

**Biella, 2 maggio 2022**

## **Osservazioni all'elaborato progettuale dell'intervento "ex Pettinature Riunite" di via Carso a Biella**

### **1. Nodo della partecipazione**

L'Osservatorio del Biellese Beni Culturali e Paesaggio sta portando avanti dall'autunno 2021 la campagna EST-Urbano della quale si allega il documento con una sintesi delle motivazioni che l'hanno innescata e degli obiettivi che si vorrebbero raggiungere.

Uno dei presupposti fondamentali su cui la campagna si basa è che ai cittadini, agli abitanti del paesaggio, vengano dati spazi e strumenti per partecipare in modo attivo alle trasformazioni che riguardano i loro ambienti di vita.

L'elemento della partecipazione degli abitanti è uno dei cardini della Convenzione Europea del Paesaggio del Consiglio d'Europa, la Carta sovraordinata rispetto alla legislazione nazionale, a cui l'Osservatorio si ispira fin dagli esordi della propria attività.

In merito all'elaborato progettuale in oggetto, l'Osservatorio chiede quindi all'amministrazione comunale che vengano forniti **con urgenza** gli spazi e gli strumenti affinché gli abitanti, in particolare i residenti del quartiere San Paolo, possano formulare le loro osservazioni.

L'Osservatorio chiede inoltre che venga loro riconosciuto il ruolo di esperti in quanto portatori di competenze esclusive circa i luoghi in cui vivono e che come tali possano essere considerati un portatore di interesse al pari di altri enti intermedi giuridicamente organizzati.

Prima di addentrarsi nelle osservazioni puntuali al progetto presentato, riteniamo importante fare ancora una considerazione sul metodo con cui approcciare un progetto di tale portata urbanistica e socio economica: sarebbe importante che al disegno fosse allegata un'analisi storico-urbanistica e ambientale del contesto su cui si interviene, affinché la scelta, fatta formalmente dal Consiglio Comunale e, indirettamente, dalla cittadinanza, possa essere veramente consapevole. Non a caso infatti il Piano Regolatore Generale della città di Biella, riconoscendo il valore specifico di questa porzione di città, subordina l'attuazione delle trasformazioni, consentite dal PRG stesso, a un piano particolareggiato. Questa, a nostro parere, dovrebbe essere la via maestra da perseguire, non solo per l'Ex-Pagano ma per tutto l'asse, sebbene siamo consapevoli che la definizione di un nuovo piano attuativo sarebbe molto onerosa in termini di tempo, riteniamo che un rallentamento delle operazioni, in questo caso, sarebbe da considerarsi

non un intralcio allo sviluppo della città, ma un investimento affinché un nuovo sviluppo si possa davvero realizzare. In assenza di tale piano, sarebbe comunque importante che il Comune stipulasse una Convenzione con i proprietari, utilizzando la possibilità prevista dalla legge regionale, al fine di tutelare gli interessi pubblici relativi a questo luogo.

### **1.1 Osservazioni di dettaglio: traffico, sicurezza, vivibilità**

Da un esame dell'elaborato, si deduce per esempio che il nuovo complesso comporterà ripercussioni sugli aspetti della viabilità e della sicurezza che avranno un impatto del quale i residenti devono poter valutare l'entità, senza che venga loro semplicemente imposto di adattarsi passivamente, senza tener conto delle loro eventuali istanze in merito.

Dalle nostre interlocuzioni informali con gli abitanti del quartiere San Paolo, emerge come già nelle condizioni di traffico attuali la via Carso venga percepita come una "trincea" oltre la quale è molto disagiata e pericoloso spingersi.

Immaginare in quel punto l'ulteriore carico di traffico leggero e pesante di un'area commerciale - con addirittura annesso distributore di carburanti - senza gli adeguati e radicali correttivi, significa generare una cesura ancora più profonda tra il quartiere e le aree verdi sul lato opposto della strada (parco giochi, parco aquiloni, bike park...), spazi di vivibilità preziosi per generazioni differenti, soprattutto in considerazione della presenza nelle immediate vicinanze del costruendo insediamento commerciale di ben due istituti scolastici, di un asilo nido, degli edifici parrocchiali con la piazza del quartiere circondata da abitazioni.

Ciò che sembra decisamente mancare è un ragionamento attorno ai percorsi pedonali e ciclabili che dovrebbero essere elemento guida per la definizione delle scelte progettuali in ambito viabilistico. La scelta di prevedere nuove rotonde in ambito urbano, con caratteristiche idonee alla viabilità di scorrimento e pericolose per pedoni e ciclisti, non è coerente con l'idea di inserire una pista ciclabile lungo l'affaccio sul torrente: sarebbe meglio adottare soluzioni alternative, ampiamente utilizzate in ambito europeo, quali "piastre pedonali rialzate", "restringimenti di carreggiata", "prevalenza visiva dei percorsi pedonali", ecc. Insomma tutto ciò che potrebbe favorire adeguate connessioni tra l'area oggetto di recupero e le componenti del contesto urbanistico circostante.

