

Proposte per la Variante al Piano di Governo del Territorio (P.G.T.) di Varese

Preso atto che l'A.C. intende procedere ad una revisione generale del P.G.T. vigente con una tempistica che non permette un'analisi complessiva dettagliata dei numerosi documenti che costituiscono il PGT stesso, la Sezione di Varese dell'Associazione "Italia Nostra", pur condividendo i generici punti programmatici contenuti nel documento di "avvio al procedimento di variante", ritiene che per raggiungere tali ambiziosi obiettivi (ad esempio ridefinire un ruolo di Varese e rilanciare la città come punto di riferimento di un'area più vasta) non sarà sufficiente fare dei piccoli aggiustamenti al piano vigente dando incarico all'Ufficio Tecnico comunale di redigere la variante in tempi strettissimi, ma occorre ripensare complessivamente l'impianto del Piano con tempi adeguati.

A suo tempo già avevamo formulato le nostre osservazioni al PGT ancora da approvare che però non erano state prese in nessuna considerazione, ora, visto i tempi ristretti, in parte le riproponiamo come proposte di variante.

Nel PGT vigente non si ravvisano scelte innovative coraggiose, nel Piano dei Servizi o nelle previsioni di alcune Aree di Trasformazione si prende atto dell'esistente o si confermano scelte già prese nel passato, che alla luce della crisi economica con cui ancora per anni saremo costretti a convivere, potrebbero rivelarsi irrealizzabili o rimanere per anni in uno stato di perenne cantiere.

Il **ruolo di Varese** potrebbe cambiare radicalmente se i suoi **collegamenti infrastrutturali** con Milano e con la Svizzera fossero implementati e resi più efficienti. La nuova linea ferroviaria che collegherà Varese a Lugano potrebbe costituire un primo passo verso il raggiungimento di questo obiettivo. Si fa però presente che l'ultimo tratto tra Induno e Varese rimarrà a binario unico, come lo è quello tra Varese e Malnate, quindi costituiranno sempre dei "colli di bottiglia" che impediranno servizi efficienti. Non si capisce poi come mai un capoluogo di provincia che ospita un aeroporto internazionale non possa essere collegato ad esso con una linea ferroviaria che già esiste. Bellinzona è collegata a Malpensa con una linea diretta (TILO) che passa da Gallarate e Busto A., mentre da Varese, usando la stessa linea, non ci si può arrivare. Si è costretti ad usare l'auto contribuendo ad intasare le vie cittadine, l'autostrada ed i costosi parcheggi attorno a Malpensa. La linea Milano Varese dovrebbe diventare una linea metropolitana che collega il quartiere nord-ovest dell'area metropolitana milanese di cui Varese fa parte.

Nella zona stazioni ci sembra indispensabile la creazione di un **parcheggio di interscambio** riservato a chi è in possesso di un biglietto ferroviario, in modo da ridurre il pendolarismo automobilistico tra Varese e Milano. Inoltre è indispensabile predisporre un luogo sicuro e gratuito per dove lasciare le biciclette. Nel merito rimandiamo anche ad un nostro recente contributo riguardo ai piani di sosta.

Se si ridefinisce la zona stazioni come nodo di interscambio, forse varrebbe la pena **spostare il mercato** che occupa per tre giorni la settimana tutta l'area e prendere in considerazione il suo spostamento in **piazza Repubblica**, visto l'infelice esito del concorso che prevede un parco tecnicamente irrealizzabile. Tradizionalmente questa piazza è già sempre stata sede del mercato.

Il **riuso dell'esistente** o la sua trasformazione, secondo noi, andrebbe maggiormente **incentivato**, in modo da densificare zone già urbanizzate e non intaccare tutte le aree rimaste libere nelle zone di completamento. Una maggior densità su certe direttrici permetterebbe di offrire servizi e trasporti pubblici più efficienti. L'incentivo in questi casi può essere di tipo volumetrico, mentre in altri casi (maggior efficienza energetica, nuove attività produttive,..) dovrebbe essere di tipo economico, con sconti sugli oneri di urbanizzazione.

