

IL "PEDUNCOLO" IVREA-BOLLENGO

Un progetto anacronistico e di grande impatto

1. Vicende recenti e trascorse

In agosto la stampa riferiva in merito all'accoglimento da parte della Regione Piemonte della proposta, formulata dalla Città metropolitana, di riconoscimento di otto opere pubbliche "prioritarie".¹ Tra di esse il cosiddetto "peduncolo" ovvero la **Variante di Ivrea (ex SS 228) dalla Strada Statale 26 (terzo ponte) al confine del Comune di Bollengo.**

La sorpresa non è stata poca perché dopo l'approvazione del progetto definitivo nel 2009 - e la sua mancata realizzazione per assenza di copertura finanziaria - i cittadini eporediesi se ne erano quasi dimenticati e nessuna sollecitazione è da loro pervenuta per una sua ripresa. Al tavolo tecnico sulla mobilità attivato nell'ambito del workshop *Idee per la nuova variante del piano (06/12/2017)*² prevaleva la convinzione che il progetto non fosse più considerato prioritario e che nel caso dovesse essere rivisto. Recepito in alcune mappe nel documento *Ivrea 2030. PRG variante generale – proposta tecnica preliminare (bozza 02/07/2019)*, non era tuttavia oggetto di menzione specifica nel paragrafo dedicato alla mobilità. A sponsorizzare l'opera restava l'Agenzia per lo Sviluppo del Canavese³ sebbene con motivazioni piuttosto generiche e alquanto datate.

Il progetto è di vecchia data perché già figurava nel PRGC di Ivrea del 1991 e variante 2000, nel PTCP 2003 e nel suo aggiornamento del 2009, benché con tracciati talora diversi. Tuttavia, nonostante sia trascorso tanto tempo dalla prima proposta a oggi, **i decisori non hanno ritenuto di reconsiderarla in un inquadramento progettuale di area vasta che tenga conto dei mutamenti intervenuti in ordine ai flussi di traffico, ai nuovi orientamenti della pianificazione urbanistica, al confronto con la cittadinanza.**

¹ *Il weekend di Ferragosto regala otto grandi cantieri stradali nella Città metropolitana*, "La Stampa", 16/08/2020

² <https://www.comune.ivrea.to.it/notizie/1862-ivrea-2030.html>

³ <http://www.agenziasviluppocanavese.it/>

2. Tracciato e caratteristiche del progetto

Il progetto sostenuto dalla Città metropolitana è relativo a un primo lotto d'opera interno ai confini della città d'Ivrea. Il tracciato si snoda su due assi. Il primo, lungo la sponda destra del Naviglio (con percorso parallelo a quello, su sponda opposta, di Via Casale) è delimitato nell'immagine dalle rotonde R1 e R6.⁴ Su di esso si innesta all'altezza di R2 la strada di direttrice ovest-est, "parallela" alla SP 228 (C.so Vercelli per la parte eporediese).

