

Comune di Ivrea (TO)

Il Piano particolareggiato ex-Montefibre: un quartiere olivettiano degli anni 2000

La Olivetti è stata per oltre mezzo secolo il motore economico di Ivrea e del Canavese, secondo il tipico modello della “one company town”. All’uscita della Olivetti dalla produzione industriale, invece di ripiegare su se stessa, Ivrea ha però risposto in modo eccezionale, investendo capillarmente l’eredità olivettiana in un nuovo sistema produttivo. Cioè, sostituendo il modello del distretto diffuso, a quello della azienda unica e salvando così l’economia della città e del comprensorio.

In questa nuova situazione economica, era però necessario offrire a Ivrea una alternativa territoriale, capace di rimpiazzare il ruolo giocato per anni da Via Jervis, cuore urbanistico-aziendale dell’Ivrea olivettiana. L’operazione con cui il Comune ha trasformato il precedente, non attuato Piano particolareggiato per l’area ex Montefibre, tende a realizzare questa alternativa. Quella cioè di metabolizzare il cuore olivettiano di via Jervis e di proporre un nuovo cuore urbanistico a sostegno emblematico del nuovo modello economico eporediese.

Si tratta di una proposta urbanistica che vuole essere il luogo di convergenza del centro storico, dei quartieri olivettiani e delle più recenti periferie, che offra la massima accessibilità stradale e ferroviaria e accolga insieme destinazioni private e pubbliche, abitazioni, uffici, commercio e produzione. Un insediamento che componga -su uno sfondo di verde analogo a quello olivettiano- un mix di funzioni capace di assolvere pienamente al ruolo di nuovo cuore urbanistico di Ivrea.

La variante del Piano particolareggiato per l’area ex Montefibre, si inserisce allora, secondo le proposte della Delibera programmatica per il Nuovo Piano regolatore, in un complesso di valore strategico, compreso fra la ferrovia per Chivasso-Torino e l’“asse distributore” di scorrimento pedemontano, che sfrutterà la futura galleria di Montenavale. Impegnando, con il nuovo Piano regolatore, a sud dell’area ex Montefibre, un secondo comparto che arriva fino ai piedi di Monte Marino; oltre al quale sarà realizzato anche un nuovo complesso sportivo per la zona. In questo secondo comparto sono stati spostati una parte dei volumi edificabili previsti dal vecchio Piano particolareggiato, già ridotti del 15%, riducendo di un altro 15% l’edificazione sull’area ex Montefibre; area che, invece, si allarga in superficie di circa un quarto.

Queste operazioni hanno abbassato fortemente l’eccessiva densità edilizia precedente e hanno permesso al verde di diventare l’elemento distintivo dell’intervento, misurando il 42% di tutta l’area, mentre nel progetto originario il verde non era sostanzialmente previsto. Così le destinazioni di interesse pubblico (strade, servizi e verde) passano da poco più di un terzo ai tre quarti della superficie complessiva e tutta l’edilizia per abitazioni e uffici si affaccia su un grande parco di quasi 6 ettari; a questo si aggiungono i 2,5 ettari di parco pubblico lungo la Dora e i quasi 3 ettari del verde interno allo snodo della pedemontana che rientrano nella Variante.

Un grande sistema verde ambientale, che vanterà un patrimonio di oltre 1.200 nuove alberature. Ai margini del complesso residenziale-direzionale, si trovano il comparto commerciale e quello del Movicentro (il nodo intermodale dei trasporti, legato alla stazione ferroviaria e alla pedemontana) e il comparto più strettamente produttivo, indirizzato alle nuove aziende assistite dai fondi europei, adiacenti all'esistente deposito autobus della Satti. La superficie utile di pavimento del vecchio Piano particolareggiato (Pp3), passa da 135.000 a 95.000 metri



Piano particolareggiato per l'area ex-Montefibre. Planovolumetrico.

quadri. Di questi, il 25% circa è destinato ad abitazioni e altrettanto ad uffici; mentre il 9% è destinato al commercio e il 13% al produttivo. Per il restante 28% si è scelta una destinazione flessibile, che sarà decisa dagli operatori al momento dell'attuazione: ciò offre la possibilità di perfezionare le trattative per ospitare nel complesso sia il Tribunale che l'Ospedale distrettuale e permettere anche di aumentare la quota di edifici destinati ad abitazioni piuttosto che ad uffici, o viceversa. In tal modo le stanze residenziali realizzabili, oscillano da un minimo di 468 ad un massimo di 905. Naturalmente le Norme della Variante precisano le localizzazioni alternative per le destinazioni flessibili; che non sono, dunque, abbandonate al caso, pur consentendo al mercato di far sentire le sue esigenze nel corso del processo attuativo.