In questa logica apparirebbe auspicabile la **definizione di premialità** (citate dai documenti di piano, ma non regolate) inerenti attributi ambientali e qualitativi volontariamente raggiunti dal promotore dell'intervento edilizio, al di là delle sole componenti energetiche, quali: il risparmio di acqua potabile, l'adozione di tetti verdi, l'utilizzo di prodotti con elevato contenuto di prodotti riciclati, l'utilizzo di prodotti non cancerogeni (basso VOC), , ecc..

Non potendo analizzare in modo puntuale tutti i complessi aspetti e settori inseriti nel PGT, ci limiteremo alle osservazioni più specifiche che riguardano il **recupero e la conservazione del patrimonio edilizio esistente** che competono maggiormente alla nostra Associazione.

1. I documenti che riguardano i "Nuclei di Antica Formazione" (Elab. 22 e l'Elab. 32 "Dossier su Centri Civici" del DdP) risultano molto lacunosi: non sono identificate alcune ville ed edifici storici, mentre sono considerati nuclei antichi edifici di recente costruzione. Ci si limita a dare una datazioni di periodo agli edifici ed a classificarli per stato di conservazione, con una scarsissima documentazione fotografica e nessuna previsione progettuale di recupero o almeno una specifica sui gradi di intervento ammessi per ogni singolo edificio, che possano prevedere anche interventi non di mera conservazione dell'esistente. Non tutti gli edifici all'interno dei NAF conservano i caratteri originari, in molti casi hanno subito pesanti manomissioni negli anni '50e '60, dover conservare tutto senza la possibilità di demolizioni parziali anche di piccola entità potrebbe compromettere la qualità di un progetto correttamente impostato. La sostituzione edilizia è correttamente ammessa previa presentazione di un piano attuativo, però "in questo caso i limiti di densità edilizie, le altezze e le distanze saranno quelle prescritte dal DM 1444/1968..." (art.25 delle Norme di attuazione del PdR). Questo metodo prefigura un tessuto edilizio del tutto estraneo a quello dei nostri centri storici. Parrebbe che si possano ammettere sventramenti di interi isolati mentre si proibiscono piccole demolizioni di superfetazioni edilizie o l'abbattimento di elementi incongrui.
2. Per evitare il proliferare di abbaini o l'allargamento delle aperture sulle facciate, sarebbe opportuno prevedere delle deroghe ai rapporti aero-illuminanti o abbassare il rapporto da 1/8 a 1/10.
3. L'identificazione acritica di tutti gli edifici fuori dai NAF secondo le soglie storiche ante 1934 e ante 1953 da assoggettare alla normativa dei NAF, dando al proprietario l'onere di documentare il valore storico-artistico dell'edificio o la sua insussistenza, ci pare un metodo grossolano. In una prima versione del Piano doveva essere un sistema provvisorio, infatti l'A.C. si impegnava entro 12 mesi ad effettuare il censimento degli edifici di particolare interesse storico/architettonico..... Nella versione definitiva tale impegno è scomparso. Andrebbe ripristinato. Si apprezza la possibilità data alle Associazioni di segnalare edifici anche moderni meritevoli di tutela, anche se la procedura burocratica prescritta ci pare un po' lunga e farraginosa.
4. Nel DdP Elab. 32 "Dossier Centri Civici" si sono individuati percorsi ciclopedonali che a nostro avviso andrebbero del tutto rivisti, non si prendono in considerazione nemmeno quelli esistenti già frequentati dagli abitanti.
5. Rimanendo in tema di percorsi e connessioni tra i vari ambiti si da molta importanza al rapporto ambientale tra il monte ed il lago, si è prodotta una tavola (DdP Elab. 28 Tav C04 Ambito Strategico AS3 "Asse di connettività ecologica") in cui si riportano gli elementi ambientali esistenti, si enunciano strategie e obiettivi che il piano dovrebbe perseguire senza che

dall'elaborato si riescano ad individuare gli elementi fisici di progetto attraverso i quali si riescano ad ottenere i risultati auspicati.