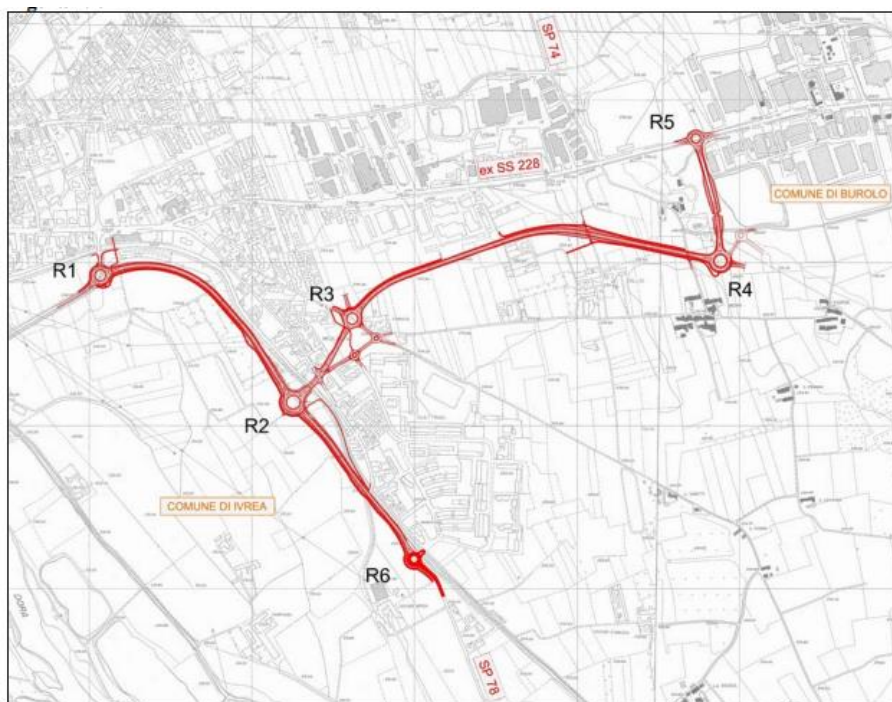


Figura 1. Tracciato del peduncolo nel PTC2

Le opere previste sono:

- circa 3400 m di nuova strada extraurbana;
- sei rotonde di medie dimensioni per il collegamento con la viabilità esistente;
- 2800 m di strade di servizio;
- 3 opere d'arte: il ponte sul Naviglio e due sottopassi stradali;
- 3 minirotonde di cui due nella zona del quartiere S. Giovanni ed una nella zona industriale di Burolo.⁵

4

http://www.provincia.torino.gov.it/speciali/2009/comp_amb_variante_ivrea/dwd/sintesi_non_tecnica.pdf

⁵ http://www.cittametropolitana.torino.it/cms/risorse/ambiente/dwd/via/provedimenti-verifica/ver251-300/DD_n.50-554464.pdf

3. Le motivazioni dell'opera

In un documento della ex Provincia si espongono le seguenti ragioni:

- l'attuale tracciato della ex SS 228 è notevolmente compromesso dalla presenza di zone residenziali nel tratto iniziale verso Ivrea e nel tratto successivo verso Burolo e Bollengo da zone commerciali ed industriali in continua espansione;
- il notevole flusso di traffico riscontrato sulla stessa, con code non indifferenti nelle ore di punta, ha quindi portato alla decisione di individuare un nuovo asse leggermente a sud che fungesse da alternativa alla strada statale per il traffico a lunga percorrenza.⁶

Circa la "continua espansione" di zone commerciali e industriali si ricorderà che negli ultimi anni ha subito rallentamento e che il fenomeno dei molti edifici inutilizzati induce a ritenere improbabili, nonché inopportune, ulteriori espansioni.

Osserviamo inoltre che : 1) la SP 228 è via suscettibile di ampliamenti; 2) in misura maggioritaria è già a tre corsie (talora affiancate da controviali); 3) il traffico è significativo ma sostanzialmente fluido e le "code non indifferenti nelle ore di punta" interessano fondamentalmente il "tratto iniziale verso Ivrea".



Figura 2. Ivrea, SP 228 in direzione Burolo

⁶ Idem



Figura 3. Ivrea, SP 228 in direzione Burolo

Il “collo di bottiglia” si deve oggi alla rotatoria su cui si innesta via Casale; nonché a quella successiva con collegamenti al terzo ponte, centro città e Fiorana. **Se un problema esiste è dunque relativo a poche centinaia di metri di percorrenza e pertanto dovrebbe essere affrontato con soluzioni meno impattanti e meno dispendiose della realizzazione di chilometri di nuove strade.**

