

## Comune di Varese

ATTUAZIONE DELLE PREVISIONI CONFERITE DAL DOCUMENTO DI PIANO  
DEL VIGENTE PGT COMUNALE ALL'AMBITO DI TRASFORMAZIONE  
"AT05 - EX AERMACCHI"

piuarch.

PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO, DA ASSUMERSI IN  
CONFORMITA' ALLE PREVISIONI CONTENUTE NEL DOCUMENTO DI  
PIANO DEL VIGENTE PGT COMUNALE

### Relazione Tecnica

02	05.05.2023	INTEGRAZIONI PII PER ADOZIONE
01	28.02.2023	INTEGRAZIONI PII PER ADOZIONE
00	04.08.2022	PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO
REV.	DATA	DESCRIZIONE

**INDICE**

PREMESSA .....	4
INQUADRAMENTO TERRITORIALE - Descrizione dell'Ambito di Trasformazione "AT05 - Ex Aermacchi" .....	7
INQUADRAMENTO URBANISTICO - Analisi del quadro di riferimento programmatico .....	9
Il Piano Territoriale Regionale (PTR).....	9
Il Piano Paesistico Regionale (PPR).....	14
LA RETE ECOLOGICA REGIONALE (RER).....	15
Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Varese .....	17
Il Piano di Governo del Territorio (PGT) - Il Documento di Piano.....	19
<i>Gli obiettivi di Piano</i> .....	19
Il Documento di Piano - L'ambito di trasformazione "AT05 - Aermacchi" .....	21
Il Piano delle Regole .....	25
Il Piano dei Servizi.....	27
INQUADRAMENTO CATASTALE .....	31
VINCOLI EX D.LGS. 42/2004 .....	32
PARERE SOPRINTENDENZA ISTANZA DI PII del 05/08/2022 .....	33
IPOTESI INSEDIATIVA.....	34
Approccio strategico.....	34
La proposta insediativa: l'Edificio Multifunzionale .....	35
Opere pubbliche .....	38
Articolazione del progetto dedotto nella proposta di PII ed inserimento paesaggistico .....	39
La "Città Pubblica": La Piazza Aermacchi.....	41
Progetto del Paesaggio .....	42
<i>Premesse</i> .....	42
<i>Inquadramento Professionale</i> .....	42
<i>Ambito di Progetto Locale</i> .....	42
<i>Progetto Paesaggistico</i> .....	43
ASPETTI AMBIENTALI .....	48
Vincoli .....	48
Rinaturalizzazione del Torrente Vellone .....	48
Analisi degli effetti dell'intervento .....	53
<i>ARIA</i> .....	53
<i>ACQUA</i> .....	54
<i>SUOLO</i> .....	54
Valutazione previsionale di impatto acustico .....	55
Allacciamento alla pubblica fognatura delle acque nere .....	56
POTENZIAMENTO DELLA RETE INFRASTRUTTURALE E DEL SISTEMA VIABILISTICO .....	57
Lo schema di rete e gli interventi proposti .....	59

Rapporto con la rete del trasporto pubblico .....	62
Rapporto con la rete della mobilità attiva .....	64
Principi di progetto .....	65
Integrazione dei sistemi di mobilità .....	70
Ottemperanza al Regolamento Viario di Varese .....	71
VERIFICHE URBANISTICHE .....	72
Area ambito di trasformazione AT05 – Parametri urbanistici in base alla Scheda d’Ambito .....	72
Parametri urbanistici di progetto .....	73
OPERE DI URBANIZZAZIONE .....	76
Opere di urbanizzazione Primaria Funzionali e a Scomputo .....	76
Opere di urbanizzazione Secondaria a Scomputo .....	76
Opere Intimamente Connesse all’Edificazione Privata .....	76
Prospetto oneri comunali – Tabelle riassuntive .....	77
Stime Economiche – Tabelle riassuntive .....	77

## PREMESSA

La presente Relazione Tecnica è posta a corredo delle integrazioni alla proposta di Programma Integrato di Intervento (di seguito anche solo "PII") relativa all'Ambito di Trasformazione AT05 "EX-Aermacchi": in particolare, la proposta di PII cui la presente Relazione accede è finalizzata ad attuare le previsioni edificatorie e funzionali conferite al suddetto Ambito di Trasformazione dal vigente PGT del Comune di Varese, la cui disciplina urbanistica è contenuta nel Documento di Piano e, segnatamente, nella Scheda d'Ambito "AT05".

Ciò posto, la proposta di PII cui è annessa la presente Relazione è conseguente all'intervenuta approvazione (giusta deliberazione G.C. 139 del 26.6.2022) e stipula - intervenuta in data 19.7.2022 tra l'Amministrazione Comunale di Varese ed il Soggetto Proponente, società Tigros S.p.A. - dell'Atto di Negoziazione previsto dall'art. 8 dell'elaborato "*Direttive, Linee Guida e Prescrizioni*" del Documento di Piano (DP\_02).

In particolare, il citato "Atto di Negoziazione" - allegato all'istanza di PII cui il presente elaborato accede - individua gli obiettivi e le finalità sottese al Programma Integrato di Intervento per la rigenerazione urbanistica e la riqualificazione funzionale del suddetto compendio immobiliare, che hanno trovato puntuale declinazione negli elaborati e nei documenti posti a corredo della proposta di Programma Integrato di Intervento.

Si precisa, peraltro, che l'assetto urbanistico e distributivo contemplato proposta di PII è funzionale alla preservazione ed alla valorizzazione dei beni oggetto di apposizione di vincolo apposto in data 17.12.2021 con Decreto della Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale della Lombardia prot. n. 0031649-A, con il quale sono stati dichiarati di "*interesse culturale particolarmente importante ai sensi degli articoli 10 comma 3 lettera a) e lettera d) e 13 del Codice dei Beni culturali*" i seguenti immobili: (i) Hangar del 1915; (ii) Torre dell'Acqua; (iii) Hangar del 1952; (iv) aree di collegamento, con conseguente sottoposizione degli stessi "*a tutte le disposizioni di tutela contenute nel Codice dei Beni Culturali*".

A seguito dell'avvenuto deposito dell'istanza di PII - *pgn. 92556* - avvenuta il 05.08.2022 e la conseguente istruttoria tecnica e dialogo con l'amministrazione e gli enti coinvolti si recepiscono ulteriori indicazioni in coerenza con la comunicazione alla Giunta Comunale del 17.10.2022 da parte dell'assessorato alla rigenerazione urbana, mobilità e alle infrastrutture - *Attuazione degli accordi di cui al Documento di Negoziazione sottoscritto in data 19.07.2022 (PGN.84486 del 19.07.2022) Comunicazioni e richiesta di istruzioni* -.

Altresì si recepiscono le indicazioni dalla Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese di cui alla comunicazione al Comune di Varese Rif. Nota prot. N.105940 del 19.09.2022 Ns. prot entrata n. 23108 del 12.09.2022 - *VARESE - Ambito ex Aermacchi - Tutela parziale con provvedimento del 17.12.2021 Programma Integrato di Intervento AT05 - Proposta Progettuale del 05.08.2022 pgn 92556 Parere* - relativa alla proposta progettuale contenuta nell'istanza di PII - *pgn. 92556 del 05.08.2022* - quest'ultima trasmessa alla Soprintendenza da parte del Comune di Varese.

Ciò posto, la proposta di riqualificazione urbana e territoriale articola gli interventi in previsione in due distinti Lotti Funzionali: uno [Lotto 2] riferito alle aree versanti nella titolarità del soggetto proprietario dei correlati sedimi, società TIGORS S.p.A., ed uno [Lotto 1] riferito alle aree di proprietà del Comune di Varese. I suddetti lotti funzionali in cui si articola il PII si uniformano, quanto ai rispettivi parametri urbanistici essenziali, alle previsioni contenute nella Scheda d'Ambito ("AT05") del Documento di Piano del vigente PGT comunale, onde assicurarne la piena conformità urbanistica alle relative previsioni.

Si specifica che il Programma Integrato di Intervento insiste su un'area che in forza della deliberazione del Consiglio Comunale n.11 del 29.03.2021 è ricompresa tra gli Ambiti di rigenerazione urbana ai sensi della LR 18/2019. Si precisa inoltre che la modalità di attuazione attraverso Programma Integrato di Intervento è ammissibile sussistendo le condizioni descritte all'Art.87 c.2 della L.R. 12/2005:

- A. previsione di una pluralità di destinazioni e di funzioni, comprese quelle inerenti alle infrastrutture pubbliche e di interesse pubblico, alla riqualificazione ambientale, naturalistica e paesaggistica, alla rigenerazione urbana anche mediante la bonifica dei suoli contaminati;
- B. compresenza di tipologie e modalità di intervento integrate, anche con riferimento alla realizzazione e al potenziamento delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria.



Obiettivo prioritario della proposta di PII cui la presente Relazione accede è quello di pervenire all'eliminazione dell'attuale stato di dismissione e di obsolescenza funzionale che contraddistingue l'area industriale dismessa "Ex Aermacchi" e l'immobile adibito ad uffici comunali, prevedendo la realizzazione di un insieme organico ed integrato di interventi - pubblici, privati e di interesse pubblico e generale - che nel loro complesso sono finalizzati ad implementare il complessivo sistema dei servizi pubblici di interesse pubblico e generale a disposizione della cittadinanza, e a rifunzionalizzare, nel suo complesso, l'area dismessa.

Come sopra già evidenziato, il PII persegue, inoltre, l'obiettivo della complessiva valorizzazione del compendio immobiliare preservando, al contempo, la memoria storica del sito mediante la preservazione e la rifunzionalizzazione dei beni di interesse culturale, di cui al sopra citato provvedimento di vincolo apposto in data 17.12.2021.

Il disegno planivolumetrico proposto nel PII rispetta le indicazioni riportate nell'Atto di Negoziazione sottoscritto in data 19.7.2022, effettuando i necessari approfondimenti progettuali volti alla definizione di dettaglio dell'intervento e alla creazione di spazi urbani di qualità.

In relazione a quanto concordato con il suddetto Atto di Negoziazione stipulato in data 19.7.2022, qui di seguito si esplicita come il Programma Integrato di Intervento si muova in linea di continuità con quanto definito dalla fase di negoziazione.

In tal senso, si dà atto che:

1. costituisce obiettivo prioritario del PII quello di pervenire all'eliminazione dell'attuale stato di dismissione e di obsolescenza funzionale che contraddistingue l'area industriale dismessa "Ex Aermacchi" e l'immobile adibito ad uffici comunali;
2. è prevista la demolizione dei manufatti industriali dismessi insistenti a valere sul Lotto 2 non oggetto di vincolo e l'effettuazione delle eventuali opere di bonifica (qualora e se necessarie in base ai parametri normativi vigenti) e di sgombero dalle macerie, precisandosi, altresì che il Soggetto proponente procederà anche alla demolizione dei manufatti insistenti sul Lotto 1 di proprietà del Comune;
3. il progetto di PII prevede l'allocazione, a valere sui due Lotti in cui esso si articola, di una complessiva capacità edificatoria (comprensiva anche della quota spettante al Comune di Varese) inferiore a quella massima realizzabile in sito in applicazione dei parametri edificatori assegnati dalla Scheda dell'Ambito di Trasformazione, con ciò operando una sensibile riduzione dei carichi insediativi;
4. il PII concorre alla costruzione della c.d. "Città Pubblica", proponendo una significativa dotazione di opere pubbliche e di interesse pubblico e generale (di valore nettamente ed abbondantemente superiore agli importi dovuti a titolo di contributo di costruzione e di perequazione obbligatoria) a disposizione della cittadinanza, essendo, altresì, completamente assolto in sito il fabbisogno di standard urbanistici correlato alle previsioni edificatorie e funzionali contemplate nel PII. In via ulteriore a quanto sopra, il PII è altresì sotteso a dare attuazione delle strategie del PUMS, essendo, altresì, prevista la realizzazione di un nuovo impianto sportivo polivalente privato convenzionato, derivante dalla rifunzionalizzazione dell'edificio "Hangar del 1952" dichiarato di valenza culturale;
5. prevede l'allocazione in sito di una nuova media struttura di vendita, di attività di artigianato di servizio/para-commerciali, di attività di somministrazione al pubblico di alimenti e bevande e di funzioni terziario-direzionale costituendosi come occasione di effettivo rilancio e di potenziamento delle attività economiche presenti sul territorio, implementandone, conseguentemente, il complessivo livello di competitività ed occupazionale, atteso che nelle nuove attività economiche in progetto saranno occupati prioritariamente cittadini residenti in Comune di Varese;
6. il PII prevede, a cura e onere del Soggetto Attuatore (progettazione, esecuzione, direzione lavori e collaudo) la realizzazione di interventi pubblici e di interesse pubblico generale meglio descritti nei capitoli successivi e negli elaborati grafici annessi alla proposta di PII;
7. il PII si uniforma alle previsioni della scheda d'ambito di trasformazione, in particolare:
  - a. alla salvaguardia, preservazione, valorizzazione e rifunzionalizzazione dei seguenti immobili: Hangar del 1915, Torre dell'Acqua, Hangar del 1952, aree di collegamento;
  - b. al concorrere agli obiettivi dell'Ambito Strategico 2 - "Centralità Urbane";
  - c. alla predisposizione di Studio del sistema viario esteso al contesto urbano circostante;

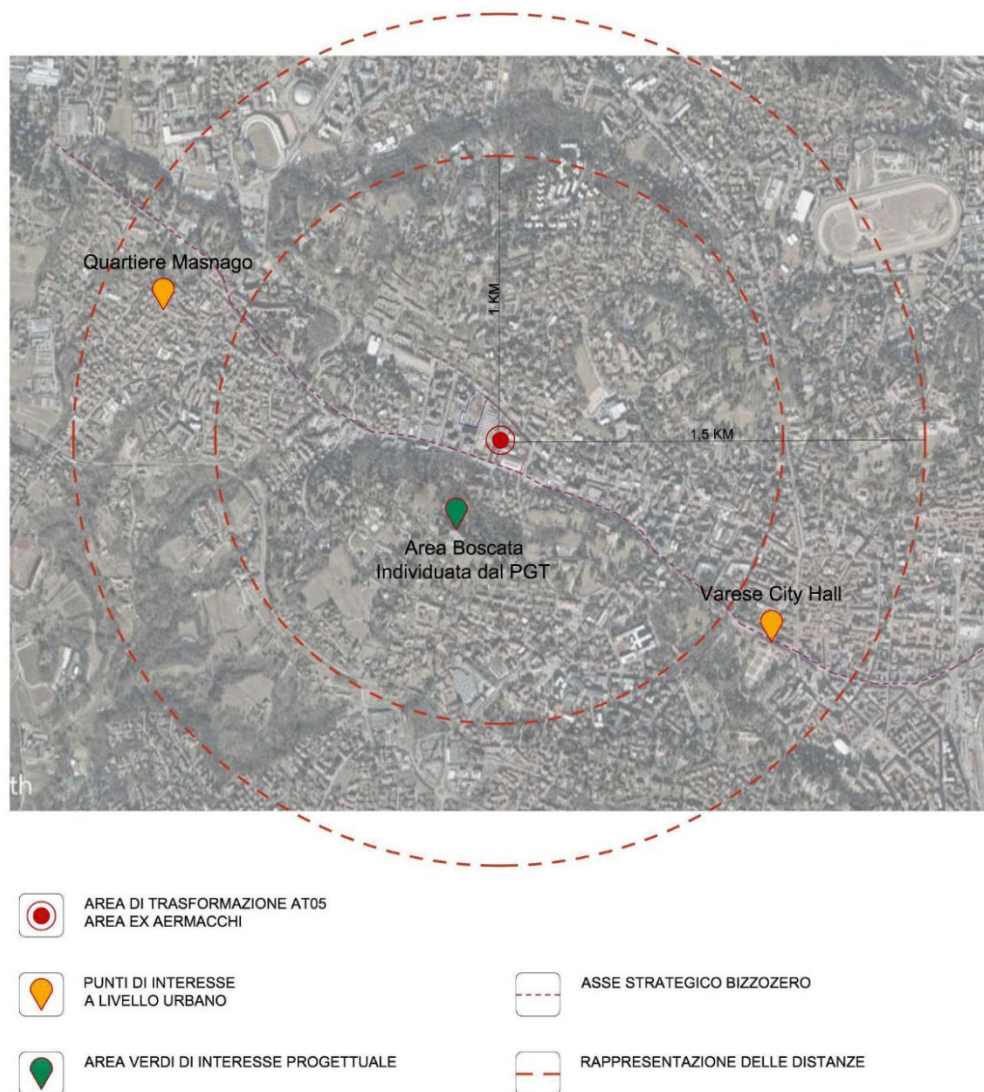
- d. alla previsione della messa in sicurezza del percorso ciclopedonale di via Crispi;
  - e. previsione di un'adeguata accessibilità e permeabilità pedonale agli interventi in progetto dal fronte di Piazzale Foresio;
  - f. all'attenta progettazione delle aree e spazi Verdi;
  - g. all'esclusione della possibilità di allocare in sito di più di una Media struttura di Vendita;
  - h. all'allocazione in sito di attività para-commerciali e di artigianato di servizio (AdS);
  - i. alla salvaguardia - in fase di attuazione del PII - della funzionalità della limitrofa rete viaria principale da possibili criticità locali;
  - j. all'idonea verifica della sostenibilità dei volumi di traffico generati dall'intervento;
8. Rispetta in sede di realizzazione delle opere e degli interventi di carattere privato alle seguenti prescrizioni di carattere paesistico ambientale:
- a. valorizzazione, compatibilmente con la necessità di preservare in sito gli immobili oggetto di provvedimento di vincolo, della connessione ecologica Nord-Sud e della connessione ecologica Est-Ovest finalizzata al recupero del torrente Vellone e al ripristino dell'alveo;
  - b. sviluppo di soluzioni progettuali volte a migliorare la qualità dell'intervento nella realizzazione degli edifici nell'ottica del risparmio energetico e della riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub>, ad esempio attraverso la realizzazione degli impianti fotovoltaici sulle coperture;
  - c. realizzazione di un sistema di separazione delle acque chiare e scure, con recapito delle sole acque bianche nel torrente Vellone;

