

AREA TRC 2 - Scalo Ferroviario

AREA TRC 2a-b - Scalo Ferroviario (Impianto ferroviario)

DESCRIZIONE DELL'AREA

Il comparto riferito a due aree distinte, comprendente i binari principali funzionali al passaggio dei treni e quelli secondari utilizzati per lo smistamento dei treni stessi, è collocato in posizione centrale rispetto al tracciato delle viabilità principali, fra la città industriale e la città novecentesca centrale, ma non dispone di collegamenti diretti al circuito alle gronde interne.

CARATTERISTICHE DELL'EDIFICATO ESISTENTE E CONTESTO AMBIENTALE

L'area dello scalo si pone come barriera di separazione tra il tessuto ottocentesco e l'espansione industriale, e determina una cesura nella città che l'abbandono delle funzioni ad essa connesse hanno col tempo amplificato. La superficie occupata dalle funzioni ferroviarie viene percepita infatti come un vuoto all'interno della città consolidata.

Lo scalo si trova ad una quota più alta rispetto al tessuto residenziale a sud ed est; la sua collocazione sopraelevata rappresenta una grande potenzialità rispetto alla valorizzazione del paesaggio fluviale.

OBIETTIVI DEL PROCESSO DI RIGENERAZIONE

Obiettivo delle trasformazioni è procedere ad un progressivo riassorbimento nel tessuto urbano di aree, spazi, luoghi e volumi ferroviari dismessi o dismettibili, agevolando, la formazione di parcheggi di attestazione e miglioramento del sistema viabilistico di cintura esterna.



Figura 1: Estratto scheda PGT variante

MODALITÀ ATTUATIVA

Per gli interventi sul patrimonio edilizio esistente fino alla ristrutturazione edilizia, non comportanti variazioni di standard e/o ampliamenti volumetrici: SCIA e/o Permesso di Costruire;

Per gli interventi comportanti modifica di standard e/o ampliamenti volumetrici: Permesso di Costruire Convenzionato;

Per gli interventi che prevedano la realizzazione di strutture commerciali di media dimensione: Piano Attuativo.

DESTINAZIONI D'USO

Mix direzionale, ricettivo, commerciale di vicinato e di media dimensione con il limite di 750 mq di superficie di vendita, somministrazione, attrezzature culturali, sociali (housing sociale) formative, espositive, di servizio pubblico e servizi ferroviari.

Residenziale e attività compatibili limitato ad un alloggio per il custode della superficie massima di 100 mq di SL.

INDICI E PARAMETRI

Il Piano non attribuisce specifici indici o parametri da rispettare per le trasformazioni bensì introduce la possibilità di recuperare tutti i volumi esistenti consentendo la possibilità di un incremento ai fini rigenerativi del 20% applicato sul volume esistente.

Skyline, profili paesaggistici, innovazioni dell'immagine urbana: altezza massima uguale all'esistente, ovvero, l'altezza massima di riferimento è quella della stazione.

PRESCRIZIONI PER AMBITO SMART BORDER

È possibile realizzare parcheggi pubblici anche in pluripiano.

Per il parcheggio Smart Border si auspica la Cessione al Comune dell'area utilizzata dallo in base agli accordi assunti con RFI e ratificati con deliberazione Comunale n. 78 del 18/06/2019.

In caso di mancata attuazione delle previsioni urbanistiche e quindi in esito al mancato perfezionamento della cessione al Comune in termini di aree a standard, l'infrastruttura a parcheggio potrà essere gestita da RFI, proprietario dell'area, convenzionando modalità e termini per il perseguimento degli obiettivi del progetto Smart Border volti ad agevolare la mobilità sostenibile ed in particolare lo scambio gomma / ferro.

PRESCRIZIONI GENERALI ATTUATIVE

Il comparto TRC2 a-b sarà interessato da interventi di collegamento ciclopeditoni e veicolari al servizio dell'ambito TRSS e dalla realizzazione del Parco ferroviario.

Il progetto di rigenerazione dell'area dell'ex scalo ferroviario è riconducibile ai progetti sottoposti alla Verifica di Assoggettabilità alla VIA.

In tema di Rischio di Incidente Rilevante si evidenzia che il territorio di Luino è attraversato dalla linea ferroviaria Bellinzona-Luino-Gallarate/Novara, linea adibita a trasporto merci che riguardano anche sostanze pericolose.

In base a quanto indicato nel Piano di Emergenza Intercomunale del 2016 (rif. relazione del PEI) che, attualmente, risulta in aggiornamento (secondo quanto riferito dal Settore Protezione Civile), le sostanze pericolose movimentate via ferrovia ed i corrispettivi quantitativi variano di anno in anno e di giorno in giorno sensibilmente. I quantitativi in transito sono tuttavia, come trend, in aumento, data la volontà della società Ferroviarie di intensificare i transiti di treni merci lungo la linea.

Data la varietà delle sostanze trasportate e la combinazione dei convogli, si possono verificare, lungo la linea o nelle stazioni ferroviarie, incidenti di varia natura e tipologia: rilasci al suolo di liquidi tossici, nubi tossiche, incendi localizzati e non localizzati, esplosioni di ferrocisterne, etc. per i quali non sono ipotizzabili scenari incidentali tipo.

Per tali motivi, si raccomanda di fare riferimento al suddetto Piano che contiene indicazioni sugli scenari possibili in relazione al trasporto di sostanze pericolose via ferrovia.

Gli interventi sugli edifici esistenti dovranno essere progettati previa autorizzazione della Soprintendenza ai sensi dell'art. 21 del D.Lgs. 42/2004.