4. Le alternative ci sono

Una prima azione alternativa potrebbe essere l’apertura del casello autostradale di S. Bernardo, già contemplato dal PRG vigente, utile a ridurre il transito di Via Casale diretto al casello di Albiano. Se la misura risultasse insufficiente potrebbe essere valutata la realizzazione dell’asse verticale del peduncolo, oltrepassante Ponte Breda. Ma privo dell’asse principale, orizzontale, che determinerebbe un esorbitante aumento di corsie tra Ivrea e Burolo. Infatti, esistendo già in parallelo alla SP 228 i collegamenti minori di via Burolo e via Bollengo, con una nuova via si totalizzerebbe un numero di corsie spropositato e pari a quello della tangenziale di Torino. Altra soluzione, d’impatto ridotto e con percorso assai più breve, potrebbe essere offerta all’altezza dell’incrocio tra corso Vercelli e via Casale da un collegamento alla strada del terzo ponte mediante ponte di attraversamento del Naviglio (evitando così il lungo percorso a progetto che impone il raggiungimento della R2 all’altezza del quartiere di S. Giovanni e poi, in direzione opposta, il riavvicinamento alla SP 228).

Questa diversa soluzione comporterebbe espropri e compensazioni adeguate, ma risulterebbe la più sostenibile anche sotto il profilo economico.

Si tratta in ogni caso di ipotesi la cui fattibilità dovrebbe essere verificata prima dell'avvio della soluzione più devastante e costosa.

5. Consumo di suolo, attività produttive, paesaggio

Il Piano territoriale di coordinamento provinciale del 2009 ereditava dal precedente l'ipotesi del peduncolo, ma in forte contraddizione con quelle stesse parti di piano in cui si esponevano nuovi orientamenti volti al contenimento del consumo di suolo, alla tutela del paesaggio, alla valorizzazione dell'agricoltura. Una contraddizione che oggi, trascorsi altri 11 anni, appare ancora più evidente.

Si leggeva nella documentazione del PTC2:

La realizzazione di nuove infrastrutture, ove necessarie, deve avvenire utilizzando, per quanto possibile, infrastrutture e tracciati esistenti, minimizzando lo spreco di territorio fertile, l'impatto su aree boscate e di pregio ambientale, l'impatto sul paesaggio, sulle emergenze naturalistiche, storico culturali, architettoniche.⁷

Raccomandazioni ancora più appropriate per un territorio già devastato da crescita massiccia e squilibrata come la periferia dell'eporediese. Con un ecosistema compromesso e non suscettibile di ulteriori aggressioni; come peraltro riconosciuto dal *Quadro conoscitivo* della Variante di PRG in corso di approvazione:

Ecosistema che in questi ultimi cento anni si è dilatato al punto tale da crescere quasi del 200%. Stiamo parlando di aree agricole che sono state sostanzialmente assorbite dall'espansione urbana e di una situazione agricola che si è impoverita perché non svolge più il ruolo storico che aveva in precedenza. Una forma rurale che non offre nulla alla città e viceversa. C'è una contaminazione negativa. Il piano attuale aveva previsto delle aree di protezione di ambito urbano che non riteniamo sufficienti. Non è sufficiente decretare un'inedificabilità delle aree, occorrono dei progetti che si

⁷ Provincia di Torino, *Schema di piano. Obiettivi e strategie generali. PTC2*, [2009], p. 132.

devono sviluppare in un'area che noi abbiamo identificato come buffer di protezione e collegamento tra la città e il mondo rurale.⁸

Nel documento si cita la realtà di zone agricole impoverite, tuttavia nell'area di cui parliamo le coltivazioni di mais e frumento sono estese e floride (come illustrano le immagini successive, con mappa e fotografia satellitare⁹). Sono inoltre presenti anche zone di pascolo utilizzate da una delle poche aziende che offrono latte fresco alla spina, a km 0.

