

Spett. Provincia di Varese, Area Tecnica
Settore Territorio,
Piazza Libertà n. 1,
21100 Varese
istituzionale@pec.provincia.va.it

Oggetto: Osservazioni alla Revisione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (VAS VIC)

Condividiamo **pienamente i criteri metodologici** e la filosofia generale di impostazione del Piano sintetizzata nei vari documenti programmatici e nella copiosa documentazione analitica, in particolare il contenimento del consumo di suolo e l'attenzione ai valori ambientali e paesistici.

In questa fase ci risulta particolarmente difficile fare una verifica puntuale di tutti i numerosi documenti e tavole grafiche prodotte, 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 revisione del PTCP.

In particolare, intendiamo **evidenziare alcune contraddizioni** tra principi generali ampiamente condivisibili e taluni contenuti progettuali e normativi del piano.

Abbiamo preso in considerazione alcuni ambiti tematici che, a nostro parere, contengono previsioni non del tutto condivisibili o non prendono in considerazione aspetti ambientali e paesistici che invece meritano maggior considerazione in un piano di programmazione di importanti opere infrastrutturali.

Per quanto riguarda il documento relativo all' "**Approfondimento tematico Mobilità leggera**", apprezziamo l'intento di operare un collegamento sistemico tra i vari tracciati esistenti in moda da creare una rete omogenea di viabilità ciclopedonale, abbiamo però evidenziare alcune criticità.

Notiamo che è previsto un **collegamento ciclopedonale tra Azzate e Vergiate – Sesto Calende** che viene affiancato alla strada provinciale 17, mentre esiste una proposta, già in parte da voi finanziata, di collegamento tra Azzate (pista ciclabile del lago di Varese) e il Parco del Ticino (Arsago Seprio – Somma Lombardo) attraverso le bellissime Piane di Vegonno, Montonate, valle Bagnoli, oggetto del neocostituito **Ecomuseo delle Piane Viscontee del Varesotto**. Questo tracciato oltre a collegare la parte alta della provincia alle sue ultime propaggini collinari verso il Ticino, attraversa un ambito territoriale e paesistico quasi incontaminato di notevole bellezza, che non è stato per niente considerato nemmeno nelle tavole che riguardano gli "Ambiti di Paesaggio".

Molti tratti di nuove piste ciclabili **sembrano coincidere con la viabilità ordinaria**, anche se, vista la scala in cui sono state eseguite le tavole, è difficile individuarne esattamente i tracciati.

Mancano anche inespugnabilmente alcuni tracciati già esistenti di notevole interesse (es.: la pista della Quassa tra Ispra, Ranco e Angera o tra Sesto C. e Taino)

La **ciclabile della Valmorea** inespugnabilmente si ferma ai Mulini del Trotto e invece di proseguire sul tracciato della dismessa ferrovia della Valmorea verso il confine svizzero, sale verso Cantello sulla strada carrabile. Visto che il tracciato di questa ferrovia è già stato trasformato per la quasi totalità in pista ciclabile, ci pare che la sua riattivazione nell'ultimo tratto con "linea turistica" risulti del tutto inutile e antieconomica, mentre la pista ciclabile potrebbe risultare molto più interessante e suggestiva.

Dagli elaborati grafici, ci sembra di capire che il tracciato per la realizzazione **dell'anello attorno al Lago Maggiore** tra Laveno – Luino e il confine svizzero, coincida con la SP 69 che è già strettissima ed esistono pochi margini per un suo allargamento, per cui non si capisce come possa essere realizzata una pista ciclabile su questo sedime.

Per quanto riguarda la **viabilità automobilistica** si prevedono numerosi nuovi tratti.

Il **tratto S 24 tra Lozza e Lonate Ceppino** potrebbe avere un impatto ambientale particolarmente pesante, visto che attraversa il fondovalle del fiume Olona tra Castiglione Olona e Gornate Olona, così come la sua prosecuzione (S 9a, S9b) tra Tradate e Origgio. Sembra che così si voglia spostare o duplicare il traffico della Varesina SP 233 nell'ambito ambientale protetto della valle Olona.