Come già suddetto, a seguito dell'avvenuto deposito dell'istanza di PII - *pgn. 92556* - avvenuta il 05.08.2022 e la conseguente istruttoria tecnica e negoziazione con l'amministrazione e gli altri enti coinvolti, si recepiscono nel progetto ulteriori indicazioni. Queste anche in coerenza con la comunicazione alla Giunta Comunale da parte dell'assessorato alla rigenerazione urbana, mobilità e alle infrastrutture del 17.10.2022 - *Attuazione degli accordi di cui al Documento di Negoziazione sottoscritto in data 19.07.2022 (PGN.84486 del 19.07.2022) Comunicazioni e richiesta di istruzioni* -. In tal senso si dà atto che la proposta aggiornata:

1. stabilisce, nello schema di convenzionamento di cui allegato all'istanza, in linea di massima, le modalità di gestione e convenzionamento tra Amministrazione Comunale e futura società di gestione dell'impianto della struttura sportiva proposta. Altresì da sviluppare e definire ulteriormente nelle fasi successive in concertazione tra Comune e gestore finale individuato;
2. recepisce, a seguito di concertazione tra le parti, le indicazioni per lo sviluppo delle previsioni dell'Asse Strategico 2 "centralità urbane" che pone l'attenzione nella realizzazione di spazi pubblici per la mobilità e al rapporto tra spazi aperti alternati ai fronti edilizi "speciali" prevedendo, in particolare, la diminuzione dei parcheggi a raso antistanti l'edificio multifunzionali in favore dell'ampliamento della piazza pedonale che sarà luogo di valorizzazione della memoria storica dell'area ex Aermacchi. Le modalità attuative della suddetta sono meglio descritte nella sezione - IPOTESI INSEDIATIVA, Piazza Aermacchi - di questa relazione tecnica e negli elaborati grafici di cui allegati alle integrazioni dell'istanza di PII;
3. Amplia e recepisce le indicazioni del PUMS, introducendo un hub di bike sharing e favorendo la mobilità alternativa con l'affinamento progettuale della proposta di realizzazione della Pista ciclabile Sanvito/Monguelfo (adesso dove possibile parzialmente protetta da cordoli), con l'adeguamento delle fermate del trasporto pubblico, anche attraverso il recepimento delle indicazioni dell'azienda pubblica locale, e con l'implementazione delle opere di mitigazioni del traffico, tutte così meglio descritte nei capitoli successivi e negli elaborati grafici allegati;
4. Suddivide il centro sportivo privato in due parti: il centro sportivo privato di interesse pubblico, al primo piano e il centro sportivo privato di interesse privato al secondo piano. Il centro sportivo privato di interesse pubblico, oggetto di convenzionamento, per quanto riguarda il reperimento degli standard a parcheggio, viene equiparato ad un servizio pubblico. Si precisa che suddetta modalità è applicata esclusivamente al calcolo del fabbisogno di parcheggi pubblici e delle superfici minime di piano ma non al calcolo degli oneri dovuti.

## INQUADRAMENTO TERRITORIALE – Descrizione dell'Ambito di Trasformazione "AT05 – Ex Aermacchi"

Come indicato nella correlata Scheda d'Ambito del Documento di Piano, l'Ambito di Trasformazione (AT05) "Ex Aermacchi" ha estensione pari a circa mq. 38.000, risultando ubicato nel quadrante centrale del territorio comunale di Varese, ad una distanza di circa 1,5 km dal centro storico. Il perimetro dell'Ambito di Trasformazione confina su tutti i fronti con il Tessuto Urbano Consolidato (TUC) a prevalente destinazione residenziale e solo parzialmente a destinazione commerciale e a servizi pubblici e di interesse pubblico e generale. Dal punto di vista del paesaggio, l'area, nella sua parte meridionale, risulta essere collocata in prossimità ad un sistema di aree a verde di connessione e di fruizione, mentre una porzione interrata del Torrente Vellone l'attraversa in asse est - ovest.



*Figura 1 – Schema di inquadramento territoriale*

Allo stato, il compendio immobiliare risulta occupato dai capannoni (ove veniva svolta la pregressa attività produttiva) versanti in stato di abbandono e di obsolescenza funzionale, che rappresentano quello che rimane del luogo dove – nell'arco di quasi un secolo – furono assemblati i migliori aerei dell'aeronautica militare italiana usati durante i combattimenti della Seconda guerra mondiale e non solo.

Oggi i capannoni ivi insistenti - cresciuti a geometria variabile in base alle esigenze delle varie fasi di crescita aziendale (uno dei grandi vanti della storia industriale della provincia di Varese e dell'intera economia nazionale) - costituiscono un involucro vuoto e dismesso all'interno del tessuto urbano consolidato, rappresentando un'anomala interruzione della trama del tessuto urbano residenziale cresciuto al relativo contorno. L'area ex Aermacchi (pesantemente bombardata nell'agosto del 1944 ma subito risorta, per poi essere dismessa nel 1993) riveste una rilevante potenzialità di sviluppo del contesto urbano, di cui essa rappresenta una porzione nevralgica della Città, attesa la sua collocazione quasi a ridosso del suo centro storico.



Figura 2 - Vista aerea dello stato di abbandono dell'area Ex-Aermacchi ed Estratto del Decreto di Vincolo



Il progetto di riqualificazione del sito è, nel suo complesso, finalizzato a pervenire alla complessiva rigenerazione del compendio immobiliare, assicurando al tempo stesso la preservazione e la rifunzionalizzazione degli immobili oggetto di vincolo apposto con Decreto n. 0031649-A del 17 dicembre 2021, ovverosia dell'Hangar del 1915, della Torre dell'Acqua, dell'Hangar del 1952 e delle aree di collegamento, dando in tal modo vita ad un assetto urbanistico, funzionale e distributivo basato sul recupero ed il riuso degli edifici e dei manufatti costituenti memoria storica della pregressa città delle fabbriche.



Figura 3 - Planimetria generale della proposta di Programma Integrato di Intervento

## INQUADRAMENTO URBANISTICO – Analisi del quadro di riferimento programmatico

Al fine di correttamente rappresentare il quadro di riferimento programmatico in cui si inseriscono le previsioni assegnate all'Ambito di Trasformazione "AT05" - "Ex Aermacchi" dal Documento di Piano del vigente PGT comunale, è opportuno analizzare, sia pur in via sintetica, gli strumenti di pianificazione e di programmazione territoriale di livello regionale e provinciale sovraordinati allo strumento urbanistico comunale: ciò, al fine di fornire un'inquadratura territoriale del Comune di Varese e del contesto territoriale direttamente interessato dalle previsioni del Programma Integrato di Intervento con particolare attenzione alla restituzione della rete infrastrutturale e viabilistica, del sistema insediativo e di quello ambientale.

## Il Piano Territoriale Regionale (PTR)

Il Piano Territoriale Regionale della Lombardia (di seguito anche solo "**PTR**") costituisce il primario riferimento ai fini della corretta gestione dell'attività di *governance* territoriale della Regione.

In tal senso, infatti, il PTR persegue – a livello programmatico – l'obiettivo di rendere coerente la "*visione strategica*" della programmazione regionale, generale e di settore, con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale, costituendo, peraltro, il quadro di riferimento programmatico per l'assetto armonico della disciplina territoriale di maggior dettaglio, e, più specificamente, per l'equilibrata impostazione dei Piani di Governo del Territorio (PGT) comunali e dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali o Metropolitani (PTCP/PTM).

Ciò premesso, si dà atto che il Consiglio Regionale della Lombardia ha approvato l'originario PTR con Deliberazione del 19 gennaio 2010, n. 951<sup>1</sup>, segnalandosi, altresì, che l'ultimo aggiornamento del PTR è stato approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 2064 del 24 novembre 2021 (pubblicata sul BURL, Serie Ordinaria, n. 49 del 7 dicembre 2021), in allegato alla Nota di aggiornamento al Documento di Economia e Finanza Regionale (NADERF 2021).

Il PTR, in applicazione dei disposti di cui all'art. 19 della LR 12/2005, ha natura ed effetti di Piano Territoriale Paesaggistico ai sensi della legislazione nazionale (D.Lgs. 42/2004). In esso, infatti, è ricompreso il Piano Territoriale Paesistico Regionale (ora Piano Paesaggistico regionale, di cui al successivo paragrafo) che costituisce, a tutti gli effetti, lo strumento di riferimento della disciplina di governo del territorio della Regione Lombardia, in quanto è l'unico atto del PTR che comprende normativa cogente.

Il PTR indica:

- gli obiettivi principali di sviluppo socioeconomico del territorio regionale;
- il quadro delle iniziative per la realizzazione delle infrastrutture e delle opere di interesse regionale e nazionale;
- i criteri per la salvaguardia dell'ambiente;
- il quadro delle conoscenze fisiche del territorio,

e definisce:

- le linee orientative di assetto del territorio;
- gli indirizzi generali per la prevenzione del rischio geologico, idrogeologico e sismico;
- gli indirizzi per la programmazione territoriale di comuni e province;
- gli obiettivi prioritari di interesse regionale.

Per altro verso, si segnala che, in merito all'originario PTR, Regione Lombardia ha avviato un percorso sotteso alla relativa revisione, unitamente a quella del Piano Paesaggistico Regionale ("PPR"), nel cui ambito, a seguito dell'approvazione della LR 31/2014 (recante "*Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato*") sono stati sviluppati prioritariamente i contenuti relativi all'Integrazione del PTR ai criteri di riduzione del consumo di suolo di cui alla citata LR 31/2014. Tale Integrazione del PTR (ovverosia ai criteri di riduzione del consumo di suolo) è stata approvata con deliberazione del Consiglio Regionale n. 411 del 19 dicembre 2018 (in BURL, Serie Avvisi e Concorsi n. 11 del 13 marzo 2019)<sup>2</sup>.

In particolare, l'integrazione del PTR ai criteri di cui alla LR 31/2014 ha avuto come finalità quella di perseguire, mediante la pianificazione multi scalare (regionale, provinciale e comunale), le politiche in materia di riduzione del consumo di suolo libero e di rigenerazione urbana, con lo scopo di concretizzare sul territorio regionale il traguardo previsto dalla Commissione Europea di giungere, entro il 2050, a una occupazione netta di terreno pari a zero.

Ciò premesso, e prima di passare alla ricognizione generale del PTR, si rileva che gli elaborati costituenti l'integrazione del PTR ai criteri di riduzione del consumo di suolo di cui alla LR 31/2014 prendono atto - in sede ricognitiva delle previsioni urbanistiche di maggior dettaglio di cui alla strumentazione urbanistica del Comune di Varese - dello stato di fatto (già edificato ed urbanizzato) delle aree incluse nell'Ambito di Trasformazione "AT05 - Ex Aermacchi".

---

<sup>1</sup> La deliberazione del Consiglio Regionale n. 951 del 19 gennaio 2010 ha ad oggetto la "*Approvazione delle controdeduzioni alle osservazioni al Piano Territoriale Regionale adottato con DCR n. 874 del 30 luglio 2009 - approvazione del Piano Territoriale Regionale (Articolo 21, comma 4, LR 11 marzo 2005 'Legge per il Governo del Territorio')*", ed ha acquisito efficacia con la relativa pubblicazione sul BURL n. 6, III Supplemento Straordinario, in data 11 febbraio 2010.

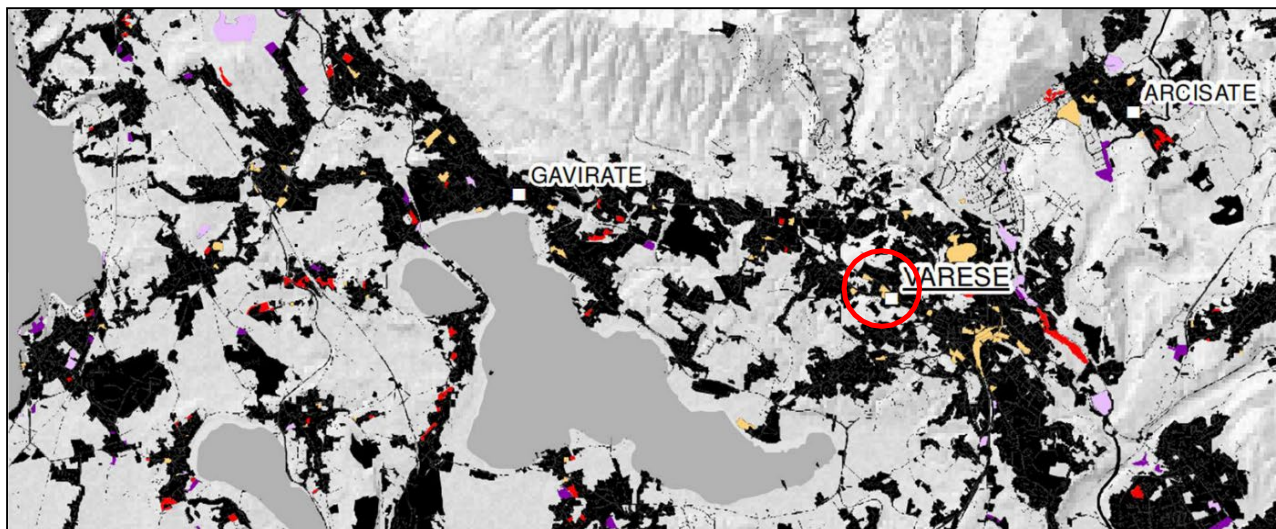


Figura 4 - Estratto della Tavola 04.C2 - Progetto di integrazione del PTR ai sensi della l.r. 31/14 - Suolo urbanizzato e consumo di suolo - Caratterizzazione degli Ambiti di trasformazione

A tale riguardo, infatti, si dà atto che la Tav. 04.C2 di PTR vigente (denominata "Caratterizzazione degli Ambiti di Trasformazione") classifica le aree oggetto di intervento in termini di "Ambiti di Trasformazione su Superficie Urbanizzata", con conseguente attestazione dell'insussistenza di eventuali problematiche connesse alle disposizioni in tema di consumo di suolo libero a seguito dello sviluppo del PII di cui trattasi (cfr. Fig. 4).

Premesso quanto sopra, ed acclarato che l'attuazione degli interventi previsti nel PII non genera consumo di suolo ai sensi della LR 31/2014, essendo il compendio "AT05 - Ex Aermacchi" classificato dall'Integrazione del PTR come "Ambito di Trasformazione su Superficie Urbanizzata", si passano ora in esame le altre previsioni del PTR originario (ossia quello del 2010) aventi significatività in rapporto alle previsioni di rigenerazione perseguite dal PII.

Nel contesto del PTR, il territorio varesino si colloca all'interno del Sistema Territoriale Pedemontano, elemento di unione tra l'area prealpina e la pianura padana, che costituisce una sorta di cerniera tra i diversi ambiti geografici in cui si articola il territorio regionale.

All'interno di questo sistema la città di Varese, al pari di Como e Lecco, viene riconosciuta come "città di mezzo", crocevia cioè tra la grande conurbazione della fascia centrale e la regione alpina, ma anche come città di corona del più ampio assetto urbano policentrico di cui Milano è il polo propulsore.

Il PTR individua una serie di obiettivi per l'intero sistema pedemontano che possono essere ricondotti anche al territorio varesino:

- creazione di un sistema di aree verdi collegate tra loro in forma di reti ecologiche, a tutela dei caratteri naturali diffusi esistenti sul territorio;
- riduzione dell'inquinamento ambientale;
- valorizzazione dei comuni capoluogo nell'insediamento di poli attrattori con l'obiettivo di rafforzare la struttura policentrica territoriale ed evitare la polverizzazione insediativi e il conseguente consumo di suolo;
- riqualificazione del territorio attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture per la mobilità pubblica e privata;
- promozione della fruibilità turistico ricreativa del territorio e mantenimento dell'attività agricola;



- valorizzazione della riconversione produttiva garantendo l'accessibilità alle nuove infrastrutture evitando l'effetto 'tunnel';
- limitazione dell'espansione urbana favorendo la riqualificazione e il riuso del patrimonio edilizio esistente.

