

Contributo e osservazioni per il processo partecipato di VAS del nuovo PGT della città di Varese

Si condividono pienamente i criteri metodologici e la filosofia generale di impostazione del Piano sintetizzata del Documento di Piano, in particolare la forte riduzione del consumo di suolo, coerente con la visione di "Varese città verde" e di rigenerazione urbana, del patrimonio edilizio esistente, di densificazione,, tutela della qualità del paesaggio, mobilità lenta e sostenibile, efficientamento energetico, riduzione del traffico automobilistico.

Si condividono altresì gli obiettivi strategici elencati nel documento di indirizzo del piano che definisce un impianto concettuale fondato sulle cosiddette "5 Città" (città verde, del welfare, della mobilità, dei turismi e del tempo libero), proponendo una lettura sistemica e integrata della struttura urbana.

Tale impostazione non introduce però un nuovo disegno urbano radicalmente alternativo, ma riorganizza e mette a sistema alcuni processi e trasformazioni già in atto. La natura strategica del documento risulta quindi coerente sul piano culturale, ma necessita di essere verificata nella sua capacità di produrre scelte selettive sul piano cartografico e operativo.

In questa fase risulta particolarmente difficile fare questa verifica puntuale di tutti i documenti prodotti, considerato il tempo limitato a disposizione. Tuttavia, come Associazione che ha come propri obiettivi la tutela e la valorizzazione del patrimonio storico, artistico e naturale, riteniamo doveroso dare un contributo di idee e valutazioni urbanistiche che ci **si augura non restino un atto formale** di consultazione, ma che possano essere prese in considerazione nell'ambito della predisposizione del nuovo strumento urbanistico.

In particolare, intendiamo **evidenziare alcune contraddizioni** tra principi generali ampiamente condivisibili e taluni contenuti progettuali e normativi del piano. Infatti non sempre le buone intenzioni trovano un'effettiva attuazione pratica negli strumenti normativi, che, come accaduto in passato non riescono a scongiurare scempi urbanistici o realizzazioni edilizie incongrue.

Anche il principio di consumo di suolo zero, se interpretato in modo rigido e ideologico può rivelarsi di ostacolo a concrete opportunità di rigenerazione urbana e di riassetto urbanistico.

Pare inoltre che nei documenti di piano non si sia adeguatamente messo in luce il **ruolo di Varese all'interno dell'area metropolitana milanese** di cui fa parte. Osservando la sola estensione delle sole aree urbanizzate del triangolo Milano- Sesto Calende- Laveno- Varese- Como- Lecco, si percepisce un'unica grande area urbana in cui risiedono **circa 5 milioni di persone**, paragonabile ad altre aree metropolitane europee entro un raggio di circa 50 Km. (Parigi, Londra, Berlino,...)

Varese la si può definire come facente parte del **quartiere nord-ovest dell'area metropolitana milanese**; risulta pertanto fondamentale per la città avere dei collegamenti più efficienti e rapidi con Milano. Attualmente i tempi di percorrenza ferroviari sono pressoché analoghi a quelli dei primi anni del '900. Oltre alla necessità di treni più veloci, intervento che non rientra nelle competenze dirette del Comune, l'Amministrazione Comunale in questo PGT dovrebbe prevedere **parking di interscambio** con la ferrovia dotati di un sistema tariffario integrato con il biglietto ferroviario. Attualmente il costo del parcheggio è notevolmente superiore a quello del biglietto del treno, sfavorendo così il suo utilizzo e incrementando il traffico automobilistico.

Un'infrastruttura di questo genere, oltre a migliorare la vita ai tanti pendolari che giornalmente si recano a Milano, potrebbe favorire la **funzione residenziale di qualità** che Varese è in grado di offrire a coloro che intendono trasferirsi dal capoluogo, oggi sempre più costoso, spesso insostenibile sotto il profilo economico e meno favorevole dal punto di vista ambientale rispetto al territorio varesino.