L'elevata accessibilità di tutto il nuovo complesso è, già oggi, garantita sia dalla stazione ferroviaria, con cui è previsto un apposito collegamento, sia dall'asse retto stradale; ma sarà ulteriormente potenziata con la realizzazione della galleria di Montenavale e di tre raccordi con Via Torino, due dei quali sottopassando la linea ferroviaria. Dal complesso sarà accessibile il Parco Dora e una passerella ciclo pedonale attraverso il fiume garantirà il raccordo con le aree di trasformazione della città consolidata e in particolare con le nuove previsioni dell'area Varzi.

Il nuovo insediamento previsto dalla Variante al Piano particolareggiato per l'area ex-Montefibre, inserito nel più ampio complesso proposto dalla Delibera programmatica, sembra – dunque – in grado di svolgere l'ambizioso ruolo di nuovo catalizzatore urbanistico di Ivrea. La ricca varietà di funzioni private e pubbliche, abitative, direzionali, commerciali e produttive, la grande quantità di verde che incornicia l'operazione, la palese citazione morfologica dei quartieri olivettiani di Canton Vesco e Castellamonte, rappresentano il massimo contributo possibile fatto dalla proposta Comunale sul versante urbanistico. Si tratta, quindi, di una proposta che merita una risposta operativa, ma anche architettonica, adeguata da parte degli operatori privati interessati; risposta di elevata qualità, che sarà assolutamente indispensabile per realizzare ad Ivrea un "nuovo quartiere olivettiano degli anni 2002".

Il sistema infrastrutturale

L'ossatura infrastrutturale dell'area ex Montefibre è costituita dalla nuova viabilità anulare, che consente di ridurre allo stretto necessario l'impatto della viabilità locale e di connettere adeguatamente la rete viaria comunale; dal Movicentro, che permetterà l'integrazione della stazione ferroviaria con una struttura di interscambio del trasporto

to pubblico locale e collettivo; da una importante offerta di parcheggi interrati, in struttura e a raso, di uso pubblico e privato; da una rete ciclopedonale che connette la città storica antica alla città storica moderna, superando gli elementi di cesura (fiume e ferrovia) che storicamente ne hanno determinato uno sviluppo autonomo.

Il nuovo disegno urbanistico è retto da una viabilità anulare, che corre per un lungo tratto aderente al perimetro dell'area di intervento, liberando al centro dell'area un'ampia zona a verde sulla quale affacciano gli edifici residenziali e terziari.

La strada anulare di bordo, che presenta una sezione della carreggiata di 12,50 metri e una alberatura a filare che ne accompagna lo sviluppo, svolge una molteplicità di funzioni: una di connessione urbana, raccordando la viabilità di accesso dalla SS 26 alla viabilità comunale esistente e programmata; una distributiva per tutto il traffico operativo e pesante indotto dalle attività produttive, collocate nel settore meridionale, e da quelle commerciali specializzate, collocate nel margine occidentale dell'area; una preferenziale per i mezzi del trasporto pubblico locale e comprensoriale su gomma, che trovano recapito nel centro di interscambio del Movicentro. Costituisce, inoltre, viabilità di servizio per la distribuzione degli edifici collocati lungo il margine orientale.

Dalla viabilità anulare si sviluppa una rete secondaria di strade a carattere locale, con sezione stradale minore (7 metri), che distribuiscono gli edifici residenziali e terziari delimitanti a Sud e ad Ovest il parco collettivo.



Fotocomposizione del nuovo assetto urbanistico previsto dal Piano particolareggiato per l'area ex-Montefibre.

Le funzioni a maggiore indotto di traffico su gomma sono localizzate tutte lungo la dorsale occidentale, le produttive lungo quella meridionale. La dorsale meridionale è attrezzata con due grandi parcheggi interrati a uno o più livelli, realizzabili nell'ambito dell'area del Movicentro e delle pertinenze commerciali. Parcheggi a raso sono distribuiti lungo il perimetro viabilistico, in modo da servire diffusamente gli insediamenti e gli accessi al parco collettivo centrale.

Il progetto Movicentro

La città di Ivrea è stata finanziata dalla Regione Piemonte, nell'ambito del cosiddetto Programma Movicentro per la progettazione del nodo intermodale individuato nell'ambito urbano che ricomprende parte dello scalo ferroviario esistente e parte dell'area ex-Montefibre, per una superficie complessiva di circa 40.000 mq. Il progetto preliminare è stato approvato dalla Giunta comunale con deliberazione n. 381 del 20.12.2000.

Il nodo intermodale potrà avere un effetto positivo a breve termine, indipendentemente dai tempi di realiz-

zazione della galleria, in quanto, grazie ad una programmazione flessibile, si potranno prevedere interventi a breve attraverso il ribaltamento della stazione con una soluzione “a ponte” e l’ampliamento degli spazi ad essa connessi, la riqualificazione di tutto l’ambito ferroviario.