Si ripropone il **collegamento tra la zona sud-Ovest del comune di Varese e la zona Sud-Est**, quindi tra l'uscita dell'autostrada di viale Europa e la parte finale di viale Belforte che il comune di Varese non ha nemmeno inserito nella proposta per il nuovo PGT, mentre sarebbe molto più utile prevedere il completamento della **tangenziale di Varese nel tratto nord**, realizzabile con un tunnel di 600 metri, che dalla rotonda terminale della tangenziale est, passando sotto il colle San Gallo, andrebbe a sbucare su viale Aguggiari. 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 nuovo tratto stradale di cui non si capisce l'utilità a è l' **S 34 -collegamento Val d'Arno** tra Solbiate Arno e Gallarate.

Anche il previsto collegamento **S-2e Gavirate – Besozzo – Brebbia** avrà un impatto particolarmente devastante su un ambiente naturale e agricolo tra Bardello e Besozzo, senza che questa infrastruttura possa conseguire un'utilità significativa.

Stesse considerazioni possono valere per la **S-15 - Variante tratto Nord da Vanzaghella (MI) a Gallarate (tangenziale di Samarate)**.

Anche il capitolo **Logistica** presenta alcune criticità dove si prevedono ambiti compatibili per questo tipo di insediamenti, che richiedono notevoli superfici coperte, contraddicendo la volontà di non consumare ulteriore suolo libero, e inducono notevoli quantità di traffico veicolare pesante.

In particolare, il previsto **Ambito 13** viene a trovarsi nei pressi del **borgo di Tornavento**, della sede del Parco del Ticino e di via Gaggio, appena sopra il terrazzamento del fiume e del canale industriale, compromettendo un'area naturale di pregio già oggetto di numerose richieste e proposte di insediamenti di logistica, vista la vicinanza con l'area Cargo dell'aeroporto di Malpensa, che fino ad ora si è riusciti a bloccare.

I previsti **Ambiti 5.1 e 5.2**, collocati all'interno del complesso svincolo tra l'uscita dell'autostrada di Busto Arsizio, la Pedemontana e la SS 336 di Malpensa, potrebbero comportare un notevole aggravio di traffico proprio su uno svincolo già molto trafficato e congestionato.

Nel comune di **Varese** si individua, come Ambito Territoriale Idoneo (**ATI -17**) per insediamenti di logistica, un'area collocata sulla tangenziale est nei pressi dell'Iper in zona Cascina Mentasti fino all'imbocco della valle della Bevera (area protetta). Anche questa previsione desta qualche preoccupazione di tipo ambientale e di induzione di traffico pesante.

Ulteriori riflessioni meritano gli **"Ambiti di Paesaggio"** individuati.

Tra i criteri che hanno portato all'individuazione degli **Ambiti Territoriali Omogenei (ATO)** di cui alla LR 31/2014., si afferma: *"Tra le strutture naturalistiche assunte come generatrici della morfologia degli ambiti si sono considerate fondative le varie forme di presenze dell'acqua e dell'orografia, mentre le strutture storiche, la viabilità e la geometria agraria sono considerate elementi che sfuggono al tempo."*

Non ci risulta comprensibile come si possa conciliare un simile criterio con i 6 ambiti individuati, quando persino il bacino imbrifero del lago di Varese non è compreso nello stesso ambito, mentre fanno parte dello stesso ambito il comune di Brusimpiano e quello di Tradate.

Altre realtà paesisticamente omogenee come le già citate Piane Viscontee del Varesotto non sono minimamente prese in considerazione come facenti parte del bacino imbrifero del fiume Strona.

Questo corso fluviale e quello del Margorabbia non sono ricompresi tra i “*Tessuti fluviali e perfluviali liberi da edificazione- Corridoi ecologici fluviali principali da conservare*”, come invece meriterebbero.

Per tutte queste ragioni ed altre che potrebbero emergere da un’analisi più approfondita dei documenti del PTCP, esprimiamo un giudizio critico che speriamo venga da voi preso in seria considerazione in sede di VAS.

Varese, 2 marzo 2026

Il Presidente
Arch. Bruno Bosetti