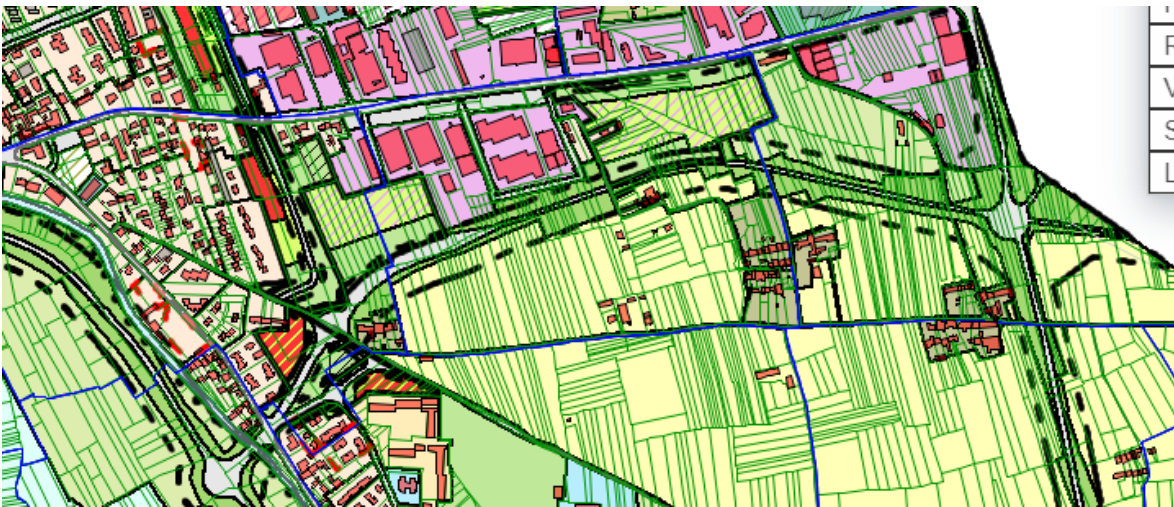


Figura 4. Ivrea, PRG, tracciato del primo lotto del peduncolo.



Figura 5. Fotografia satellitare della località.

⁸ https://www.comune.ivrea.to.it/ftp/PRG_proposta_tecnica_prog_preliminare/Relazioni-20200625T075411Z-001/Relazioni/R01a%20Relazione%20illustrativa%20-%20quadro%20conoscitivo.pdf
p. 149

⁹ La fig. 4 è ripresa da <http://map.portalecomuni.net/mapguide/wgis/ddd.html?Cfg=ce716ef5-f273-41b6-8bc1-a3bb91d05875>, la fig. 5 da Google Maps.

Il luogo, comprendente anche alcune fasce piantumate, costituisce zona di distacco tra le aree urbanizzate e i vecchi cantoni (Gillio, Meina, Parise), già soggetti a rigida normativa di tutela soprattutto per ragioni di natura paesaggistica. In altre parole parliamo di un'area di confine tra città e campagna che perderebbe l'attuale stato di zona *buffer* quando fosse attraversata da una nuova e zigzagante arteria.



Figura 6. Ivrea, canton Gillio, zona di attraversamento del peduncolo. Sul fondo la SP 228.



Figura 7. Ivrea, peduncolo, luogo di realizzazione della R4 (contigua al centro commerciale)



Figura 8 Tracciato del secondo lotto. Zona adiacente a canton Parise

6. Un progetto sommario e avulso dalla realtà odierna

Il progetto che la Regione ha definito prioritario è parziale, in quanto primo lotto dell'opera. Al secondo pertiene oggi soltanto un progetto di massima, non sottoposto a valutazione d'impatto ambientale. Questo secondo lotto, di cui non esiste certezza di realizzazione, si sviluppa su una lunghezza doppia rispetto al primo. Nell'immagine che segue, tratta dal Piano territoriale di coordinamento provinciale del 2009, è schematizzato il progetto complessivo. La strada di direttrice nord-sud separa il primo dal secondo lotto.