In tale ottica di programmazione l’Amministrazione comunale ha predisposto e approvato il progetto esecutivo del primo lotto di lavori del nodo intermodale che consentirà la realizzazione entro il 2002, della passerella di collegamento pedonale dell’attuale stazione ferroviaria con l’area ex Montefibre e dei relativi edifici di collegamento e attestamento (blocchi servizi).

A tale primo intervento seguirà, nel biennio successivo o in coerenza con l’attuazione degli interventi sull’area Montefibre, la realizzazione della stazione di sosta e di attestamento degli autobus urbani ed extraurbani, del parcheggio pubblico e dei relativi collegamenti viari.

Il sistema insediativo, dei servizi e del verde

Il nuovo ambito della Variante al Pp3 si estende per circa 26,3 ettari su cui insistono 95.000 mq di edificabilità complessiva.

Il verde rappresenta più del 40% della superficie territoriale, articolato in verde pubblico per circa 2,5 ettari (9%), verde di uso collettivo per più di 5,5 ha (21%) e di arredo e ambientazione stradale per circa 3 ettari (11%). I servizi e le attrezzature pubbliche e di uso pubblico rappresentano altri 2,6 ha (9%), mentre i parcheggi pubblici a raso coprono più di 2 ha della superficie totale (7%) e altrettanti sono quelli interrati pubblici e di uso pubblico.

La viabilità occupa una superficie pari a circa 4 ha (15%).

La Superficie utile edificabile (Su), pari a 95.000 mq è articolata in 23.400 mq residenziali (25%), in 24.050 mq terziari (25%), in 8.400 mq commerciali (9%) e 12.600 mq produttivi (13%). La quota flessibile è pari a 26.550 mq di Su (28%) diversamente indirizzata per destinazioni terziarie e residenziali, in misura minore, produttive e commerciali.

Tutti gli insediamenti a carattere terziario e residenziale presentano una tipologia “in linea” a manica unica (profondità media 12,50 mt) con almeno una fronte completamente affacciata sull’ampio parco di uso collettivo. Per alcuni edifici a carattere prevalentemente terziario collocati sul margine occidentale viene prevista una manica di sezione più ampia per facilitare la localizzazione di attività direzionali di rilievo e una distribuzione interna a corridoio o a pianta libera. Gli edifici terziario-direzionali si sviluppano prevalentemente su sei piani utili, mentre quelli prevalentemente residenziali su quattro piani e un attico arretrato al quinto livello.

Gli insediamenti commerciali e produttivi sono ospitati in strutture “a padiglione” o a manica maggiorata: monoplanari quelle commerciali, a tre o quattro livelli quelle produttive in ragione di una finalizzazione delle attività ospitate verso attività produttive innovative compatibili e terziarizzate.

Le verifiche idrauliche operate con la Variante al Pp3 non fanno emergere particolari condizioni di rischio nell’uso dei piani terra degli edifici. Per una maggior prudenza e per lasciare comunque alternative nell’eventualità che ulteriori indagini possano evidenziare criticità con particolare riferimento alle dinamiche della falda acquifera, alla quota stradale (che in linea di massima corrisponde sempre al piano di campagna +234/+235,50 mt slm), il piano terra degli edifici sarà generalmente adibito ad autorimesse private o attrezzabile a pilotis e porticati, in modo tale da produrre un effetto trasparente verso il parco. In ogni caso le autorimesse interrate non potranno comunque superare i due livelli sotto il piano stradale. Alla quota media +236 sarà invece sviluppato il parco di uso collettivo centrale, caratterizzato da grandi radure a prato e da piccole e concentrate macchie alberate.

Nell’ambito delle coppie di edifici A e Q il progetto prevede una flessibilità funzionale e morfologica per candidare tali aree ad ospitare rispettivamente il nuovo presidio ospedaliero distrettuale e il nuovo tribunale.

La localizzazione degli edifici, pur essendo di natura indicativa, viene regolata compositivamente da una maglia di “profili regolatori e di “fili fissi”, che permetteranno di mantenere in sede attuativa le corrispondenze e gli allineamenti edilizi ritenuti indispensabili per l’unitarietà e l’organicità di intervento.

SOGGETTO CHE PRESENTA IL CASO IN MOSTRA

Comune di Ivrea

IL CASO

Il nuovo Piano particolareggiato ex Montefibre; un quartiere olivettiano degli anni 2000

CARATTERISTICHE DELL'AMBITO DI RIFERIMENTO

Aree dismesse
Area ex industriale degradata

A QUALE TEMA DELLA 5 RUN SI RIFERISCE PREVALENTEMENTE

Piani urbanistici

RIFERIMENTI

Urbanistica Informazioni n.185 / 02,