Sinteticamente, la città di Varese e il suo territorio sono rappresentati nel PTR come un polo territoriale (anche se la definizione "città di mezzo" appare la più efficace) chiamato ad essere parte e ad interagire con sistemi territoriali differenti. Questa caratteristica, che può apparire allo stesso tempo come un punto di forza e un limite per il sistema varesino, rappresenta invece un elemento di peculiarità nella costruzione delle politiche di governo del territorio nel quadro territoriale di riferimento.

La tavola sotto riportata "Polarità e Poli di Sviluppo Regionali" evidenzia schematicamente il ruolo dell'area varesina all'interno del territorio regionale tra polarità storiche e polarità emergenti.

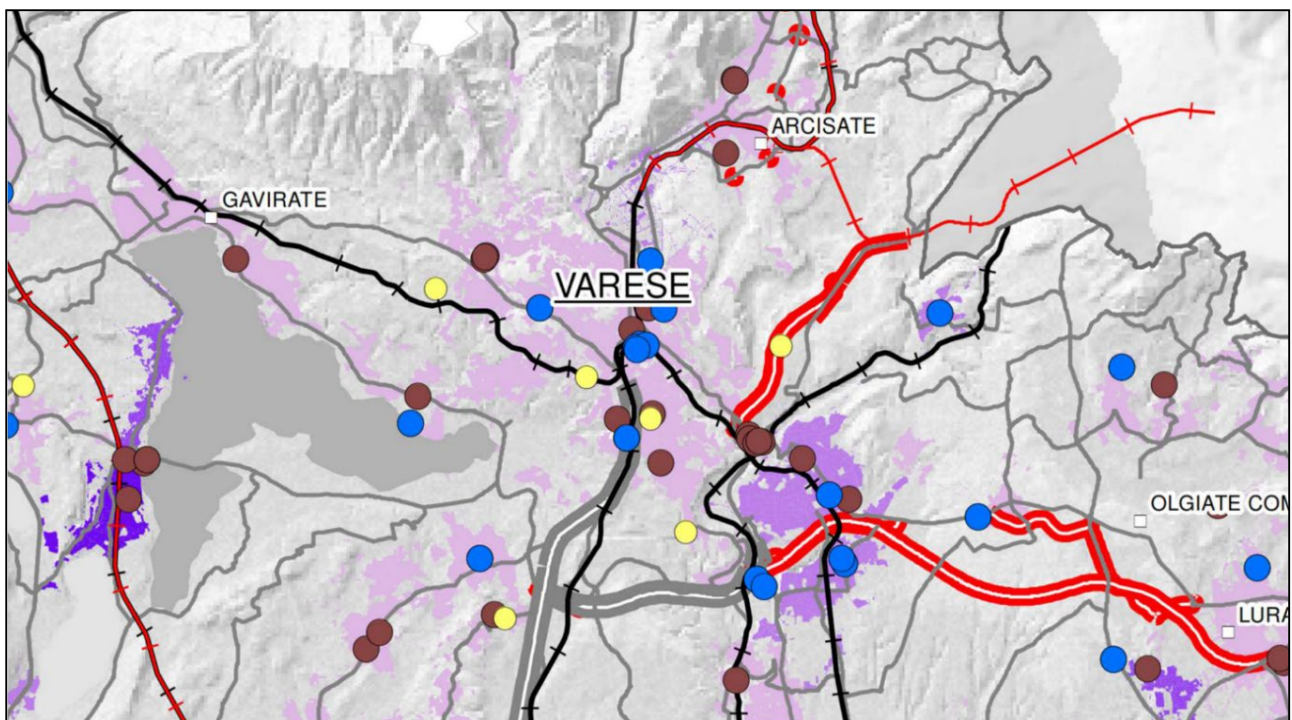
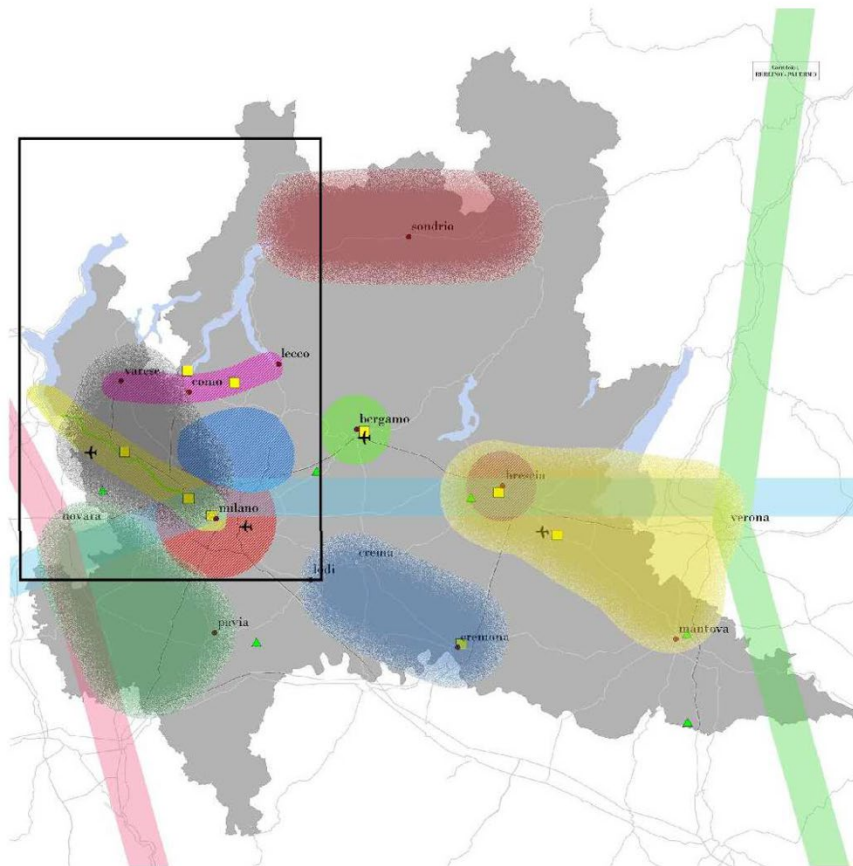


Figura 5 – Estratto del PTR - Tavola "Polarità e Poli di Sviluppo Regionali"





Regione Lombardia, PTR, gennaio 2008, Documento di Piano, tavola 1 "Polarità e Poli di Sviluppo Regionali"

Figura 6 - Estratto PTR - Documento di piano Tav.01 "Polarità e poli di sviluppo regionali"

- Aree da recuperare ricomprese in ambiti di trasformazione  
Aree comprese in Ambiti di trasformazione previsti dal Documento di Piano dei vigenti PGT, come risultano dal SIT della Regione

#### INCIDENZA DELLE AREE DA RECUPERARE SU SUPERFICIE URBANIZZATA (rif. tavola 04.C1)\*

L'incidenza è determinata dal rapporto tra superficie delle aree da recuperare e superficie urbanizzata. Le aree da recuperare comprendono le aree dismesse, come risultano nel SIT della Regione e le aree contaminate da bonificare, come risultano dalla banca dati AGISCO. La superficie urbanizzata è definita nella tavola 04.C1

0,01 - 2% Incidenza trascurabile – le aree da recuperare non connotano la struttura urbana; la rigenerazione non costituisce una risorsa strategica

#### SISTEMA INFRASTRUTTURALE

- Autostrade
- Strade principali
- Rete ferroviaria
- Rete ferroviaria di progetto (rif. PRMT)
- Viabilità di progetto (rif. PRMT)

In via ulteriore a quanto sopra, si dà atto che con DGR 4 luglio 2013, n. 367 è stato dato avvio al complessivo iter di revisione del PTR – PPR ed allo svolgimento della correlata procedura di VAS. In tal senso, infatti, con la citata deliberazione della Giunta Regionale è stato approvato il Documento "Piano Territoriale Regionale – Un'occasione di rilancio in tempo di crisi", nel quale sono stati indicati alcuni elementi di indirizzo sviluppati nei documenti preliminari di PTR – PPR e VAS (luglio 2014). L'entrata in vigore della LR 31/2014 ha inoltre introdotto – nei termini sopra esposti – ulteriori contenuti per la revisione del PTR.

La revisione del PTR, comprensiva del Progetto di Valorizzazione del Paesaggio, è stata adottata con deliberazione del Consiglio Regionale n. 2137 del 2 dicembre 2021, come da specifico comunicato regionale n. 136 del 9 dicembre 2021, oggetto di pubblicazione sul BURL, Serie Avvisi e Concorsi, n. 50 del 15 dicembre 2021.

## Il Piano Paesistico Regionale (PPR)

Come già evidenziato al precedente paragrafo, il Piano Territoriale Regionale (PTR), in applicazione dell'art. 19 della LR 12/2005, ha natura ed effetti di Piano Territoriale Paesaggistico ai sensi della legislazione regionale.

Il PTR in tal senso assume, consolida ed aggiorna il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR) vigente dal marzo 2001, integrandone la sezione normativa. Per dare attuazione alla valenza paesaggistica del PTR, secondo quanto previsto dall'art. 19 della LR 12/2005, con attenzione al dibattito anche a livello nazionale relativo all'attuazione del D.Lgs. 42/2004, gli elaborati del PTPR vigente vengono integrati, aggiornati e assunti dal PTR che ne fa propri contenuti, obiettivi, strumenti e misure.

Il Piano Paesaggistico Regionale è così strutturato quale sezione specifica del PTR, costituendo la componente di disciplina paesaggistica dello stesso, mantenendo comunque una compiuta unitarietà e identità.

L'art. 1 delle Norme Tecniche di Attuazione declina la definizione di paesaggio nei medesimi termini contenuti nella convenzione europea del Paesaggio (Firenze 20 ottobre 2000), ovverosia intendendosi per tale *"(...) una determinata parte del territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni"*.

È proprio in relazione agli obiettivi di tutela e di valorizzazione del paesaggio che la Regione e gli Enti locali lombardi perseguono le seguenti finalità:

- la conservazione dei caratteri idonei a definire l'entità e la leggibilità dei paesaggi della Lombardia, e ciò mediante il controllo dei processi di trasformazione, finalizzato alla tutela delle preesistenze significative dei relativi contesti di riferimento;
- l'innalzamento della qualità paesaggistica ed architettonica degli interventi di trasformazione del territorio;
- la promozione, nella cittadinanza, del valore "paesaggio", da considerarsi quale bene da preservare, con l'implementazione del relativo livello di fruizione da parte della collettività.

Premesso quanto sopra in merito al PPR vigente, si rammenta che, con deliberazione del Consiglio Regionale n. 2137 del 2 dicembre 2021 (in BURL, Serie Avvisi e Concorsi n. 50 del 15 dicembre 2021) è stato adottato il nuovo PTR con valenza anche di Progetto di Valorizzazione del Paesaggio (PVP). In particolare, il PVP – pur mantenendo la propria autonomia come nel Piano approvato nel 2010 – è stata meglio integrata con altre sezioni e:

- si arricchisce di strumenti operativi e cartografia di dettaglio (AGP – Ambiti Geografici di Paesaggio e aggregazione di immobili e aree di valore paesaggistico) rivolti agli Enti locali per guidare e sostenere la conoscenza e la pianificazione del paesaggio a livello locale;
- compie un importante passo in avanti verso l'attuazione del D.Lgs. 42/2004, anticipando la normativa sulle aree assoggettate a tutela ex D.Lgs. 42/2004, art. 142 *"Aree tutelate per legge"*, anche nell'ottica di favorire il processo di co-pianificazione avviato con il MIBACT;
- definisce il progetto di Rete verde Regionale, assumendo quanto definito e promosso dalla Commissione Europea nel 2013, ritenuta un'infrastruttura prioritaria finalizzata alla ricomposizione e valorizzazione del paesaggio lombardo con l'obiettivo di garantire e rafforzare le condizioni di godimento, tutela e fruizione dei paesaggi rurali, naturalistici e antropici.

Posto quanto sopra in merito all'iter di aggiornamento - allo stato *in itinere* - del PPR, si segnala che il Piano Paesaggistico vigente classifica il territorio lombardo in base alle caratteristiche che lo contraddistinguono nelle diverse sue parti, indicando gli elementi prescrittivi e gli indirizzi a cui la pianificazione provinciale e locale devono attenersi. Il PGT di Varese analizza i contenuti del PTPR negli elaborati ricognitivi del documento di piano e individua ed osserva gli elementi descrittivi riferiti al contesto territoriale cui appartiene.

Rispetto alle unità tipologiche di paesaggio individuate dal PPR, la Città di Varese si trova collocata nell'ambito geografico di rilevanza regionale denominato "Varesotto".

Il PGT di Varese analizza i contenuti del PTPR negli elaborati ricognitivi del Documento di Piano e individua ed osserva gli elementi descrittivi riferiti al contesto territoriale cui appartiene.

## LA RETE ECOLOGICA REGIONALE (RER)

Con deliberazione n. VIII/10962 del 30 dicembre 2009, la Giunta Regionale ha approvato il disegno definitivo di Rete Ecologica Regionale con l'obiettivo di offrire alle popolazioni di specie mobili (quindi soprattutto animali) che concorrono alla biodiversità, la possibilità di scambiare individui e geni tra unità di habitat tra loro spazialmente distinte. La Rete Ecologica Regionale, riconosciuta come infrastruttura prioritaria del Piano Territoriale Regionale, costituisce strumento orientativo per la pianificazione regionale e locale.

Nella zona di Varese la RER è illustrata nella seguente qui di seguito riportata.



Figura 7 - Rete Ecologica Regionale - Disegno approvato con DG n.VIII/10962 del 2009

ELEMENTI DI PRIMO LIVELLO DELLA RER



ELEMENTI DI SECONDO LIVELLO DELLA RER





All'interno del territorio comunale, la RER individua quali elementi di secondo livello i tracciati dei corsi d'acqua principali (Olona, torrente Val Luna, ecc.). **Si precisa che tale rete non interessa l'area d'intervento.**

A livello provinciale, la Provincia di Varese si è dotata di un progetto di rete ecologica multifunzionale come parte del PTCP. La Rete Ecologica Provinciale è rappresentata nella seguente figura che conferma le previsioni di rete ecologica declinate alla scala regionale.

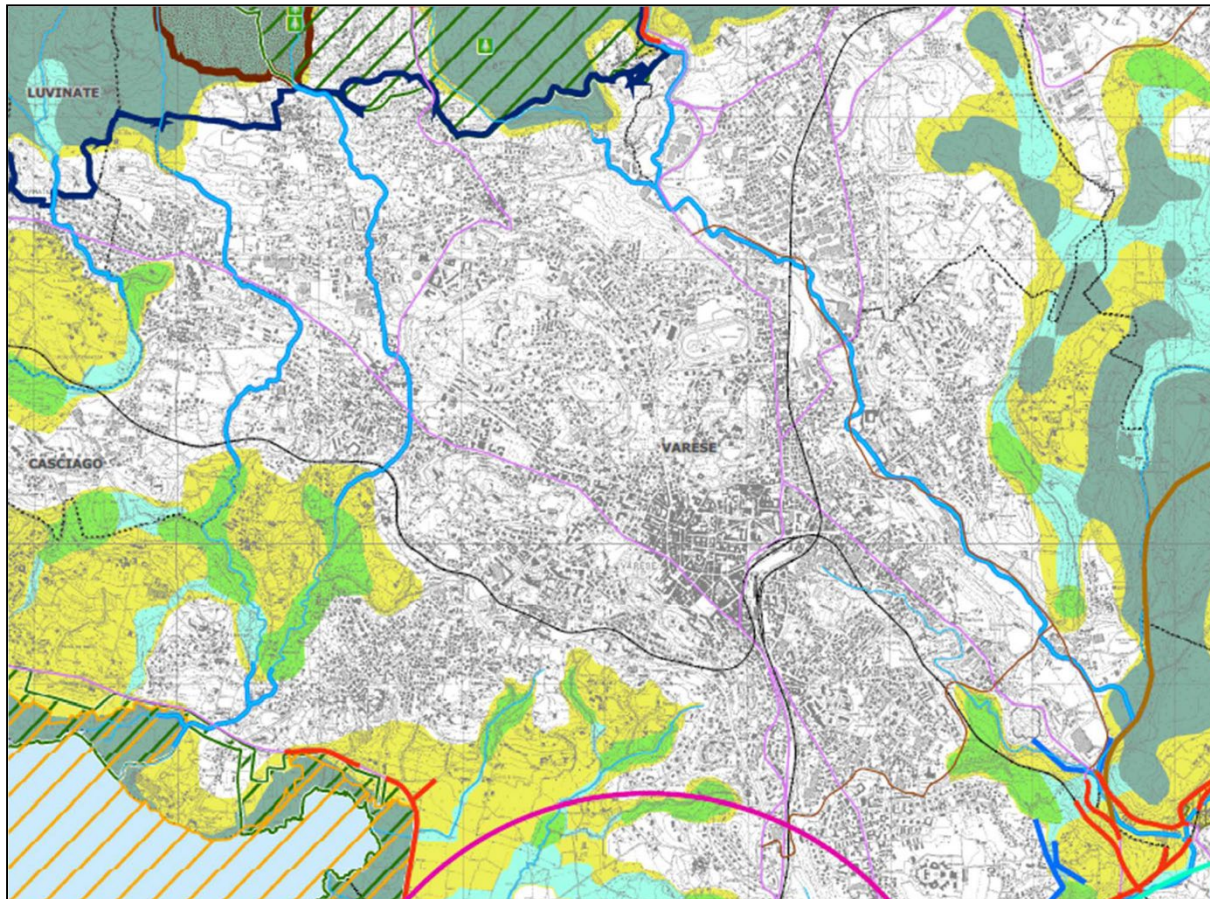


Figura 8 - Rete Ecologica Regionale Multifunzionale

#### Elementi di progetto

- Core areas di primo livello
- Core areas di secondo livello
- Corridoi ecologici e aree di completamento
- Fasce tampone di primo livello
- Corridoi fluviali da riqualificare

## **Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Varese**

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Varese (PTCP), elaborato ai sensi della LR 12/2005, è in vigore dal 2007 a seguito della definitiva approvazione, intervenuta con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 27 dell'11.4.2007; il PTCP della Provincia di Varese (efficace a seguito di pubblicazione sul BURL - Serie Inserzioni e Concorsi n. 18 - del 2.5.2007) costituisce lo strumento di programmazione territoriale di area vasta, all'interno del quale trovano declinazione le principali scelte in materia di tutela e valorizzazione paesistico - ambientale, di potenziamento infrastrutturale e di gestione delle dinamiche insediative relative al territorio provinciale.