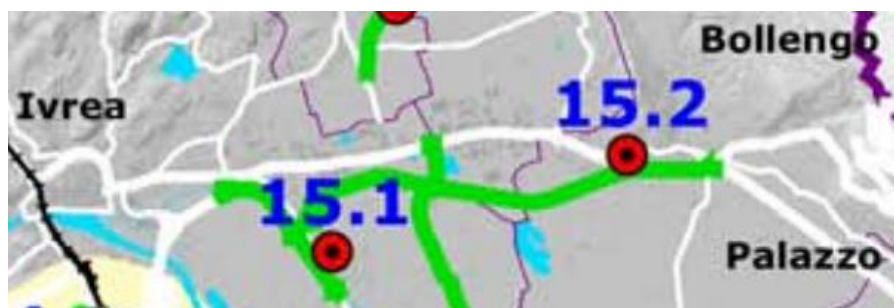


Figura 9. PTC2, sviluppo complessivo del peduncolo

Nella mappa del PGR d'Ivrea, il punto finale del primo lotto è una grande rotatoria all'altezza di canton Meina (denominata R 4 in fig. 1).



Figura 10. PRG Ivrea 2000, particolare



Figura 11. PRG Burolo 2018, particolare

Alla prima uscita della rotatoria una strada in direzione nord, perpendicolare all'asse del peduncolo, attraversa l'attuale zona di discarica, con laghetto, per raggiungere l'unico varco esistente sulla SP 228. Questa soluzione, qualora praticabile, comporterebbe la realizzazione di una nuova rotatoria sulla SP, tra il semaforo antistante al carcere e quello dello svincolo per il centro commerciale (R 5).

Alla seconda uscita, una via minore diretta al centro commerciale (Carrefour, Decathlon, etc.)

Alla terza, in direzione est, la continuazione dell'asse principale del peduncolo. Sulla mappa del PRG di Ivrea appare rettilinea, senonché l'ingombro della zona commerciale ingiunge una pronunciata curva verso sud, radente canton Parise, come evidenziato dalla mappa del PRG di Burolo (fig. 11). Di qui allo sbocco finale, su un crocevia di Bollengo, altro vasto consumo di suolo seminativo.

Nella mappa del PRG d'Ivrea (ma non più in quella di Burolo) appare una quarta strada, in direzione sud, verso Albiano. Nell'ipotesi iniziale doveva servire al collegamento con il centro commerciale di Mediapolis, ad Albiano, costituendo così una delle ragioni "forti" dell'opera (come sostenuto nel 2009 dal responsabile

dell'istruttoria per la VIA, in sede di conferenza dei servizi). Va da sé che, tramontata definitivamente l'ipotesi di Mediapolis, si offre oggi un altro elemento di riconsiderazione delle motivazioni dell'opera. Si osserva per inciso che l'ipotesi di una terza via di collegamento ad Albiano, quando già esistono vie adeguate sia da Bollengo sia da Torre Balfredo, offre il chiaro esempio di una pianificazione caratterizzata da eccedenza di infrastrutturazione e di consumo di suolo. In forte antitesi con gli attuali orientamenti urbanistici.

L'inquadramento progettuale di area vasta dovrebbe tenere conto anche del fatto che in passato si giustificava il peduncolo come elemento terminale di una via "pedemontana" utile a collegare alto e basso Canavese. Proposta discutibile perché avrebbe recato a Ivrea un traffico pesante di attraversamento (quello che più opportunamente deve utilizzare il percorso autostrale) e in ogni caso non più realistica perché il collegamento presupponeva la realizzazione del traforo di Montenavale, non più presente tra le opere riconosciute prioritarie.

Si aggiungerà che nuove valutazioni dovrebbero tener conto della possibile incidenza sui futuri scenari di traffico della diffusione dello *smart working*, anche alla luce dei recenti effetti indotti dal Covid.

Anche i cambiamenti climatici in atto e così pure l'esigenza di una migliore qualità di vita ci stanno spingendo a rivedere il concetto di viabilità in un'ottica più sostenibile, soprattutto per ciò che riguarda il trasporto su gomma. Meno emissioni, meno congestione, meno rumore, meno traffico privato veicolare, più sicurezza. A cui non si perviene con nuovo asfalto.

In conclusione, c'è necessità e urgenza di nuove verifiche; come peraltro riconosciuto dagli stessi tecnici responsabili della stesura della variante di PRG, nell'incontro con la cittadinanza del 18 settembre scorso.

A cura di Beppe Gillio

8 ottobre 2020