6. Per quanto riguarda la “**Perequazione**” con l’acquisto di diritti edificatori, ci pare eccessivo il ricorso a questo tipo di strumento in modo generalizzato a tutti i tipi di intervento. Sarebbe opportuno modulare questo strumento in funzione dell’entità dell’intervento edilizio, ad esempio escludendolo per interventi di piccoli ampliamenti dell’esistente in modo da favorirne il recupero, riservandolo invece ad interventi di nuova costruzione superiori ai 600 mc.. Il PGT risulterebbe così anche più equo da un punto di vista sociale.

Nel merito del Documento di Piano Elab. 02 “Linee guida, direttive e prescrizioni” che riguarda la **Aree di Trasformazione** formuliamo le seguenti osservazioni:

7. Per la zona **AT01 Iper – via Peschiera** ci sembra veramente eccessivo aver concesso un incremento volumetrico di 30.000 mc. ad un centro commerciale che già occupa un volume di 237.000 mc.. Il PGT potrebbe rivedere questa decisione visto che tra gli obiettivi enunciati c’è quello di favorire il commercio di vicinato a scapito delle grandi superfici di vendita.
8. Per la zona **AT05 Area ex-Aermacchi** il piano prevede una volumetria di 114.000 mc. in sostituzione dei capannoni esistenti. Volume veramente eccessivo visto che non viene indicata nessuna destinazione urbana specifica che richieda una tale mole di costruzioni. Come si può conciliare una tale previsione con l’obiettivo enunciato della “*Valorizzazione della connessione ecologica Nord-Sud e della connessione ecologica Est-Ovest finalizzata al recupero del torrente Vellone e al ripristino dell’alveo*”? Si dovrebbe almeno prevedere una maggior concentrazione dei volumi lasciando i piani terra liberi e la zona circostante a verde. Oppure, vista la localizzazione strategica dell’area situata sull’asse urbano principale, si potrebbe prevedere l’insediamento di qualche funzione urbana di tipo superiore.
9. Per la zona **AT07 Zona stazioni** si apprezza il ripensamento in atto con il ridimensionamento volumetrico rispetto alle ipotesi previste nei piani di sviluppo precedenti. Riteniamo positiva la creazione di un nodo di interscambio. Le nuove architetture dovranno inserirsi coerentemente e rispettosamente nel contesto esistente, riqualificandolo. Realizzare connessioni di ricucitura prevalentemente pedonali con le aree limitrofe della città, porre maggiore attenzione al verde pubblico, quasi assente in zona, ed alle aree pedonali attrezzate per permettere una maggiore fruizione pubblica degli spazi. E’ probabile che il traffico indotto dalle nuove funzioni aggraverà i problemi di congestione viabilistica sulle strade di penetrazione della città se non si studiano altri provvedimenti che possano incidere sulla diminuzione dei flussi automobilistici.
10. Per la zona **AT23 Majocchi** si concede una volumetria di circa 30.000 mc. con possibilità di sostituzione dell’esistente, senza indicare dove questa volumetria debba essere concentrata, visto che il comparto si compone di due aree distinte di cui una edificata e l’altra, che dà su via Astico e via Toce, che risulta completamente libera e costituita da un bel prato coltivato che nel precedente PRG era destinata a **Verde urbano attrezzato, giardini pubblici - FH 2** costituendo uno standard di una zona di EEP. Per tale area dovrebbe essere previsto il mantenimento a verde o essere stralcata dal comparto.

Varese, 29/11/2016

Per la Sez. Italia Nostra di Varese
Il Presidente
Ing. Carlo Mazza