In particolare, il vigente strumento di pianificazione territoriale della Provincia di Varese si configura come quadro d'insieme delle politiche territoriali, incentrato sullo sviluppo di alcuni temi fondamentali che interagiscono tra loro, quali:

- il sistema paesistico - ambientale;
- il sistema infrastrutturale;
- il sistema insediativo;
- il sistema della pianificazione urbanistica;
- il sistema socioeconomico.

Richiami agli aspetti ambientali ed agli obiettivi di sostenibilità di riferimento per le scelte urbanistiche locali sono presenti in ciascuna delle sezioni dedicate alle tematiche prioritarie sopra individuate; approfondimenti specifici sono trattati, inoltre, nel rapporto finale di Valutazione Ambientale del PTCP.

Il PTCP, nel contesto programmatico e di pianificazione di cui sopra, indica, dunque, una serie di indirizzi generali che sono stati poi declinati nel vigente Governo del Territorio di Varese, atteso che la Città è ivi individuata come Polo Attrattore con previsione di allocazione di servizi sovracomunali ai sensi della LR 12/2005.

In particolare, si riportano - qui di seguito - alcuni indirizzi del vigente PTCP che assumono rilevanza anche relativamente alla proposta del redigendo PII, attuativa delle previsioni conferite dal Documento di Piano del vigente PGT comunale all'Ambito di Trasformazione "AT05 - Ex Aermacchi":

1. evitare la dispersione dei servizi sovracomunali in ambiti privi di adeguata accessibilità;
2. sviluppare sinergie turismo-cultura e istruzione;
3. sviluppare sinergie tra insediamenti per il tempo libero e il territorio naturale.

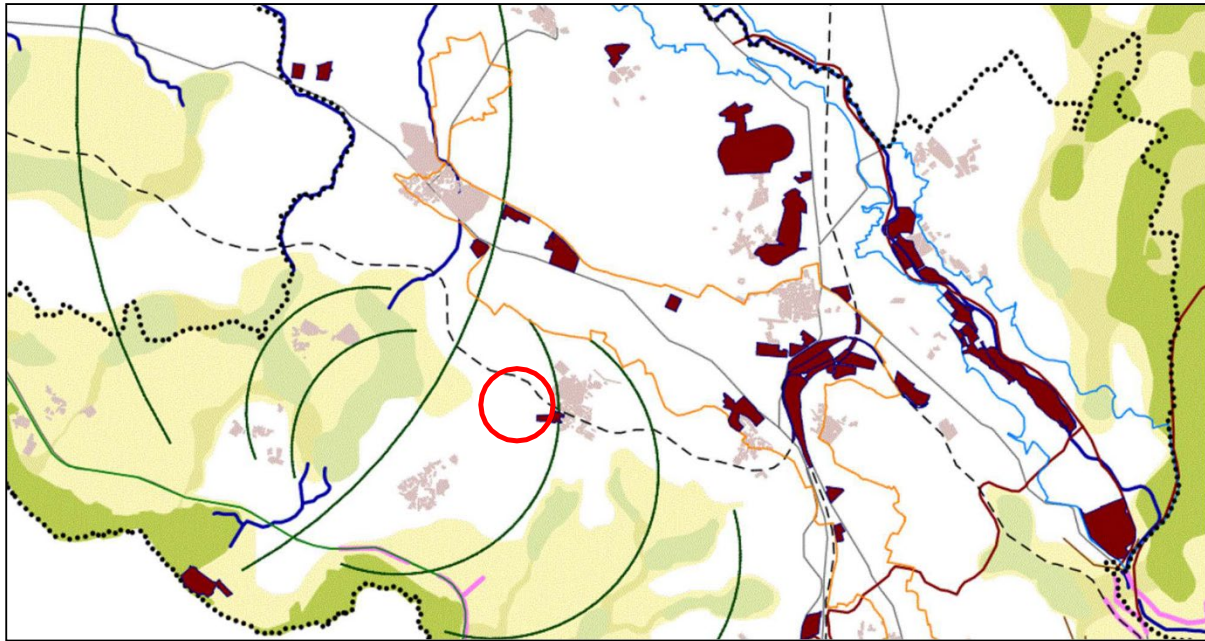


Figura 9 - PGT - DdP - Elab.33 Tav. D01 - Carta di coerenza tra trasformazioni del PGT e PTCP di Varese

#### RETI ECOLOGICHE - PTCP



#### PREVISIONI E STRATEGIE DEL PGT



Si precisa, per completezza, che risulta allo stato in itinere il procedimento di revisione del vigente PTCP, avviato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 20 del 18.4.2017 (avente ad oggetto: "Revisione del Piano Territoriale di Coordinamento provinciale e relativa valutazione ambientale strategica - Approvazione 'Linee di indirizzo'"), in relazione al quale con provvedimento del 21.9.2020 è stata disposta la "messa a disposizione del Rapporto Preliminare - Documento di Scoping" con contestuale convocazione della prima Conferenza di Valutazione (di cui al verbale dell'8.10.2020).

## Il Piano di Governo del Territorio (PGT) – Il Documento di Piano

### Gli obiettivi di Piano

L'area oggetto di proposta di Programma Integrato di Intervento si innesta lungo l'arteria principale dell'Ambito Strategico delle centralità Bizzozero - Masnago (AS2), che costituisce il sistema principale delle relazioni e dell'urbanità del territorio comunale.

In questa area sono concentrati i più importanti servizi pubblici e collettivi a carattere urbano e di valenza territoriale sovra-comunale.

L'asse si presenta come una sequenza urbana in cui si succedono tipi insediativi, tipologie edilizie, funzioni urbane, aree a servizi, polarità urbane sovra locali.

L'Ambito Strategico 2 costituisce di fatto la spina centrale del tessuto insediativo e del sistema infrastrutturale comunale, asse centrale della simmetria del territorio, e luogo privilegiato per le funzioni urbane principali.

Il ritmo o la sequenza che si ritrova lungo la dorsale evidenzia il susseguirsi di una serie di spazi pubblici e privati differenti, per tessuto e per funzioni, per qualità urbana e per uso (fruibilità) del territorio che fa associare quasi, per ritmo, la dorsale ad una strada mercato.

Gli obiettivi dell'Ambito Strategico 2 possono essere così sintetizzati:

1. realizzazione lungo l'asse di spazi aperti correttamente collegati tra loro per incrementare la facilitazione della fruibilità: ciò mediante la previsione / realizzazione di percorsi ciclopeditoni protetti, di un sistema di parcheggi mirati, di slarghi, di sistemazioni di piazze, verde, ecc. In parte questa progettazione è già stata attivata dal Comune: per es. la sistemazione dei centri di Masnago e Bizzozero o la sistemazione del Centro Storico. In altri casi la progettazione è in corso, come ad esempio, relativamente alla zona del comparto Stazioni;
2. definizione e realizzazione di spazi pubblici per la mobilità (tipi di mobilità, lenta e pubblica) e spazi aperti alternati ai fronti edilizi;
3. definizione di interventi di miglioramento del paesaggio urbano come viali, arredo urbano o architettura urbana.

La risposta agli obiettivi precedenti trova la sua rappresentazione grafica negli elaborati del Documento di Piano: in particolare, viene riportato (*cf.* Figura 10 di cui sotto) l'Elaborato 26, Tav.C03 – Ambito Strategico AS02, Asse delle Centralità | Nord, dove risulta evidente - in un'ottica di riqualificazione funzionale e qualitativa dello spazio pubblico e di uso pubblico posto lungo la dorsale - la riorganizzazione dei fronti stradali con particolare attenzione alle funzioni e alla sua permeabilità (lenta e veloce) e in generale al tema della mobilità (mobilità veloce, lenta e spazi per la sosta e la fermata). Il progetto omogeneo di riqualificazione e ridisegno dell'asse permette l'avvio di un processo di legittimazione dell'asse centrale urbano come asse delle funzioni e delle polarità urbane.



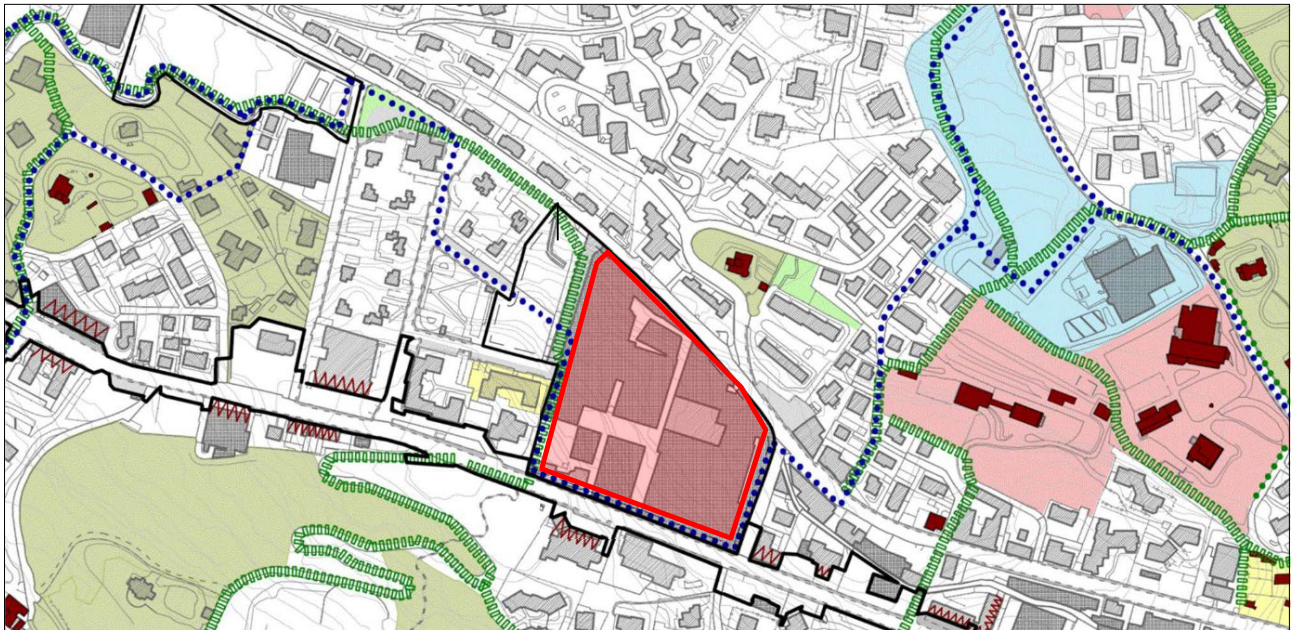









Figura 10 - Estratto PGT- DdP - Elaborato 26 Tav.C03 - Ambito Strategico AS02 - Asse della centralità - nord - in nero il perimetro dell'Ambito di Trasformazione AT05 e in rosso viene indicata l'area di pertinenza del LOTTO 2

#### LEGENDA

##### Asse della centralità'

-  Linea o bordo del fronte dell'asse
-  Fronti stradali a carattere commerciale

##### Spazi, funzioni e luoghi

-  Sistema dei parchi e delle ville
-  Edifici e complessi del Sistema dei parchi e delle ville
-  Edifici e complessi speciali (servizi, funzioni pubbliche e collettive) e tessuto dei Centri Civici
-  Edifici e complessi dei Centri Civici
-  Servizi - Aree per l'istruzione

-  Servizi - Aree di interesse comune
-  Servizi - Aree a verde, gioco e sport
-  Parcheggi
-  Viali alberati
-  Percorsi ciclopeditoni
-  Assi di permeabilità
-  Corsi d'acqua
-  Aree di Trasformazione



## Il Documento di Piano - L'ambito di trasformazione "AT05 - Aermacchi"

Gli Ambiti di Trasformazione vengono definiti e disciplinati all'interno del Documento di Piano e nelle correlate Schede d'Ambito; l'attuazione delle relative previsioni è disciplinata dal Documento denominato "Linee guida, direttive e prescrizioni" (Dp\_02). Per completezza, si riporta - qui di seguito - l'intera scheda del Documento di Piano relativa all'Ambito di Trasformazione "AT05 - Ex Aermacchi", oggetto della proposta di Programma Integrato di Intervento cui la presente Relazione Tecnica accede (Fig-12/13/14/15).

Piano di Governo del Territorio (PGT)

Comune di Varese  
linee guida, direttive e prescrizioni

Documento di Piano


AT05 – Area ex Aermacchi	
<b>Ambito strategico: AS2 - Asse delle centralità urbane</b>	
<b>Scheda di riferimento P.R.G. vigente: ZS2</b>	
<b>Identificazione collocazione e descrizione dell'intervento:</b> <p>L'area fa riferimento all'ex stabilimento Aermacchi collocato lungo via Sanvito Silvestro, all'interno della dorsale che collega Bizzozzero con Masnago.</p> <p>Il disegno di Piano prevede il recupero e la riqualificazione dell'area con la previsione di una pluralità di destinazioni d'uso e il suo inserimento all'interno delle funzioni urbane come polarità rilevante.</p> <p>In questa cornice di senso le invarianti progettuali rimandano alla valorizzazione del corridoio ecologico del torrente Vellone, al mantenimento di un rapporto corretto tra spazi costruiti e spazi aperti e alla ridefinizione dei fronte strada dell'area.</p>	
	
<b>Compatibilità con il PTCP</b>	Non ricade in ambito agricolo
<b>Compatibilità con il PIF</b>	Non ricade in zona boscata
<b>Compatibilità con vincoli</b>	Ricade parzialmente in area di vincolo sui corsi d'acqua e relative sponde (150 m) ai sensi del D.Lgs. 42/2004 art. 142 lett. c)

Figura 11 - PGT - Scheda di Piano AT-05 - "Ex Aermacchi" - Pag.01

Piano di Governo del Territorio (PGT)

Comune di Varese  
linee guida, direttive e prescrizioni

Documento di Piano

<b>Classificazione geologica e sismica</b>	<i>Classe 2Fgl</i>
Superficie territoriale (St)	38.000 mq
Superficie coperta esistente	26.200 mq (dato indicativo)
Volumetria esistente	230.000 mc (dato indicativo)
Indice Territoriale Massimo	3,0 mc/mq
Quota Perequativa Obbligatoria	1/3 del volume realizzato
Attrezzature pubbliche o di uso pubblico	Come determinato in base a quanto indicato dal Piano dei Servizi e preferibilmente all'interno dell'ambito strategico.
Aree per infrastrutture viarie	
H. max	19,50 ml
RC rapporto di copertura	30%
Abitanti teorici	380
Modalità d'intervento	P.I.I. - Programmi integrati di intervento
Destinazioni d'uso non ammesse	Produttivo Produttivo nocivo Commerciale GSV Culto Agricenter Distributori di carburante Agricolo



Piano di Governo del Territorio (PGT)

Comune di Varese  
linee guida, direttive e prescrizioni

Documento di Piano



**Prescrizioni e Indicazioni generali:**

- Il progetto dovrà prevedere lo studio del sistema viario esteso al contesto urbano circostante;
- Il progetto dovrà prevedere la messa in sicurezza del percorso ciclopedonale di via Crispi;
- Il progetto dovrà porre particolare attenzione nella progettazione delle aree e spazi verdi;
- Non è ammesso l'insediamento di più di 1 Media Struttura di Vendita;
- L'attuazione dell'ambito dovrà salvaguardare la funzionalità della limitrofa rete viaria principale da possibili criticità locali;
- Si dovrà prevedere la verifica della sostenibilità dei volumi di traffico generati dall'intervento.