## **2. Nodo della connessione**

L'elemento della viabilità così come emerge dall'elaborato, e come anticipato, evidenzia un altro punto di criticità: quello delle connessioni del nuovo insediamento con il contesto urbano nel quale si innesta.

Connessioni che riguardano diversi livelli di prossimità: i collegamenti tra il nuovo insediamento e il quartiere, in primo luogo, ma anche la relazione con il resto della città e con la sponda verde sul torrente Cervo, un'area oggi del tutto incolta ma che potrebbe

diventare, in prospettiva, la sede di un parco urbano con percorsi per le attività outdoor e spazi fruibili dagli abitanti.

## **2.1 Osservazioni di dettaglio: assenza o insufficienza dei collegamenti ciclo-pedonali**

Parlando di connessioni, evidenziamo la mancanza di qualsivoglia forma di passaggio pedonale-ciclabile protetto che consenta un attraversamento sicuro della via Carso e consenta ai residenti di fruire in modo sicuro non solo delle aree verdi sul lato opposto ma, paradossalmente, persino del nuovo insediamento commerciale, che sembra essere destinato a un'utenza esclusivamente automunita.

Segnaliamo inoltre la mancanza di connessione ciclo-pedonale adeguata e sicura tra il quartiere e il percorso ciclo-pedonale di gronda previsto nell'elaborato, così come evidenziamo l'assenza di un collegamento di viabilità leggera che possa servire, in prospettiva, tra il nuovo insediamento e il resto del centro storico, mettendo in relazione la Stazione San Paolo con il centro.

Il tracciato ciclo-pedonale riportato sull'elaborato appare del tutto monco. Sembrerebbe essere stato inserito in maniera approssimativa e frettolosa, solo perché richiesto dagli standard urbanistici, ma con scarsa attenzione alla sua reale fruibilità in quanto appare privo di sbocchi o connessioni con percorsi esistenti e del tutto privo di quelle opere accessorie - piazzole di sosta, spazi di aggregazione, arredo - che potrebbero renderlo effettivamente un'opera utile agli abitanti del quartiere e alla città.

Considerando l'EST-Urbano un sistema connesso e integrato, a nostro avviso quel tracciato ciclo-pedonale dovrebbe essere concepito come la porzione di un futuro collegamento che consenta di partire dalla Stazione San Paolo e raggiungere l'area delle Fondazioni a ridosso del Ponte di Chiavazza con diramazioni verso il centro cittadino e le sponde verdi lungo il torrente.

Un ultimo aspetto che si ritiene utile sottolineare è la forte carenza di aree verdi (a parte le poche marginali presenti nella tavola di progetto), sia in relazione all'obiettivo di ridurre la superficie impermeabile del grande lotto di intervento, che per la sentita necessità di utilizzare il verde come tessuto connettivo e favorire il collegamento con le aree verdi circostanti.

## **3. Nodo della coerenza**

Uno dei concetti fondamentali su cui la campagna EST-Urbano si basa è l'unicità coerente dell'area cittadina che, partendo dall'ex Ospedale e arrivando alla stazione San Paolo, ingloba quanto resta del complesso industriale della ex proprietà Rivetti e abbraccia il torrente Cervo con entrambe le sue sponde.

# Osservatorio del Biellese

Beni Culturali & Paesaggio  
*Onlus*

L'Osservatorio ritiene che quest'area - da noi denominata EST-Urbano - non sia una somma incoerente di corpi urbani e aree dismesse ma rappresenti un continuum paesaggistico, pregno dei valori identitari forti della città e del territorio Biellese.

Il paesaggio dell'EST-Urbano è il "biglietto da visita", scritto nel paesaggio, di ciò che Biella è stata ed è nell'immaginario diffuso. Se cancelliamo quei luoghi e con essi i valori (sociali, economici, storici) che rappresentano, avremmo contribuito a demolire alcuni degli elementi fisici, tangibili che supportano la narrazione di "Biella città della lana e del tessile".

L'EST-Urbano non solo è coerente al proprio interno ma è coerente e connesso altresì con l'area che va dal Ponte della Maddalena al Ponte di Chiavazza - quella che abbiamo definito "delle fondazioni" - di cui costituisce un naturale completamento.

Nell'arco di pochi chilometri, sulla riva del medesimo torrente, dentro la stessa città, si trova dispiegata la storia dell'industria tessile dal Settecento al Novecento, con esempi di soluzioni ingegneristiche e architettoniche eccezionali nel panorama italiano e, per ampiezza e omogeneità, presumiamo rare anche a livello europeo.

Un tratto distintivo potente che rappresenta, a nostro avviso, una grande opportunità per il presente e il futuro di Biella e che rischia invece la banalizzazione - estetica e funzionale - trasformandosi nell'ennesima area commerciale, tristemente identica a migliaia di cloni sparsi in tutte le periferie della provincia italiana, in un momento storico, peraltro, nel quale il declino del modello commerciale basato sulla GDO e gli agglomerati commerciali generici è ormai conclamato e documentato da studi autorevoli.