La struttura urbanistica di Varese è caratterizzata da una **dispersione insediativa** con bassa densità anche nelle aree prossime al centro, con conseguenti difficoltà di fruizione e costi aggiuntivi per servizi di

trasporto pubblico e di reti di urbanizzazione primaria e secondaria. L'obiettivo del piano di **aumentare la densità abitativa**, per rendere i servizi pubblici più efficienti ed economici, non sembra tuttavia facilmente perseguibile, considerando che nell'arco di 10 anni si prevede un incremento teorico di soli 2220 abitanti insediabili in edifici esistenti, dismessi, sottoutilizzati o sopralzati, mentre si prevedono 2224 abitanti in aree di trasformazione che non sempre sono contigue all'abitato esistente da densificare.

Per quanto riguarda le aree centrali, compresi i nuclei antichi delle castellanze, occorre **estendere le zone pedonali**, sostituendo le pavimentazioni in asfalto (es: Piazza della Motta, via Carrobbio, via Bernascone, i nuclei antichi di Biumo Superiore, S. Ambrogio, Casbeno, Bregazzana). Per raggiungere questo obiettivo bisogna predisporre adeguati **piani del traffico**, anche penalizzando l'uso delle auto private che dovrebbero poter sostare all'esterno del centro cittadino, come già sperimentato con i parcheggi dello stadio, di Bizzozzero e della Schiranna, purtroppo poco pubblicizzati e scarsamente segnalati persino nei luoghi stessi in cui sono ubicati.

Sempre in tema di viabilità e di trasporto pubblico appare di grande **interesse la proposta avanzata dall'associazione ACG** (Alta Capacità Gottardo) di realizzare un tunnel di attraversamento della città da Vivirolo a Casbeno con stazione interrata sotto le FFS, liberando l'area della stazione nord. In tale ambito si potrebbero **concentrare una serie di servizi di rilevanza sovracomunale**, migliorandone l'accessibilità. Nelle aree di trasformazione attorno alle stazioni si potrebbe inoltre valutare, in una prospettiva futura il trasferimento di alcune strutture scolastiche superiori al fine di evitare l'attraversamento giornaliero della città di migliaia di studenti pendolari che dalla zona delle stazioni si debbono trasferire a Masnago.

Non appare invece funzionale la proposta, recepita nel Piano di spostare la stazione nord nella zona dell'ex macello, costringendo a un ulteriore trasferimento modale dal treno al tram.

Altra criticità viabilistica alla quale il piano non fornisce una risposta adeguata riguarda il **completamento della tangenziale nel tratto nord** che potrebbe essere realizzata con un tunnel di 800 metri che dalla rotonda terminale della tangenziale est **potrebbe sbucare su viale Aguggiari proprio nella zona ENEL dove il Piano prevede un'area di trasformazione**. La previsione di nuovi insediamenti in questa zona rischia tuttavia di compromettere tale unica possibilità di realizzazione. Attualmente questa funzione di tangenziale nord è svolta in modo del tutto improprio dalla **via Mulini Grassi** chiamata a sopportare un traffico non compatibile con le sue caratteristiche dimensionali e altimetriche.

Altro capitolo rilevante riguarda i **percorsi pedonali, ciclabili** ed escursionistici, previsti dal Piano ma difficilmente leggibili nei loro tracciati, soprattutto laddove vengano fatti coincidere con la viabilità ordinaria. Sarebbe opportuno individuare con maggiore chiarezza anche le connessioni con le principali piste ciclabili provinciali, quali Valmorea, Valle Olona, Valle Bevera, Valganna e il Lago di Varese.

Nelle aree di trasformazione o in alcuni edifici dismessi del centro storico potrebbe inoltre essere realizzato un **centro museale di livello nazionale**, in grado di ospitare mostre e manifestazioni di forte richiamo. Esiste già, ad esempio, la possibilità di allestire un museo etnografico di livello europeo, sul modello del MUDEC di Milano o del Castello D'Albertis di Genova, valorizzando l'eccezionale patrimonio di materiali archeologici ed etnografici raccolti dai fratelli Castiglioni, oggi solo parzialmente esposti in una dependance di Villa Toeplitz.