**Prescrizioni e Indicazioni di carattere paesistico ambientale:**

- Valorizzazione della connessione ecologica Nord-Sud e della connessione ecologica Est-Ovest finalizzata al recupero del torrente Vellone e al ripristino dell'alveo;
- Il progetto dovrà sviluppare soluzioni progettuali volte a migliorare la qualità dell'intervento nella realizzazione degli edifici nell'ottica del risparmio energetico e della riduzione di emissioni di CO<sub>2</sub>, ad esempio attraverso la realizzazione degli impianti fotovoltaici sulle coperture;
- Il progetto dovrà realizzare la separazione delle acque chiare e scure, con recapito delle sole acque bianche nel torrente Vellone.



Pagina 38 di 115

Figura 13 - PGT - Scheda di Piano AT-05 - "Ex Aermacchi" - Pag.03

Piano di Governo del Territorio (PGT)

Comune di Varese  
*linee guida, direttive e prescrizioni*

Documento di Piano



*Figura 14 - PGT – Scheda di Piano AT-05 – “Ex Aermacchi” – Pag.04*



## Il Piano delle Regole

Il Piano delle Regole, redatto ai sensi e per gli effetti dell'art. 10 della LR 12/2005, costituisce lo strumento di controllo e di disciplina della qualità urbana e territoriale. Le prescrizioni in esso contenute hanno carattere vincolante e producono effetti diretti sul regime giuridico dei suoli. In questo senso, il Piano delle Regole individua e recepisce le previsioni sovraordinate e i vincoli che gravano sul territorio.

Per quanto concerne l'Ambito di interesse ai fini della presente Relazione, si riporta l'elaborato di PGT - PdR- Vincoli Culturali e Paesaggistico Ambientali - Foglio 3 con l'individuazione dei vincoli che gravano sull'area di interesse. Il quadro completo dei vincoli viene riportato nell'elaborato grafico "433-AR-PII-003-GF-00 - Inquadramento vincoli"

In particolare, si evidenzia una porzione di area che ricade in fascia di tutela paesaggistica ai sensi dell'art. 142 del D.Lgs n. 42/2004 - (fig. 16).

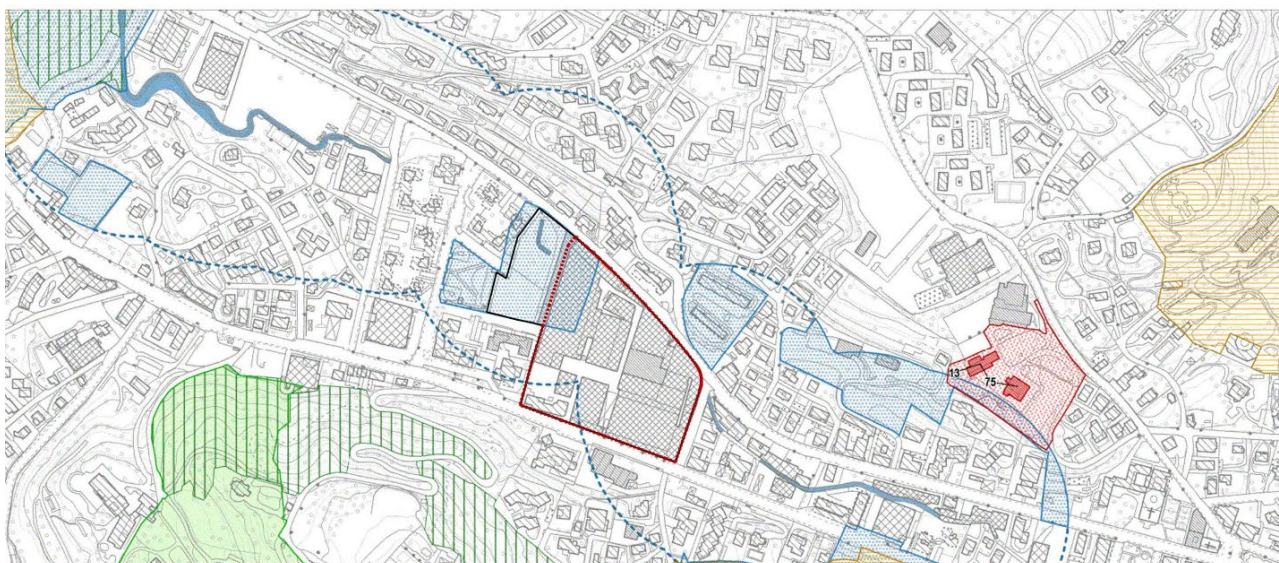


Figura 15 - Estratto di PGT - PdR - Vincoli Culturali e Paesaggistico-Ambientali - Foglio 3 - In nero il perimetro di PII e in rosso l'area di pertinenza del LOTTO 2

### AREE TUTELATE PER LEGGE



art. 142 lettera b), D.Lgs. 42/2004  
Fascia della profondità di 300 m. dal lago



art. 142 lettera c), D.Lgs. 42/2004  
Fascia della profondità di 150 m. dai fiumi



art. 142 comma 2, D.Lgs. 42/2004  
Aree escluse dal vincolo in quanto in quanto alla data del 06.09.1985 erano delimitate come ZTO A o B del PRG



art. 142 lettera f), D.Lgs. 42/2004  
Area compresa nel Parco Regionale del Campo dei Fiori



art. 142 lettera f), D.Lgs. 42/2004  
Zone I.C.O. del Parco Regionale del Campo dei Fiori



art. 142 lettera g), D.Lgs. 42/2004  
Territori coperti da boschi e foreste

*Figura 16 – Planimetria allegata al Decreto di vincolo*



## Il Piano dei Servizi

Il Piano dei Servizi costituisce uno dei tre elaborati fondativi della strumentazione urbanistica, così come organizzata dalla LR 12/2005 (cfr. art. 9). Esso, all'interno del PGT, assicura per il territorio comunale la dotazione complessiva di aree per attrezzature pubbliche e di interesse generale, le aree per l'edilizia pubblica, le dotazioni a verde e i corridoi ecologici, oltre le connessioni tra il territorio rurale e quello edificato.

Il Piano dei Servizi concorre al proseguimento delle strategie del Documento di Piano, definendo i fabbisogni, gli obiettivi di sviluppo e l'integrazione dei servizi esistenti: in questo senso, si riportano nelle Figure che seguono gli estratti del Piano dei servizi, denominati Progetto della città pubblica: individuazione aree - Foglio 22 - Colle Campigli.

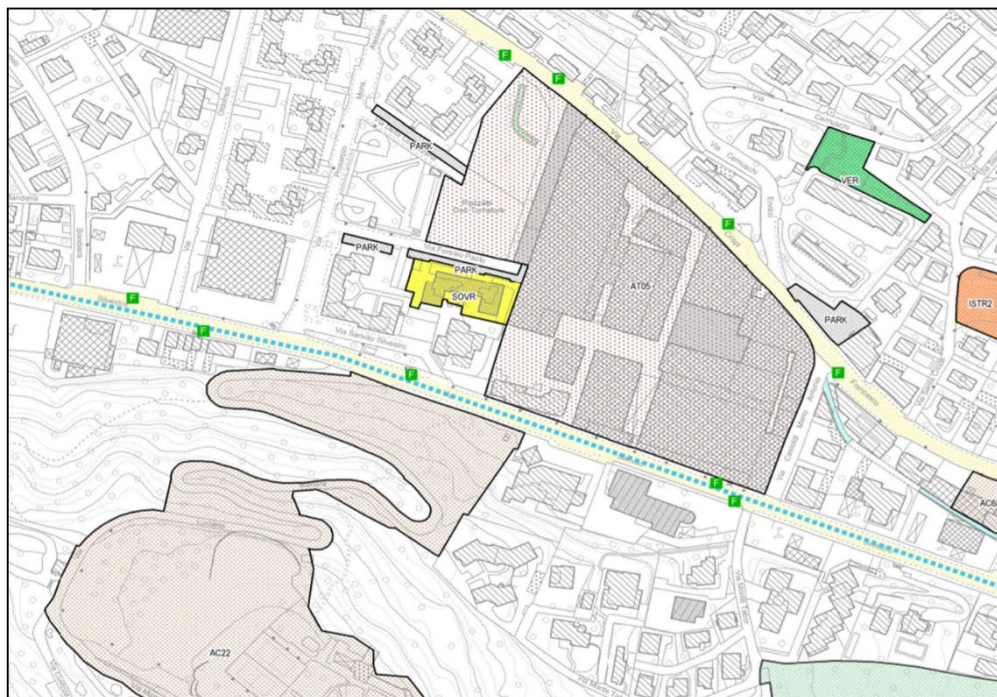
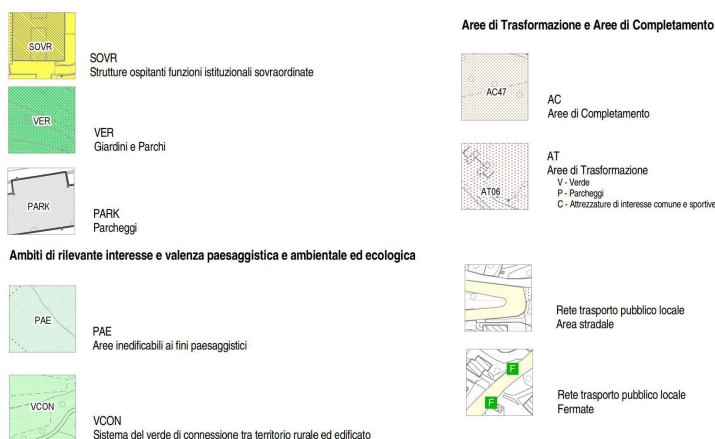


Figura 17 - PGT - PdS - Progetto della Città pubblica: individuazione aree - Foglio 22 - Colle Campigli



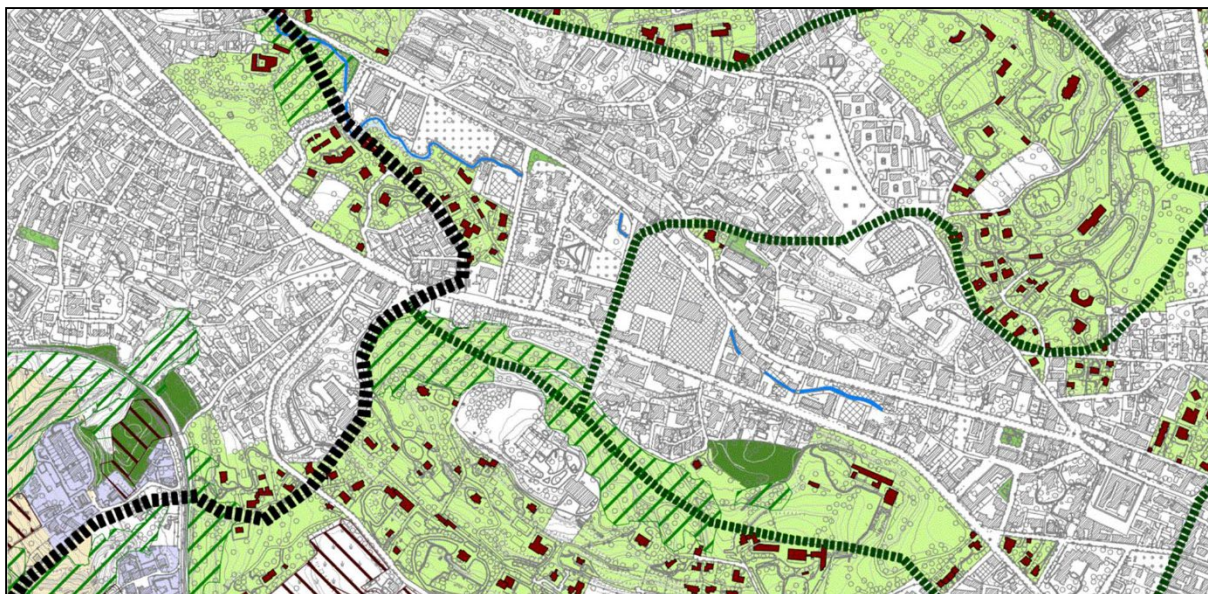


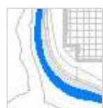
Figura 18 - Estratto PGT - PdS - Elab.07 - Tav.03 - Carta della Rete Ecologica Comunale

#### Elementi della Rete ecologica provinciale



##### Core Area Principale

Ambiti naturalistici ed ecologici integri ad elevata valenza ambientale sia qualitativa che quantitativa, ed area minima vitale per una popolazione o habitat.



##### Reticolo idrografico principale

Rappresentazione del reticolo idrografico principale identificato nella sua parte bagnata e nell'alveo fluviale di pertinenza.



##### Core Area Secondaria e area di completamento

Ambiti naturalistici ed ecologici integri ad elevata valenza ambientale sia qualitativa che quantitativa a completamento della Core Area principale.



##### Sistema delle ville e dei parchi

Rappresentazione del sistema delle ville e dei parchi (città giardino varesina) come parte rilevante del sistema degli spazi aperti caratterizzante la rete ecologica comunale.



##### Corridoi ecologici principali provinciali

Assi o corridoi ecologici principali di definizione provinciale.



##### Sistema delle aree a verde

Rappresentazione del sistema delle aree a verde di rango comunale e delle aree libere definite a valenza paesaggistica e di connessione come parte rilevante del sistema degli spazi aperti urbani.

#### Elementi della Rete ecologica comunale



##### Corridoio ecologico principale comunale

Assi e corridoi ecologici principali ricavati dalla rete ecologica di scala vasta e dagli Ambiti Strategici definiti dal PGT (Valle Olona e Asse della connettività ambientale Monte - Lago di Varese).



##### Corridoio ecologico secondario comunale

Assi e corridoi ecologici secondari a completamento della rete ecologica di scala vasta e inseriti all'interno della morfologia e delle funzioni presenti sul territorio.

In conclusione, l'Ambito di Trasformazione oggetto della proposta di PII cui il presente elaborato accede si caratterizza per il suo posizionamento lungo l'asse strategico Bizzozzero-Masnago che, a sua volta, costituisce la spina centrale del tessuto insediativo e del sistema infrastrutturale comunale, asse centrale della simmetria del territorio e luogo privilegiato per le funzioni urbane principali.

La riqualificazione delle aree incluse nell'Ambito di Trasformazione “Ex Aermacchi” rappresenta, dunque, un'occasione privilegiata per operare la riqualificazione - in coerenza con i principi di cui alla LR 18/2019 ed in applicazione dei criteri di riduzione del consumo di suolo declinati nella LR 31/2014 - di un ambito industriale dismesso, versante in condizioni di obsolescenza funzionale, nonché per assicurare la preservazione degli immobili ivi insistenti oggetto di puntuale provvedimento di vincolo ex D.lgs. 42/2004 e per valorizzare e per rafforzare le connessioni ecologiche lungo l'asse Nord - Sud, permettendo in tal modo di riallacciare due grandi settori lungo l'asse est - ovest con il valore aggiunto del ripristino del Torrente Vellone.



## La deliberazione del Consiglio Comunale n. 11 del 29 marzo 2021 di individuazione degli ambiti di rigenerazione urbana ai sensi della LR 18/2019

Con deliberazione n. 11 del 29 marzo 2021, il Consiglio Comunale di Varese ha individuato – ai sensi di quanto disposto dall'art. 8-bis della LR 12/2005 (*"Promozione degli interventi di rigenerazione urbana e territoriale"*), introdotto dalla LR 18/2019 – gli ambiti di rigenerazione urbana, ivi indicando le *"aree di degrado meritevoli di adeguate azioni di rigenerazione"*, quali (tra gli altri) **"l'asse del torrente Vellone, nella parte nord del corso d'acqua, in prossimità dell'area dismessa dell'Aermacchi lungo via Crispi e via Sanvito e nella parte sud del torrente dell'area dell'ex macello civico, fino oltre alla località denominata Lazzaretto"**.

Nel contesto della suddetta deliberazione, dunque, il compendio industriale dismesso dell'Ex Aermacchi è stato individuato come Ambito di Rigenerazione urbana nel contesto del più vasto ambito contrassegnato nella Tavola ivi annessa come **"AR2a"** – *"Ambito di rigenerazione 2a – Vellone Nord"* (vedasi, al riguardo, la Figura che segue).