L'elaborato in oggetto sarà dunque coerente con quanto consentito dall'attuale Piano Regolatore - sebbene necessiti di una "deroga" per la approvazione nelle forme previste - avrà pure ricevuto il benestare della Soprintendenza, sicuramente è accettabile dal punto di vista formale e soddisferà i legittimi interessi dei proponenti l'investimento ma rappresenta, a nostro avviso, il primo, inesorabile passo per demolire l'unicità straordinaria e coerente dell'EST-Urbano.

L'impatto dei parcheggi a vista previsti dall'elaborato - peraltro una scelta progettuale datata, non in linea con l'approccio contemporaneo che detta di interrare i posti auto della GDO - e l'impatto visivo del distributore di carburante sullo skyline della città, rappresentano a nostro avviso un punto di scadimento qualitativo senza ritorno.

La provincia italiana è piena - e qui aggiungiamo l'avverbio "purtroppo" - di tali "progetti accettabili" che hanno fatto piazza pulita della memoria dei luoghi e degli ambienti di vita delle comunità per sostituirli con non-luoghi del consumo in una logica di mercato miope. Biella da questo punto di vista non fa eccezione: quello cui oggi assistiamo non è che l'episodio più recente in ordine di tempo in cui la Politica ha derogato al proprio ruolo per

assecondare o ossequiare il mercato, a scapito di una visione di qualità complessiva della città.

Per inciso, inoltre, non possiamo esimerci dal notare lo “strabismo” col quale, da un lato, l’amministrazione comunale cittadina supporta un piano di rigenerazione dei vuoti commerciali creatisi negli anni recenti lungo la strada Trossi e, dall’altro, peraltro lungo lo stesso asse viario, consente che si ricreino le condizioni che quei vuoti hanno generato. Essendo stato l’Osservatorio individuato da Fondazione Bellezza come partner nel monitoraggio del futuro andamento del progetto Trossi, ci sembra utile mettere in luce anche questa “incoerenza di scenario”.

Se la Politica è da intendersi come il “governo della polis”, poche altre scelte hanno una pregnanza così profondamente e radicalmente “politica” come quelle che riguardano le trasformazioni del paesaggio. Se l’adeguamento puntuale degli strumenti urbanistici della città alle trasformazioni dello scenario locale e globale fosse stata ritenuta una priorità da perseguire con costanza, forse oggi non saremmo qui a scrivere questo documento.

Ed è dunque a questa Politica con la maiuscola, che l’Osservatorio oggi fa appello affinché l’amministrazione comunale non si accontenti di ciò che sulla carta è accettabile ma abbia il coraggio di cambiare il passo, di volare più in alto, tenendo presente che, laddove i progettisti di questo elaborato hanno inserito i loro margini indistinti e bianchi, c’è una comunità della cui storia è responsabile.

#### **Quadro di riepilogo delle osservazioni**

- Richiesta di avviare con urgenza una adeguata consultazione dei residenti del quartiere San Paolo sull’elaborato in oggetto affinché le loro competenze specifiche e uniche di abitanti di quel paesaggio possano essere prioritariamente tenute in conto.
- Segnalazione del pesante impatto sulla viabilità della via Carso del traffico leggero e pesante che sarà generato dal nuovo insediamento. La strada già oggi ha un transito notevole, specie in alcune fasce orarie, essendo una delle direttrici che portano dentro il centro cittadino.
- Segnalazione dell’urgenza di prevedere pertanto attraversamenti ciclo-pedonali della via Carso sicuri in virtù del fatto che, sul lato opposto al nuovo insediamento commerciale, ci sono due edifici scolastici, un asilo nido e, a poche centinaia di metri, la parrocchia con la piazza ed edifici sede di numerose attività in tutte le stagioni dell’anno.

# Osservatorio del Biellese

Beni Culturali & Paesaggio  
*Onlus*

- Segnalazione dell'inadeguatezza del percorso ciclo-pedonale di gronda, così come disegnato nell'elaborato, a garantire una connessione sicura e soprattutto fruibile per gli abitanti.
- Segnalazione del forte impatto visivo dell'area parcheggi completamente priva di qualsiasi schermatura.
- Segnalazione della totale inappropriatezza dell'insediamento di un distributore di carburanti a ridosso di quello che dovrebbe essere il percorso ciclo-pedonale, a due passi da aree verdi e parchi giochi. Un vero e proprio "corpo estraneo" laddove sarebbero auspicabili invece spazi di ristoro all'aperto o arredo urbano a misura di famiglie e di bambini.
- Segnalazione della forte carenza di aree verdi all'interno del comparto di progetto.

Per l'Osservatorio del Biellese Beni Culturali e Paesaggio  
Patrizia Garzena



**Osservatorio del Biellese Beni Culturali e Paesaggio**  
**Corso del Piazza 19 - Biella**

**[osservatoriobiellesepaesaggio.org](http://osservatoriobiellesepaesaggio.org) | [est-urbano.eu](http://est-urbano.eu)**  
**[info@osservatoriobiellesepaesaggio.org](mailto:info@osservatoriobiellesepaesaggio.org)**

**PEC**

**[osservatoriodelbiellesebeniculturaliepaesaggio@legalmail.it](mailto:osservatoriodelbiellesebeniculturaliepaesaggio@legalmail.it)**