Rimane inoltre poco chiaro come, a livello normativo, vengano **tutelati gli edifici storici e i nuclei di antica formazione**. È ragionevole chiedersi se esista un elenco di tali edifici e se vengano esplicitati i relativi gradi di tutela e le possibilità di trasformazione. In passato si è già dovuti confrontare con l'Amministrazione su tematiche analoghe, come nel caso dell'area ex Aermacchi.

Il piano prevede una grande flessibilità a livello di **cambi di destinazione d'uso**, su cui in linea di principio si può essere d'accordo, ma non sempre questa possibilità può portare a risultati positivi.

Si rileva, a questo proposito, come la maggior parte delle proposte insediative su aree dismesse preveda la realizzazione di **strutture commerciali della grande distribuzione o legate alla logistica**. In assenza di prescrizioni normative puntuali sulle destinazioni d'uso ammissibili, questo potrebbe divenire l'esito

prevalente per molte aree industriali dismesse, anche in relazione al frequente ricorso ai **Programmi Integrati di Intervento (PII)**, strumenti che lasciano ampio margine alla concertazione pubblico-privato senza che siano fin d'ora chiarite le regole di negoziazione. Va ricordato che tali strumenti consentono interventi in deroga alle previsioni di Piano, con il rischio di compromettere una qualità insediativa minima e prevedibile. Sarebbe pertanto opportuno definire con maggiore chiarezza gli ambiti di applicazione di tali strumenti e stabilire indirizzi e obiettivi specifici.

Per quanto riguarda alcune aree speciali di **rigenerazione urbana** – quali Piazza Repubblica, Via Como e Via Rainoldi, Ex Macello Civico, Università e Campus Bizzozzero -, che possono avere ricadute importanti su tutta la città, nei documenti presentati **non si ravvisano indicazioni progettuali o di destinazione** funzionale da assegnare, rinviando il tutto ai futuri piani attuativi.

Per l'area della **Schiranna** si fa riferimento a una riqualificazione e a una **vocazione per impianti sportivi**, destinazioni già presenti nel precedente PRG, mentre una struttura sportiva di rilievo, come la piscina olimpionica, risulta già in fase di realizzazione in un'altra parte della città, nell'area ex Aermacchi. Non sembra inoltre sia stata adeguatamente considerata la possibilità di un prolungamento verso ovest della passeggiata lungolago.

Per quanto riguarda il **Colle di Biumo** facciamo riferimento alla nostra lettera già inviata all'A.C..

Altro ambito molto importante e sensibile dal punto di vista storico ambientale è quello del **Sacro Monte** e della zona del **Grande Albergo Campo dei Fiori** per i quali si ipotizza il collegamento con la città mediante la riattivazione della funicolare. Tale scelta presuppone la limitazione dell'accesso automobilistico e la previsione di un **parking di interscambio** localizzato in un'area a minimo impatto ambientale, per ora non individuata.

In sintesi, il nuovo PGT di Varese aggiorna il quadro interpretativo e strategico rinnovando il linguaggio e la visione sistemica della città; ma riconferma la maggior parte degli ambiti di trasformazione e delle infrastrutture già previste dal PGT 2014; introduce maggior elasticità attuativa, mantenendo ampi margini decisionali in itinere, piuttosto che operare una selezione chiara delle priorità e definire un modello insediativo pienamente aggiornato alle nuove esigenze organizzative e funzionali della città. Il quadro pianificatorio risulta dunque coerente e ben impostato sul piano teorico, strategico e culturale, ma non sempre appare in grado di rispondere in modo efficace alle problematiche funzionali della città qui sinteticamente evidenziate.

Varese, 7 gennaio 2026

Il Presidente

Arch. Bruno Bosetti