La proposta di PII risulta essere coerente con i sotto riportati macro obiettivi perseguiti dall'Amministrazione comunale di Varese con il suddetto atto deliberativo che ha, per l'appunto, individuato le strategie prioritarie da perseguirsi attraverso la promozione degli interventi di rigenerazione urbana sotto integralmente riportati, essendo ivi evidenziato, in linea generale, che *"La finalità trasversale ai quattro (...) temi è quella di contribuire concretamente al miglioramento della qualità della vita urbana e al rilascio socio economico della città attraverso una rigenerazione sostenibile che avvenga all'interno di ampie fasce del territorio comunale che, ad oggi, sono prive di identità propria"*. Ciò con la precisazione che *"Gli ambiti di rigenerazione urbana individuati sono specificamente assunti in attuazione dell'art. 8-bis della citata LR 12/2005, non costituiscono variante urbanistica al PGT vigente, ma introducono misure incentivanti che integrano e rafforzano alcune leve già previste nel vigente Piano di Governo del Territorio (...)"*.

1. **Rigenerazione dei viali di accesso alla città (e delle "Porte" della città)** – l'obiettivo è dare una nuova immagine ai viali di accesso alla città in modo che essi non siano solamente strade di passaggio percorse dal traffico, ma diventino aree integrate con l'intorno. Chi entra in città deve sentirsi accolto e percepire una città moderna, sostenibile e accessibile a tutti. I viali saranno riprogettati tenendo presente anche le funzioni pubbliche che vi si affacciano e l'intorno costruito da aree residenziali e luoghi di lavoro.
2. **Rigenerazione idraulica e idrogeologica** – l'obiettivo è la messa in sicurezza di aree fragili dal punto di vista idraulico e idrogeologico. La sistemazione degli argini del Torrente Vellone e del fiume Olona diventa altresì l'occasione per creare spazi pubblici protetti, spazi verdi fruibili con la finalità di migliorare la qualità della vita dei residenti.
3. **Rigenerazione ambientale** – l'obiettivo è completare e implementare le reti ecologiche comunali e la rete provinciale esistente lungo la direttrice monte – lago, Campo dei Fiori – Lago di Varese, anche attraverso progettazione e sistemazione di spazi pubblici, ambientalmente inseriti, fruibili in particolare lungo la sponda del lago.
4. **Rigenerazione sociale** – l'obiettivo principale è la riqualificazione di alcuni quartieri ALER degradati e assolutamente bisognosi di attenzione. Sono possibili lavori di eco – efficientamento e ristrutturazione degli edifici di edilizia residenziale pubblica, nonché azioni di rigenerazione del tessuto sociale e programmi volti a favorire l'inclusione sociale e lavorativa degli abitanti. È quindi necessario prevedere l'implementazione di servizi di vicinato per il miglioramento della qualità della vita soprattutto della popolazione anziana e l'inserimento di spazi culturali e d'incontro per i più giovani.

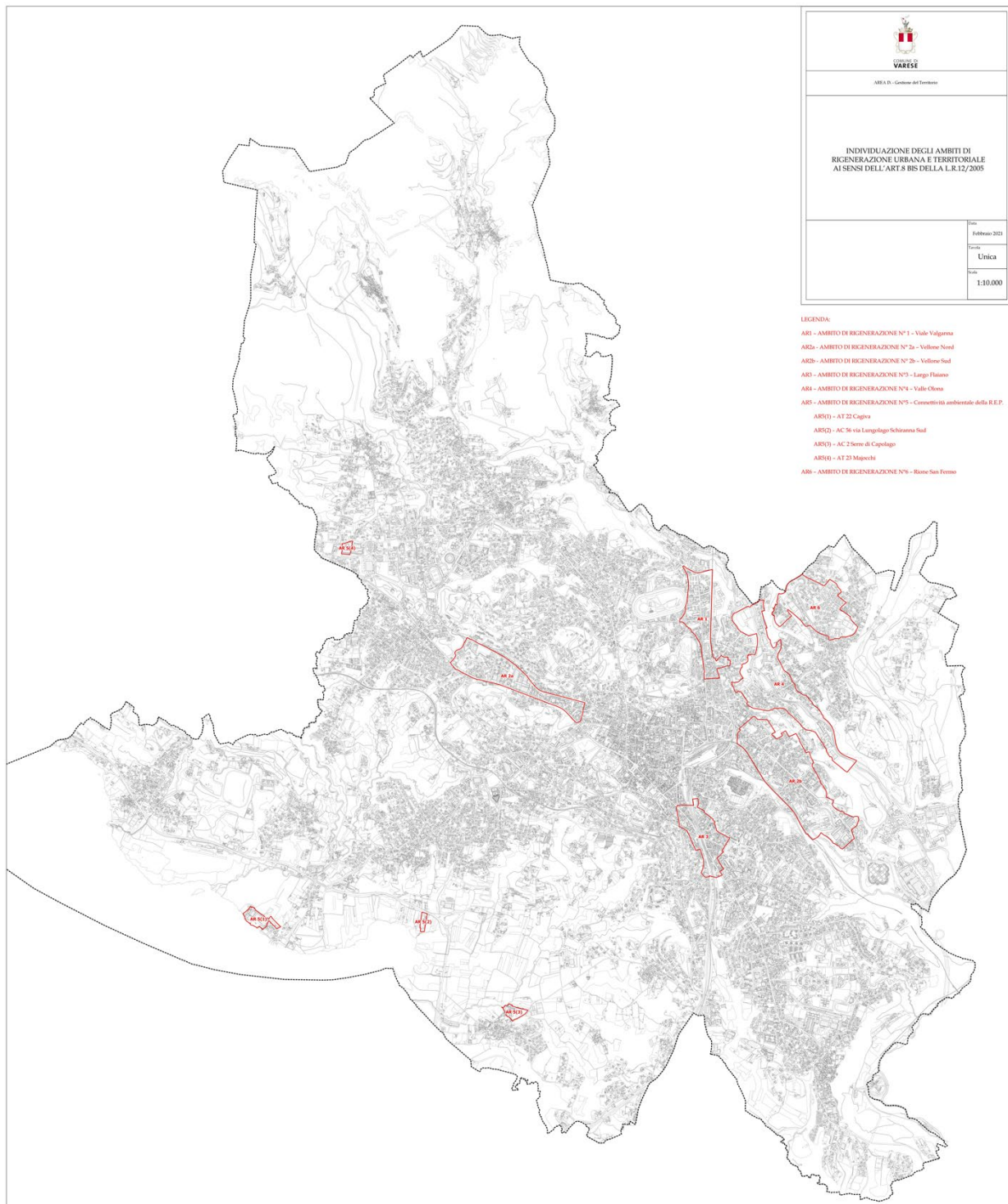


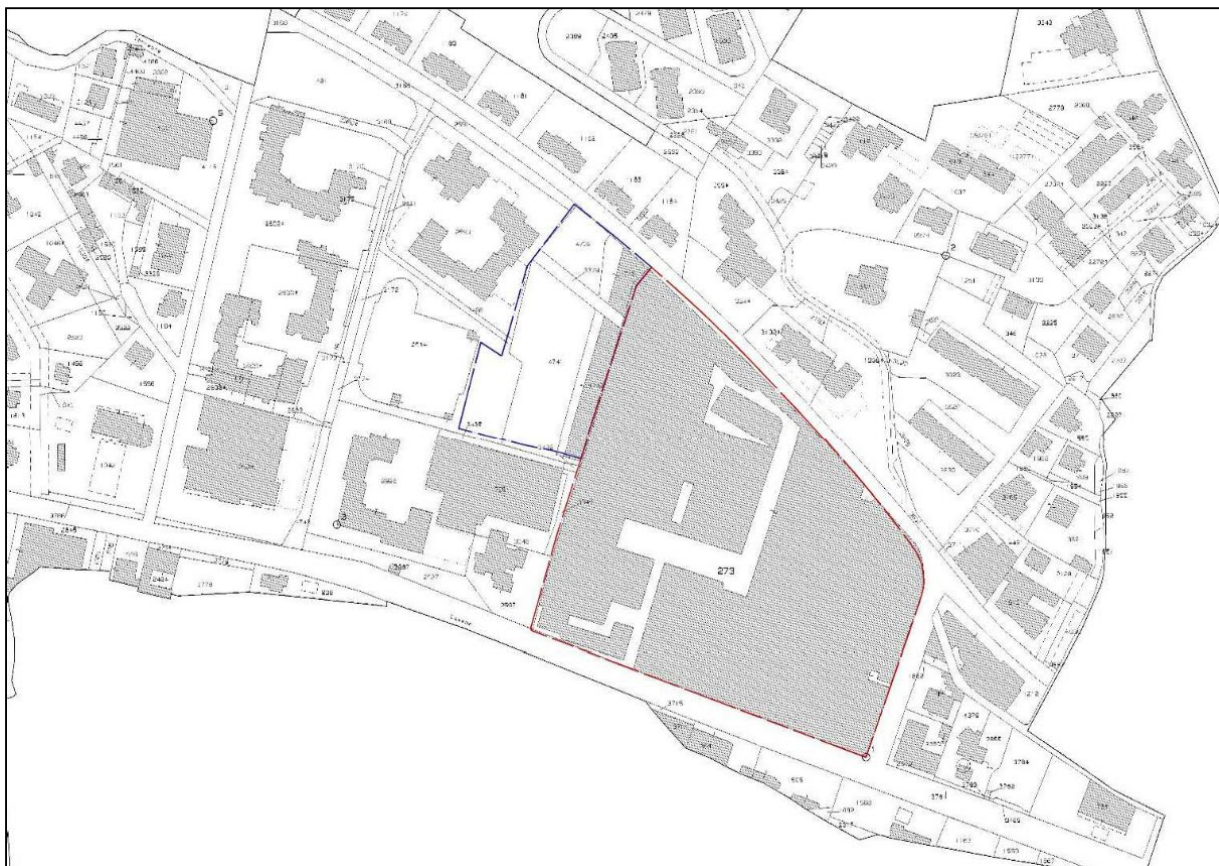
Figura 19 - Tavola - Individuazione degli ambiti di rigenerazione urbana e territoriale ai sensi dell'art. 8-bis della LR 12/2005

## INQUADRAMENTO CATASTALE

L'Ambito di Trasformazione ("AT05 - Ex Aermacchi") oggetto della proposta di PII è identificato al Foglio 906 del Catasto Terreni del Comune di Varese/G.

In particolare, esso risulta catastalmente contraddistinto nei termini che seguono:

- Lotto funzionale 1 (di proprietà del Comune di Varese): mappali n. 2934, n. 4739, n. 4740, n. 4741 e n. 4742;
- Lotto funzionale 2 (di proprietà della Tigros S.p.A.): mappale n. 273.



*Figura 20 - Estratto mappa catastale - Comune di Varese /G - Foglio 906*

Si dà atto che entrambi i Lotti in cui si articola la proposta di PII sono attraversati dal corso del Torrente Vellone, che risulta – per la maggior parte del tratto – tombinato; detto corpo idrico, appartenente al Demanio Pubblico dello Stato, insiste su aree ricomprese nel suddetto Ambito di Trasformazione per un'estensione pari a circa mq. 1677,00 e, segnatamente, per circa mq. 530,00 a valere sulle aree del Lotto 1 (di proprietà comunale) e per circa mq. 1.147 a valere sulle aree del Lotto 2 (di proprietà della società Tigros S.p.A.). Si precisa che il tratto a cielo libero del torrente Vellone è catastalmente individuato come area demaniale, contraddistinta al Foglio 6, mappale n. 3379.



**VINCOLI EX D.LGS. 42/2004**

Come evidenziato nelle precedenti parti della presente Relazione, nel corso del pregresso (ed archiviato) iter procedurale sotteso alla predisposizione del Programma Integrato di Intervento per l'attuazione delle previsioni edificatorie e funzionali conferite dal vigente Documento di Piano del PGT comunale all'Ambito di Trasformazione "AT05 - Ex Aermacchi"<sup>3</sup>, la competente Soprintendenza, con proprio provvedimento prot. n. 0018384-P del 24 luglio 2021, ha avviato il procedimento per la dichiarazione dell'interesse culturale relativamente ad alcuni edifici insistenti nell'Ambito AT05, in ragione dell'interesse "storico-architettonico e storico relazionale particolarmente importante di parte del compendio già sede degli uffici e degli stabilimenti Macchi-Nieuport / Aeronautica Macchi / Aermacchi sito in Varese, Via Sanvito, 80".

Il suddetto procedimento si è concluso con l'emanazione, in data 17 dicembre 2021, di Decreto della Commissione Regionale per il Patrimonio Culturale della Lombardia (prot. del Segretariato Regionale per la Lombardia SR-LOM\_UO6|17/12/2021|0007397, assunto agli atti con prot. n. 17/12/2021|0031649-A), con il quale sono stati dichiarati "di interesse culturale particolarmente importante ai sensi degli articoli 10 comma 3 lettera a) e lettera d) e 13 del Codice dei Beni Culturali" i seguenti beni: (i) Hangar del 1915; (ii) Torre dell'acqua; (iii) Hangar del 1952; (iv) aree di collegamento, con conseguente sottoposizione degli stessi "a tutte le disposizioni di tutela contenute nel Codice dei Beni Culturali" (vedasi successiva Figura 22).

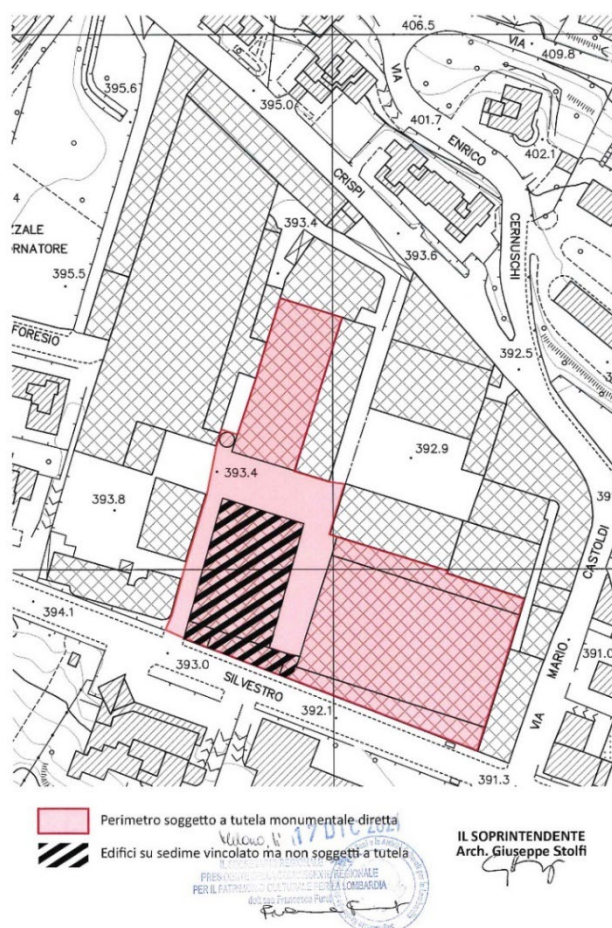


Figura 21 – Estratto Decreto di Vincolo - Planimetria allegata indicante il perimetro di vincolo

<sup>3</sup> Si segnala che, in merito alla pregressa proposta di PII, era già intervenuta la definizione di una specifica istanza di Piano Integrato di Intervento in data 19.07.2021 (pgn.86664 del 19.07.2021), poi archiviata in data 24.03.2022.


**PARERE SOPRINTENDENZA ISTANZA DI PII del 05/08/2022**

Come già evidenziato la Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese a seguito della trasmissione dell'istanza di PII depositata - *pgn. 92556 del 05.08.2022* - da parte del Comune di Varese invia allo stesso il parere - Rif. Nota prot. N.105940 del 19.09.2022 Ns. prot. entrata n. 23108 del 12.09.2022 - *VARESE - Ambito ex Aeromacchi - Tutela parziale con provvedimento del 17.12.2021 Programma Integrato di Intervento AT05 - Proposta Progettuale del 05.08.2022 pgn 92556 Parere.*

Il parere evidenzia la necessità di ulteriormente modificare il disegno dello spazio antistante l'edificio (in prima istanza adibito a parcheggio e piazza pedonale) in favore della creazione di uno spazio pedonale di maggiore fruibilità. Questo anche in virtù della valorizzazione delle tre facciate vincolate (Torre dell'acqua, Hangar del 1915 e Hangar del 1952). A seguito di successivo interposto dialogo tra Comune, Soprintendenza e Proponente si propone una soluzione progettuale che coniuga le necessità di soddisfazione degli standard a parcheggio (posti auto diminuiti da n. 135 a 49) con uno rinnovato ampliato spazio pedonale flessibile. In particolare, si ipotizza uno spazio flessibile centrale adibito in parte a parcheggio e in parte ad attività temporanee dedicate alla comunità e alle attività sportive. In asse con le facciate storiche si inseriscono inoltre degli spazi forniti di vegetazione che enfatizzano i due principali assi (torre dell'acqua e hangar del 1952). Infine, si dedica un ulteriore spazio alla micro-mobilità elettrica e al bike sharing lungo la via Sanvito. Per una esauriente descrizione della proposta e delle modalità di attuazione si rimanda al capitolo dedicato.

