupero già convenzionato con il comune di Lomazzo le cui opere non sono però iniziate se non per la parte di demolizione dei fabbricati esistenti. L'inserimento di una rotonda lungo il tracciato della SP 30 e della rampa di accesso è pertanto possibile in relazione alla possibilità di variare il perimetro del Piano di Recupero, consentendone la realizzazione a parità di volumetrie edificabili e a condizione di ripercorrere ex novo il percorso di approvazione da ^{parte} del comune di Lomazzo.



7 - area ricompresa tra la SP 30 e la linea ferroviaria a confine tra i comuni di Lomazzo e Rovellasca

La collocazione del sottopasso in questo ambito presenta la criticità di dovere realizzare una strada che dal cimitero raggiunga l'abitato a ovest del tracciato ferroviario da nord, all'interno delle zone agricole dei due comuni, con adeguamento dei tracciati consortili esistenti. Per altro verso l'ubicazione baricentrica del sedime rispetto agli abitati di Manera dislocati nei due comuni ottimizza l'accesso all'area cimiteriale anche a livello pedonale e consente il raccordo tra la rete ciclabile esistente e quella in progetto quale opera di compensazione da parte di Pedemontana.

CONTENUTI DELLA VARIANTE

Entrambi i territori dei comuni di Lomazzo e Rovellasca sono coinvolti nella variante, in percentuali diverse e con una maggiore incidenza sul comune di Lomazzo, di seguito nel dettaglio si elencano i contenuti delle variazioni congiuntamente per le due realtà amministrative a rappresentare compiutamente l'intero contenuto della variante

A partire dal tracciato del SP 30, in territorio di Lomazzo denominata via Roma, è prevista una rotonda da cui si diparte la rampa a scendere verso il sottopasso. Il confine tra le due amministrazioni suddivide il sottopasso vero e proprio in due parti, pertanto all'interno del manufatto si entra nel territorio di Rovellasca con l'intero sviluppo della rampa a salire, collocata all'interno della fascia di rispetto del cimitero di Manera. Alla sommità del percorso è previsto un parcheggio a servizio del cimitero, capace di 31 posti auto, ancora una volta collocato in porzioni diverse nel territorio dei due comuni. Lasciato il parcheggio a destra del tracciato stradale si prosegue, in direzione ovest con un tratto rettilineo collocato in comune di Lomazzo, sino a raggiungere la via Monte Bianco con una curva a 90 gradi verso sud che riporta in territorio di Rovellasca e completa la variante raggiungendo la via Carso da nord.

Sin qui l'illustrazione della variante presenta contenuti necessariamente comuni alle due Amministrazioni. A seguire si illustrano gli aspetti di dettaglio che costituiscono corollario diversificato per i due comuni.

LOMAZZO

Di seguito si riportano i dati quantitativi riferiti al consumo di suolo.

CONSUMO DI SUOLO IN PGT		
SUPERFICIE COMUNALE	HA 936	100%
AREE URBANIZZATE	HA 267,23	28,55%
AREE NON URBANIZZATE	HA 668,77	71,45%
CONSUMO DI SUOLO IN VARIANTE		
AREE URBANIZZATE	HA 267,50	28,58%
AREE NON URBANIZZATE	HA 668,50	71,42%

VERIFICA DEL CONSUMO DI SUOLO PREVISTO DAL PGT

TOTALE AREE DI TRASFORMAZIONE RESIDENZIALE (TR1 – TR3 – TR4 – TR5)	Mq. 18.770
TOTALE AREE DI TRASFORMAZIONE PRODUTTIVE (calcolo secondo le NTA art.38 del PTCT) (TR6 – TR7)	Mq. 11.828
AREE DI TRASFORMAZIONE A SERVIZI COMUNALI (TRP1 – TRP4 – TRP6a)	Mq. 8.750
TOTALE ESPANSIONE COMPLESSIVA	Mq. 39.348

L'espansione massima ammissibile nel Comune di Lomazzo è pari a 7,21 Ha ai quali sono da aggiungere 4,00 HA per l'applicazione dell'1,5% di incremento ammissibile aggiuntivo dato dal ruolo di Polo attrattore.