Per quanto concerne gli aspetti di tutela archeologica, si sottolinea che l'area della stazione ferroviaria di Luino è stata in passato oggetto di rinvenimenti relativi a tombe databili tra la fase finale dell'Età del Bronzo e l'età

romana, che indicano la presenza di una vasta necropoli, i cui resti potrebbero essere ancora conservati in parti del sottosuolo non interessate dai manufatti esistenti o scarsamente intaccate da essi.

Una volta elaborato il progetto definitivo dell'intervento, dovrà essere valutata la sussistenza di un rischio di interferenza dei lavori di scavo previsti, con depositi archeologici potenzialmente conservati nel sottosuolo e provvedere a rispettare le necessarie prescrizioni di tutela.

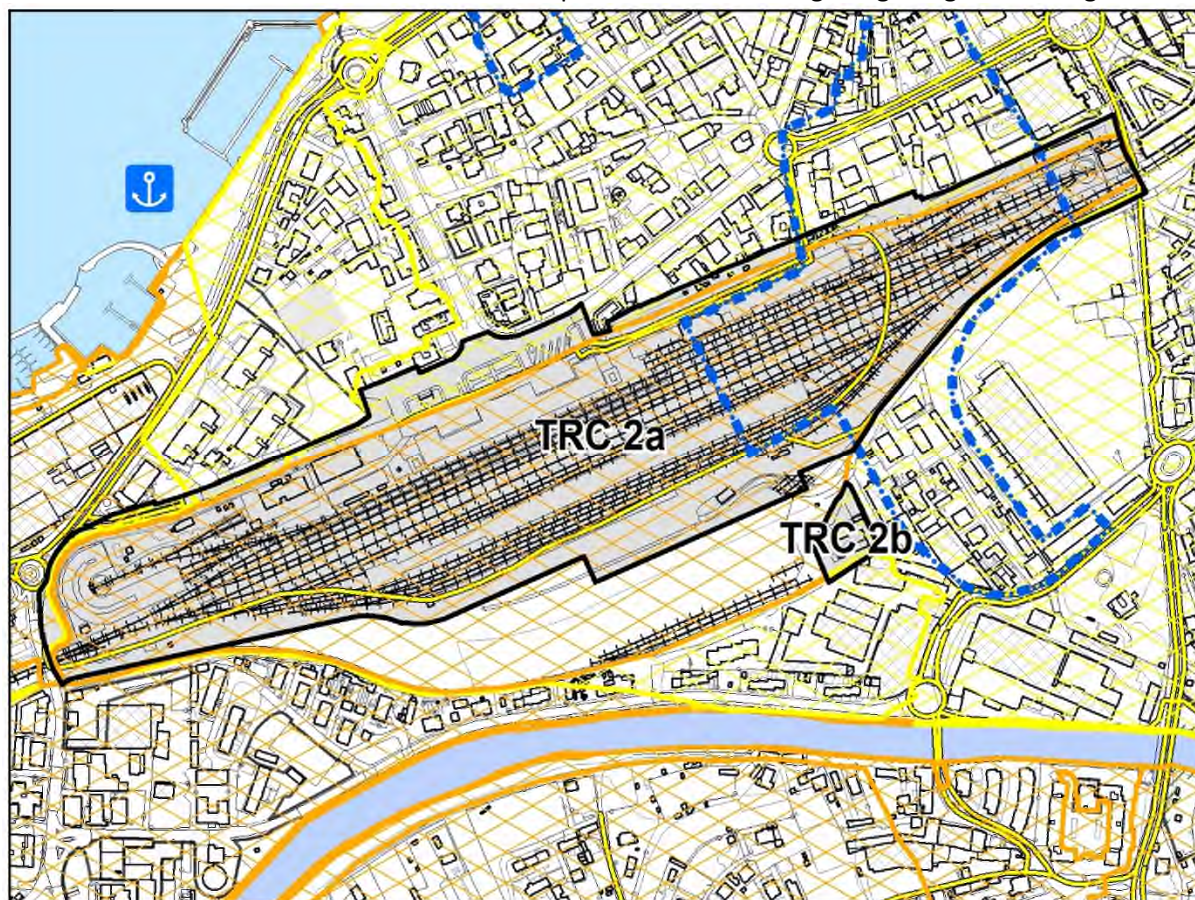
Per quanto riguarda il complesso di aree pubbliche e private in parte dismesse, si ricorda che, in ottemperanza all'Art. 3.2.1 del Regolamento Comunale di Igiene, come modificato al titolo III dalla D.G.R. 4/45266 del 1989, qualsiasi intervento, su un'area industriale dismessa o su terreni utilizzati per il deposito di materiale insalubre e/o inquinante, deve essere subordinato alla verifica della salubrità del suolo e/o della falda.

PRESCRIZIONI GEOLOGICHE

Dalla verifica della documentazione, si rileva che:

l'ambito TRC2a ricade in Classe 3 - Aree a scadenti caratteristiche geotecniche (sottoclasse D4);

l'ambito TRC 2b ricade in Classe 2 - Aree senza particolari fenomeni geologici e geomorfologici.



Estratto carta della fattibilità geologica

RAFFRONTO RISPETTO AI PARAMETRI URBANISTICI PGT VIGENTE E VARIANTE AMBITO TRC2

	VIGENTE	VARIANTE
Superficie territoriale	169.149	133.359 (TRC 2a)
		2.170 (TRC 2b)
		33.620 (TRSS)
Quota volumetrica di rigenerazione prevista	90% volumetria complessiva esistente	volumetria complessiva esistente con incremento ai fini rigenerativi del 20%
Altezza massima ammessa	H. esistente riferimento stazione	H. esistente riferimento stazione