La seconda osservazione, si riferisce all'area soggetta a tutela paesaggistica (D.lgs. 42/2004 art. 142) nell'angolo nord-ovest dell'area. In concertazione con l'amministrazione - l'area è di proprietà comunale - si propone che l'area sia adibita a verde temporaneo e si rimanda la definizione dell'intervento della palazzina per uffici e relativi parcheggi a standard ad una fase successiva mantenendone però nel PII la capacità edificatoria. L'area soggetta a tutela interessa anche parte del cosiddetto "corridoio ecologico", pertanto si propone la riduzione parziale della larghezza delle rampe veicolari di accesso all'interrato per aumentarne il più possibile il calibro.

MIC/MC\_SABAP-CO-LC(13/10/2022)0025981-P

  
Ministero della cultura  
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
PER LE PROVINCE DI COMO, LECCO, MONZA E BRIANZA, PAVIA, SONDRIO E VARESE

*Milano, data del protocollo*

Al Comune di Varese  
Area IV Gestione del territorio  
protocollo@comune.varese.legalmail.it

*Rif. nota prot. n. 105940 del 12/09/2022*  
*Ns. prot. entrata n. 23108 del 12/09/2022*


*Class. 34.43.04/12585/2022*

OGGETTO: VARESE - Ambito ex Aeromacchi - Tutela parziale con provvedimento del 17/12/2021  
Programma Integrato di Intervento AT05 - Proposta progettuale del 05/08/2022 pgn. 92556  
Parere

In riferimento alla proposta progettuale nella versione trasmessa da codesto Ufficio (datata 05/08/2022, pgn. 92556) e finalizzata alla realizzazione nell'ambito in oggetto di un impianto sportivo, un centro commerciale e un parcheggio, con riuso degli edifici soggetti a tutela culturale, si osserva quanto segue.  
Rispetto alla precedente ultima versione, presentata informalmente dai progettisti e discussa con questo Ufficio, si riscontra positivamente l'assenza di una rampa carrabile per la discesa al parcheggio interrato posta parallelamente a Via Sanvito, che avrebbe determinato una cesura tra lo spazio stradale e la nuova "piazza" aperta.  
Si conferma inoltre un orientamento favorevole verso i nuovi usi individuati per gli edifici tutelati, con l'avvertenza che sugli adattamenti che si proporranno come necessari, al momento non escludibili in astratto, potrà darsi un giudizio solo di fronte a un progetto concretamente definito.  
Si evidenzia tuttavia nell'ultima versione progettuale la totale destinazione a parcheggio dell'ampia piazza risultante dalla prevista demolizione di due edifici esclusi dalla tutela, ossia la palazzina uffici e lo hangar del magazzino. La mancanza di nuova edificazione su questa superficie garantirebbe piena visibilità alla torre dell'acqua, alla facciata dello hangar del 1915 e alla facciata ovest dello hangar del 1952, ossia i tre edifici vincolati, ma l'uso previsto ne comprometterebbe drasticamente il valore urbano e la fruibilità pubblica. Si ravvisa pertanto la necessità di una modifica della proposta, con la realizzazione di una vera piazza nella parte di questa zona inclusa nel perimetro vincolato.  
Si ricorda infine la presenza di un'area soggetta a tutela paesaggistica (D.lgs. 42/2004 art. 142) nell'angolo nord-ovest dell'ambito, in parte interessata dal previsto "corridoio ecologico" tra la via Crispi e Sanvito; la realizzazione di quest'ultimo è chiamata a costituire uno degli elementi portanti dell'aspetto urbanistico dell'intervento, e anche in considerazione di questo obiettivo rilevante per l'amministrazione comunale si è valutato di ridefinire l'ambito vincolato, rispetto alla proposta iniziale che includeva anche la palazzina uffici. In ragione della rilevanza attribuita a questa nuova funzione, il calibro riservato a questo elemento nella proposta attuale appare insufficiente, stretto come sarebbe tra i confini dell'ambito e due rampe carrabili a doppio senso dirette all'interrato.  
Si conferma la disponibilità per ogni utile ulteriore confronto.

IL SOPRINTENDENTE  
Arch. Giuseppe Stolfi  
Firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 del D.Lgs. 82/2005

Responsabile dell'Istruttoria:  
Arch. Roberto Nessi

 MINISTERO DELLA CULTURA  
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
PER LE PROVINCE DI COMO, LECCO, MONZA E BRIANZA, PAVIA, SONDRIO E VARESE  
VIA E. DA ARVIO 11 - 20121 Milano, Tel. 02 58995555  
CF 8043930015 - Codi. IVA 04802010150 Internet: [sopraintendenze.cultura.gov.it](http://sopraintendenze.cultura.gov.it)  
PEC: [sopraintendenze@pec.cultura.gov.it](mailto:sopraintendenze@pec.cultura.gov.it) PDS: [sabap-co-lc@pec.cultura.gov.it](mailto:sabap-co-lc@pec.cultura.gov.it)

1/1

Figura 22 - Parere - Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese

## IPOTESI INSEDIATIVA

### Approccio strategico

L'obiettivo perseguito con la proposta di PII è quello di pervenire alla riqualificazione ed alla rigenerazione dell'Ambito di Trasformazione AT05 "Ex Aermacchi", provvedendo al superamento dell'attuale stato di dismissione e di obsolescenza funzionale che caratterizza l'area industriale dismessa: ciò, in conformità ed in attuazione delle previsioni edificatorie e funzionali conferite al compendio dal vigente PGT comunale e in coerenza con le finalità perseguite dall'Amministrazione con la deliberazione C.C. n. 11 del 29 marzo 2021 di individuazione degli Ambiti di rigenerazione urbana e nel rispetto del provvedimento di vincolo apposto con il Decreto ex D.Lgs. 42/2004 prot. n. 0031649-A del 17 dicembre 2021, riferito ai seguenti beni ivi insistenti: (i) Hangar del 1915; (ii) Torre dell'acqua; (iii) Hangar del 1952; (iv) aree di collegamento, sottoposti, dunque, "a tutte le disposizioni di tutela contenute nel Codice dei Beni Culturali".

Proprio in correlazione all'intervenuta apposizione del Decreto di Vincolo di cui sopra, il Masterplan della nuova proposta di Programma Integrato di Intervento risulta contraddistinto da un nuovo assetto urbanistico e distributivo - rispetto a quello previsto nella pregressa proposta di PII del 10.05.2021 - che si articola in modo tale da assicurare sia la preservazione e la rifunzionalizzazione degli edifici tutelati, sia la riqualificazione e la rigenerazione di tutto l'Ambito "AT05 Ex-Aermacchi".

Coerentemente con le previsioni di PGT, la proposta di intervento prevede di realizzare in sito un sistema organico e unitario di interventi, di carattere tanto pubblico quanto privato, finalizzato a garantire la valorizzazione e la rivitalizzazione di un compendio immobiliare allo stato versante in condizioni di dismissione e di sottoutilizzazione funzionale, che però vanta una posizione strategica e nevralgica rispetto al tessuto comunale.

In tal senso, l'attuazione delle previsioni di riqualificazione urbana e territoriale contenute nella proposta di Programma Integrato di Intervento permetterà di dare un volto nuovo all'Ambito di Trasformazione ed al contesto territoriale presente al relativo contorno. L'area di intervento assumerà un carattere fortemente pubblico e privato di interesse pubblico e generale grazie alla prevista realizzazione di un significativo bagaglio di opere pubbliche e opere private di interesse pubblico e generale e la previsione di nuovi spazi e servizi a disposizione della cittadinanza. Il PII prevede, inoltre, di operare una complessiva riorganizzazione del sistema infrastrutturale di riferimento, essendo connotato da spiccati elementi dotazionali, idonei a concorrere alla realizzazione della cosiddetta "Città Pubblica". Il nuovo assetto urbanistico infrastrutturale si caratterizza dall'alternanza di viabilità veloce a quella lenta e dall'integrazione degli spazi verdi con quelli costruiti così da garantire connessioni ecologiche e paesaggistiche all'interno del tessuto urbano consolidato.

Le operazioni di demolizione degli edifici non vincolati e di bonifica dei suoli insistenti nell'Ambito di Trasformazione che risultino contaminati rispetto alle effettive destinazioni d'uso previste in progetto, costituiscono il primo passo per rimuovere le attuali condizioni di degrado e di abbandono che caratterizzano il compendio allo stato di fatto, sostanziosamente, per l'appunto, attività preliminari alla creazione di una nuova centralità urbana costruita su un nuovo equilibrio tra spazi aperti e spazi costruiti.

Coerentemente a quanto sopra, il primo obiettivo per la ricucitura e la rivitalizzazione dell'Ambito "Ex Aermacchi", sia a livello urbano che architettonico, è quello di integrare, ampliare e rifunzionalizzare in *un unicum* organico e coerente, la nuova volumetria in progetto con gli elementi storici ivi insistenti: l'Hangar del 1915, l'Hangar del 1952, la Torre dell'acqua, e i correlati spazi di connessione. La nuova volumetria di progetto si dispone quindi come elemento di collegamento tra i due volumi principali esistenti così da integrare in un unico edificio complesso tutte le nuove funzioni previste nella proposta del presente PII.

In tale contesto, la proposta di articolazione delle funzioni urbane prevede, per la parte settentrionale dell'Ambito, la realizzazione di un nuovo parco urbano (Parco Vellone) integrato al nuovo percorso ciclabile e improntato a valorizzare la riapertura del Torrente Vellone oggi tombinato, mentre per la parte meridionale, che si innesta su via Sanvito, la creazione di spazi pavimentati a carattere urbano destinati alla realizzazione della cosiddetta Piazza Aermacchi che integra un'area a parcheggio e una piazza pubblica antistante agli ingressi all'edificio multifunzionale. Al confine ovest dell'area si prevede infine il collegamento ecologico nord sud - che con il suo percorso pedonale si connette con la Via Foresio - e parallelamente al medesimo, una strada di penetrazione che collega la Via Crispi con la via Sanvito dando così accesso ai parcheggi scoperti ed interrati e agli spazi di servizio dell'edificio multifunzionale.

Oltre a quanto sopra, il progetto di intervento partecipa alla costruzione della "Città Pubblica" attraverso l'attuazione degli obiettivi strategici di Piano: innanzitutto, è da sottolineare che la capacità edificatoria prevista in progetto (inferiore alla capacità edificatoria massima assegnata dal Documento di Piano)<sup>4</sup> opera una sensibile riduzione dei carichi insediativi. La previsione di allocazione in sito di una media struttura di vendita e di due attività para commerciale/artigianato di servizio, affiancate ed interconnesse ad un nuovo centro sportivo privato allocato all'interno dell'hangar del 1952 costituiscono anch'essi elementi coerenti con gli obiettivi di costruzione della "Città Pubblica". Si precisa che il centro sportivo, di natura privata, si suddivide in due parti, una strettamente privata ed una anch'essa privata ma di interesse pubblico. Si dà atto - meglio descritto nelle tavole delle verifiche urbanistiche e nello schema di convenzione allegato - che la parte di centro sportivo privato di interesse pubblico si parifica, a livello di verifiche del carico urbanistico, ad un servizio pubblico accedendo, per il calcolo degli standard dovuti, alle modalità relative riservate ai servizi espletate dalle NTS del PdS e del PdR del PGT Varese. L'attivazione di nuove attività economiche permette infine, di implementare il numero degli occupati, prioritariamente cittadini residenti in Varese, con ciò concorrendo ad incrementare il livello socioeconomico - occupazionale del Comune di Varese. Il tutto, peraltro, in coerenza con gli obiettivi strategici perseguiti dall'Amministrazione comunale con la deliberazione C.C. n. 11 del 29 marzo 2021 di individuazione degli Ambiti di rigenerazione urbana ex art. 8-bis della LR 12/2005.

## La proposta insediativa: l'Edificio Multifunzionale

Il Programma Integrato di Intervento (PII) prevede la realizzazione - attraverso la rifunzionalizzazione e l'ampliamento degli edifici storici esistenti - di un complesso polifunzionale integrato, di prevista allocazione a valere sul lotto 2 di PII, che ospiterà un centro sportivo privato e privato di interesse pubblico, una media struttura di vendita, attività para commerciali/artigianato di servizio, spazi per la somministrazione al pubblico di alimenti e bevande e attività direzionali/terziarie.

I due edifici storici e, segnatamente, l'Hangar del 1915 e quello del 1952 vengono integrati e connessi in un unicum organico attraverso un volume di collegamento/ampliamento che si articola su quattro livelli compreso un mezzanino. L'impianto planimetrico si configura come due grandi quadrati che si toccano ai loro vertici, raccordati tra loro da curve. I due volumi generano così due spazi aperti ad esedra: uno sul fronte sud, più urbano, e uno su quello nord, più verde e fronteggiante il nuovo parco del torrente Vellone. La nuova volumetria di collegamento sarà caratterizzata da trasparenza e leggerezza, così da risaltare e valorizzare gli edifici storici ma al tempo stesso soddisfare le esigenze funzionali e di progetto contemporaneo.

Nella suddetta esedra sud, prospiciente la cosiddetta piazza Aermacchi, vengono collocati gli ingressi principali al complesso. L'ingresso principale accede ad un atrio comune che distribuisce il centro sportivo privato e privato di interesse pubblico, le attività para-commerciali/artigiano di servizio, la media struttura di vendita di 3° livello e la somministrazione al pubblico di alimenti e bevande; tutte attività, tranne il centro sportivo privato, che si collocano al piano terra dell'edificio. Le attività direzionali e terziarie, che trovano collocazione al primo e secondo piano della nuova ala ovest del complesso, accedono invece da un ingresso separato e dedicato posto a lato dell'ingresso principale.

La media struttura di vendita occuperà l'ala ovest integrando nell'ampliamento il volume dell'Hangar del 1915 e la Torre dell'Acqua.

Il centro sportivo privato e privato di interesse pubblico verrà insediato sia nella parte di nuova costruzione che nell'Hangar del 1952. Questo si sviluppa su due livelli ed in particolare le attività sportive che si configurano come di interesse pubblico saranno collocate al piano terra mentre quelle di interesse privato al primo piano. All'interno del generoso volume esistente verranno collocate al piano terra la piscina olimpionica e due piscine per bambini. Il campo da basket trova invece collocazione sempre al piano terra ma nell'ala nord-est di nuova costruzione. Entrambi usufruiscono di una reception comune a cui si accede ai relativi spazi di servizio adibiti a spogliatoio utenti/atleti e arbitri, agli spazi di pronto soccorso, depositi e locali antidoping. Un ingresso di servizio separato lungo via Castoldi servirà come accesso degli atleti durante le competizioni e la manutenzione.

---

<sup>4</sup> La Scheda del Documento di Piano relativa all'Ambito di Trasformazione prevede l'assegnazione di una capacità massima di 114.000 mc mentre la proposta insediativa prevede una capacità edificatoria di mc. 74.547 (Lotto 1 + Lotto 2).

Entrambe le attività sono dotate di tribune per il pubblico a cui si accede attraverso un adeguato spazio di distribuzione al mezzanino dotato di servizi igienici per gli spettatori. L'accesso al mezzanino avviene direttamente dall'atrio comune con una scala ed un ascensore dedicati. Questo permette di separare chiaramente i flussi tra spettatori e utenti.

Il centro sportivo privato si colloca invece al primo piano nel volume dell'hangar del 1952. Vi si accede attraverso un nucleo verticale di collegamento dalla zona di reception comune al piano terra. Lì sono collocate, attraverso la realizzazione di una soletta al di sopra dello spazio piscine, la zona palestra/fitness e i campi da Padel. Anch'essi sono serviti da uno spazio di accoglienza dedicata al piano, spogliatoi comuni e spazi di deposito. Come già precisato, le attività disposte al piano terra - piscina olimpionica e campo da basket - sono sì di natura privata ma di interesse pubblico e saranno soggette ad un convenzionamento con l'amministrazione secondo le modalità espletate dallo schema di convenzione e successivi accordi. Al contrario le attività collocate al primo piano - Palestra/Fitness e campi da Padel - si configurano come strettamente private e non saranno oggetto di convenzionamento. Tutte le attività collocate al piano terra verranno, in sede di progettazione definitiva, progettate e certificate secondo le norme C.O.N.I.