Ciò porta la superficie massima di espansione possibile a 11,21 HA.

Il PGT prevede una espansione massima di 3,93 HA che è inferiore a 11,21 HA

LE PREVISIONI IN VARIANTE INCREMENTANO IL CONSUMO DI SUOLO IN MISURA PARI A 2700 M², INCREMENTANDO 42 IL VALORE CONTEGGIATO IN PGT DA 3,93 HA A 42,00 HA, COMUNQUE LARGAMENTE CONTENUTO NELLA MASSIMA ESPANSIONE POSSIBILE CALCOLATA SECONDO I CRITERI DEL PTCP DI COMO.

La quota di espansione ammessa può essere incrementata solo in applicazione dei criteri premiali di cui all'art. 39 del PTCT.

Il P.G.T. non ha fatto ricorso a tale facoltà.

Si è detto delle modifiche che la realizzazione del nuovo tracciato comporta al vigente Piano di Recupero, ubicato nel territorio di Lomazzo.

Alla data di adozione del vigente PGT la convenzione allegata al progetto di PdR era già stata sottoscritta avanti il notaio e in coerenza la previsione di PGT indicava lo stato del Piano di Recupero "in corso di esecuzione".

Il principale contenuto urbanistico di questo consisteva nella demolizione dei fabbricati esistenti e la loro sostituzione con un nuovo volume articolato su tre livelli, per un totale di 2194 m³.

L'introduzione della variante viabilistica incide sull'area del Piano di Recupero e sui terreni compresi tra questo e il tracciato ferroviario, riducendone l'estensione. Le aree collocate a est del tracciato ferroviario

sono parte del nucleo storico della Manera do Lomazzo e pertanto considerate come aree urbanizzate. A compensare la significativa perdita di superficie dell'area del Piano di Recupero la variante propone la modifica del perimetro di piano includendo le aree a ovest di questo sino a configurare un'area confrontabile per dimensioni con quella originaria.

Le tavole grafiche che accompagnano la Variante includono anche il nuovo perimetro del Piano di Recupero che va ad interessare un comparto di superficie analoga a quella del preesistente Piano: 1260 m² contro una previsione iniziale di 1460 m². Il percorso di approvazione del piano attuativo dovrà necessariamente essere ripreso dall'inizio e pertanto, diversamente da quanto indicato nel vigente PGT il piano è indicato come una nuova iniziativa e individuato nella tavola C2b2 con il numero progressivo 6.

L'art. 42 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole è coerentemente adeguato con le indicazioni di dettaglio relative ai contenuti della pianificazione esecutiva che si possono riassumere con la previsione di un volume teorico corrispondente a 2100 m³, individuati più esattamente in 700 m² di SLP, da articolare su due livelli, in coerenza con le altezze dell'edificio della corte agricola che fronteggia la via Roma, cui si prevede di addossare la testata del nuovo edificio con formazione di un portico pedonale a piano strada.

Ubaldo Castelli architetto

Como 19 maggio 2017

NOTA ESPLICATIVA

La tavola che segue costituisce lo stralcio delle aree interessate dalla variante e visualizza sinotticamente le previsioni urbanistiche dei due comuni nella situazione in atto e nella previsione della variante.

Si sottolinea che questo elaborato ha l'esclusiva funzione di mostrare in sintesi i contenuti della variante confrontati con lo stato attuale. La tavola riporta in modo sintetico le previsioni contenute negli elaborati C.1 Azzonamento e C.1.9 del PGT del comune di Lomazzo e negli elaborati 4 e 4C del PGT del comune di Rovellasca insieme alle perimetrazioni dei Piani di Recupero contenute nella tavola C.2b2 del PGT di Lomazzo.