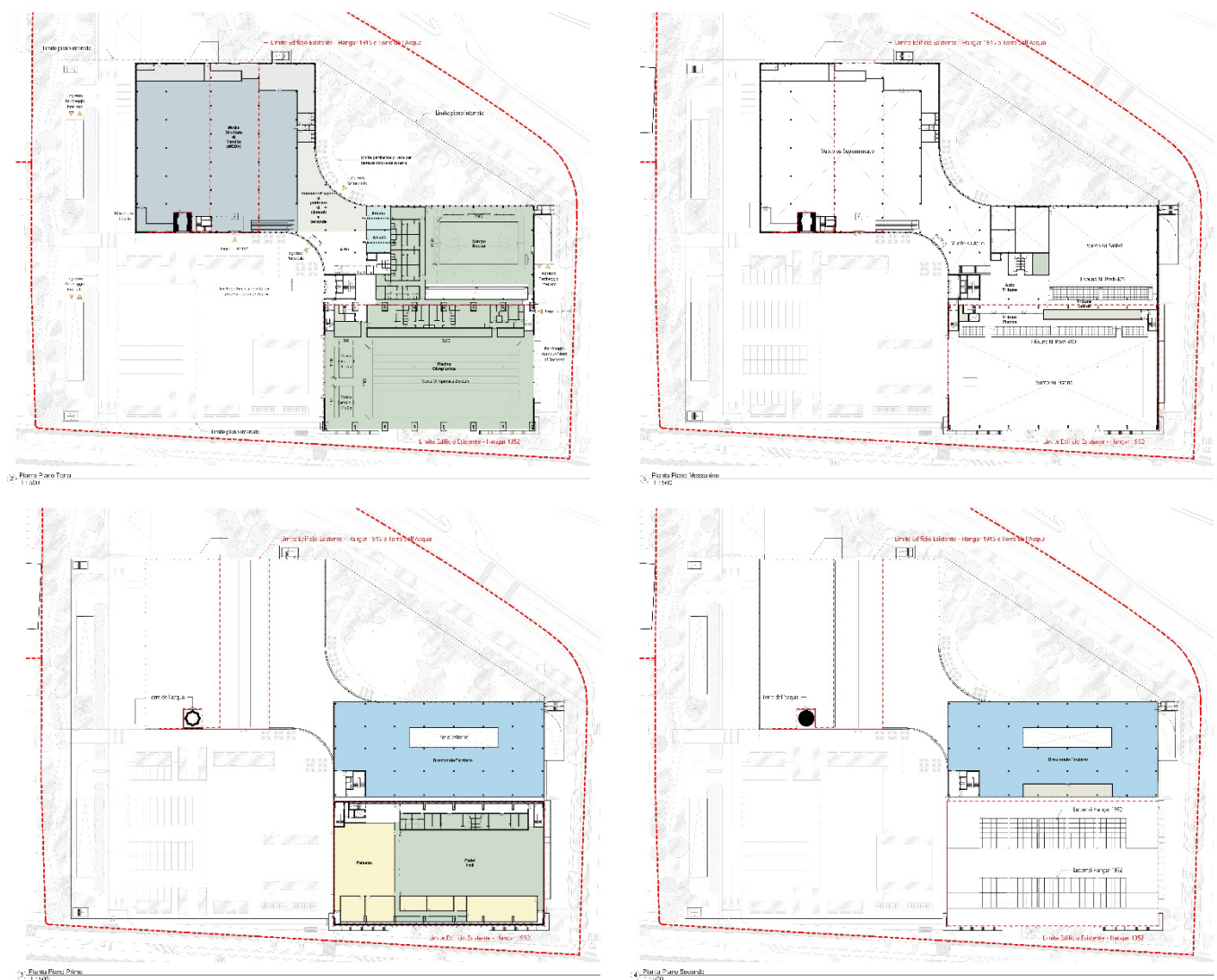


Figura 23 - Stralcio Piante del Complesso Multifunzionale



Verrà poi realizzato un piano interrato dove saranno collocati spazi per il parcheggio e i locali tecnici. In dettaglio, saranno complessivamente realizzati 541 posti auto, oggetto di previsto asservimento perpetuo ad uso pubblico, di cui: n. 65 reperiti a raso, n. 225 reperiti in interrato (ricavati a valere su una superficie in estensione pari a mq. 5.796,00) e n. 159, reperiti in interrato al servizio del centro sportivo di interesse pubblico (con un'estensione di 4.650,00 mq). La proposta di PII prevede, altresì, la realizzazione dei necessari parcheggi privati pertinenziali, assicurando, in tal modo il soddisfacimento delle esigenze di parcheggio indotte dal nuovo insediamento polifunzionale integrato in previsione.

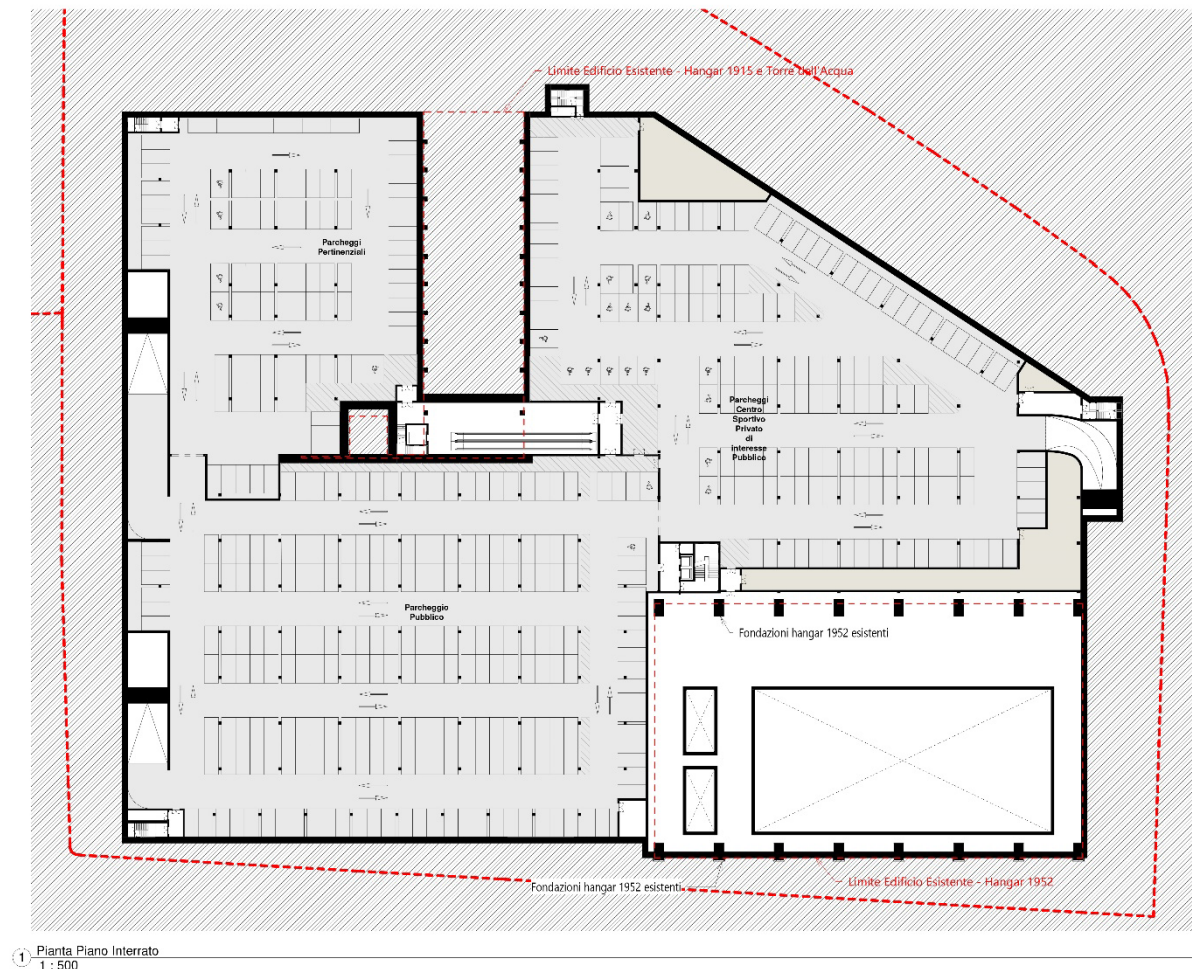


Figura 24 – Stralcio Pianta livello interrato del Complesso Multifunzionale

## Opere pubbliche

La proposta di PII prevede una significativa dotazione di opere pubbliche, di cui solo una parte oggetto di previsto scomputo. In particolare, la proposta di programmazione integrata contempla l'approntamento dei seguenti interventi.

### **a) Opere di urbanizzazione primaria funzionali all'intervento e di previsto scomputo**

#### Lotto 1

- Opere Viabilità al contorno del Lotto 1 - sistemazione strade perimetrali;
- Parco Vellone (su area di Proprietà Comunale);
- Sistemazioni temporanee aree pertinenziali edificio comunale;
- Area a parcheggio pubblico futuro edificio comunale.

#### Lotto 2

- Opere Viabilità al contorno del Lotto 2 - sistemazione strade perimetrali;
- Parco Vellone (Cessione);
- Corridoio Ecologico (Cessione).

#### Torrente Vellone

- Opere di miglioramento idraulico del Torrente Vellone.

#### Opere Viabilistiche in coerenza con gli obiettivi del PUMS

- Opere Viabilistiche in coerenza con gli obiettivi del PUMS;
- Pista Ciclabile in coerenza con gli obiettivi del PUMS - Via Sanvito/Monguelfo:
  1. Stralcio 1 - Area intervento;
  2. Stralcio 2 - Prolungamento fino a Via Casati;
  3. Stralcio 3 - Prolungamento fino a Via Crispi/Monguelfo;
  4. Stralcio 4 - Prolungamento fino a Via XXV Aprile.

### **b) Opere di urbanizzazione secondaria di previsto scomputo**

#### Lotto 1

- Demolizione parcheggio, parco pubblico ed edificio comunale esistenti.

#### Lotto 2

- Opere di bonifica (Amianto).

### **c) Opere intimamente connesse all'edificazione privata di previsto asservimento**

#### Lotto 2

- Parcheggio a raso n.65 posti auto;
- Parcheggio pubblico interrato per n.225 posti auto;
- Parcheggio pubblico interrato Centro Sportivo per n. 151;
- Piazza/Sistemazioni esterne di pertinenza dell'edificio
- Verde di pertinenza dell'edificio - Parco Nord;
- Verde di pertinenza dell'edificio - Corridoio Ecologico;

Il valore delle opere pubbliche sopra elencate è puntualmente elencato nella Relazione Economica Finanziaria allegata alla proposta di PII e nei correlati computi metrici, ai quali si rinvia per approfondimenti di maggiore dettaglio.

Termini e modalità di realizzazione dei suddetti interventi sono disciplinati nello Schema di convenzione urbanistica, al quale parimenti si rinvia.

## Articolazione del progetto dedotto nella proposta di PII ed inserimento paesaggistico

Come anticipato, il progetto contemplato nella proposta di PII prevede la creazione di tre spazi esterni principali uno a nord, uno a sud e uno lungo il lato ovest dell'Ambito di intervento.

Il lato Nord del progetto vede, infatti, lo sviluppo di un nuovo parco urbano che si articola linearmente lungo la Via Crispi e il nuovo tracciato del Torrente Vellone. In tal senso, infatti, l'apertura del Torrente Vellone - attualmente tombinato per buona parte dell'estensione dell'area - è oggetto di una rigorosa progettazione idraulica (nei termini meglio evidenziati nel capitolo specifico della presente relazione), da approfondirsi nelle fasi di rilascio di titolo edilizio in concertazione con le autorità competenti. Il tracciato del torrente Vellone viene riportato alla luce generando un nuovo parco pubblico caratterizzato da un andamento morfologico articolato anche in relazione agli spazi creati dal nuovo edificio multifunzionale, con la presenza di vegetazione da ambienti umidi in prossimità delle sponde e da filari ombreggianti di alberi autoctoni e macchie arbustive lungo i percorsi ciclopedonali. Nell'area destinata a parco oltre all'approntamento di una zona squisitamente verde - si prevedono, altresì, un percorso ciclopedonale parallelo all'alveo collegato al corridoio ecologico nord-sud.

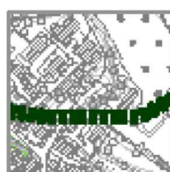
Il progetto di rete ecologica perseguito a scala comunale ha previsto la definizione di connessioni capaci di mettere a sistema tali corridoi e assi. Questo al fine di creare una sorta di cuscinetto continuo ai margini del territorio comunale su cui innestare una rete di percorsi e connessioni di penetrazione all'interno del tessuto costruito.

Lo schema di rete ecologica comunale è composto e caratterizzato da elementi di tipo areale (gli ambiti di valenza paesaggistica, ambientale ed ecologica considerati come bacini di biodiversità), di tipo connettivo o lineare (i corridoi ecologici, a scala territoriale e a scala locale), e di tipo puntuale (piccole aree e singoli elementi che concorrono alla definizione della rete ecologica a scala comunale o di dettaglio - peculiarità locali).

A livello locale, nell'area di intervento viene individuato un corridoio ecologico secondario con direttrice nord-sud come indicato dalla seguente planimetria.



Figura 25 - PGT - Rete Ecologica Comunale



### Corridoio ecologico secondario comunale

Assi e corridoi ecologici secondari a completamento della rete ecologica di scala vasta e inseriti all'interno della morfologia e delle funzioni presenti sul territorio

Il progetto prevede quindi la realizzazione di un varco verde con funzione di corridoio ecologico secondario comunale, in ottemperanza alle previsioni delle strategie della REC presente nel Piano dei Servizi, posizionato lungo il confine ovest del lotto. Questo ospiterà inoltre un percorso ciclopeditonale in continuità con il parco del Torrente Vellone ricucendo il sistema di collegamenti pedonali nord-sud con la via Foresio e il futuro edificio comunale.

Come indicato all'art. 19, capo 12 delle NTA del Piano dei Servizi, il nuovo corridoio ecologico è di prevista piantumazione con messa a dimora di specie autoctone arboree e arbustive composte con impianto naturaliforme. Rappresenterà inoltre un elemento di continuità ambientale tra il Parco Vellone e la via Sanvito, orientato verso la collina di Campigli.

Il progetto di inserimento paesaggistico si basa su una rinnovata permeabilità dell'area di intervento, che da nucleo compatto e impenetrabile si frammenta per lasciare spazio a due nuovi assi verdi di penetrazione nord-sud e, precisamente:

- 1) corridoio ecologico secondario comunale lungo il confine ovest, piantumato con specie autoctone arboree e arbustive composte con impianto naturaliforme;
- 2) fascia arbustiva lungo la via Castoldi (confine est).

Dal punto di vista dell'integrazione e del rapporto con il paesaggio esistente, il nuovo parco urbano permetterà non solo il rafforzamento della rete ecologica est-ovest, ma sarà l'occasione per introdurre una nuova connessione ecologica sull'asse Nord - Sud che disegnando due fasce verdi percorribili che implementano la permeabilità e la fruizione degli spazi aperti, oltre che la continuità del verde tra i due versanti.

Sul lato Sud, gli interventi hanno un carattere più urbano. La demolizione dell'ala sud dell'hangar del 1952 permette l'allargamento della sede stradale di via Sanvito con l'introduzione della corsia ciclabile e la terza corsia per la svolta a sinistra su via Castoldi e il nuovo asse viario di penetrazione del comparto. In corrispondenza poi degli spazi antistanti la torre e l'hangar del 1915, con la demolizione degli immobili esistenti non vincolati, lo spazio aperto si espande ulteriormente. Questo ospiterà uno spazio misto pedonale/veicolare, la cosiddetta Piazza Aermacchi che, nelle fasi progettuali definitive e di rilascio dei titoli edilizi, sarà oggetto di una attenta progettazione di dettaglio volta ad assicurare un'alta qualità dello spazio urbano. In particolare, la piazza si configura come un generoso spazio pavimentato flessibile che oltre ad ospitare gli spazi di sosta veicolare si configurerà come punto focale della costruzione della cosiddetta "Città Pubblica" donando alla comunità un sostanziale nuovo spazio pubblico urbano. Si rimanda per una descrizione di dettaglio al capitolo - "La "Città Pubblica": La Piazza Aermacchi" della presente relazione tecnica.

La proposta di intervento prevede inoltre il potenziamento dei sistemi di viabilità lenta in coerenza con gli obiettivi contenuti nel neo approvato PUMS. In particolare, l'introduzione del percorso ciclo pedonale lungo il Parco Vellone, parallelo a via Crispi, il percorso nord-sud lungo il corridoio ecologico e l'estensione della pista ciclabile lungo via Sanvito/Monguelfo, estende e ricuce un sistema integrato di mobilità sostenibile alternativa. Il tutto è in stretta connessione con la rete di trasporti pubblici attraverso il rifacimento delle due fermate del trasporto pubblico, una su via Crispi (a valere sul lotto funzionale 1) e la seconda in corrispondenza della nuova piazza urbana su via Sanvito. Per quanto riguarda la sistemazione delle reti infrastrutturali al contorno e la realizzazione del percorso ciclabile lungo la via Sanvito/Monguelfo, si rimanda al successivo capitolo - "Potenziamento della rete infrastrutturale e del sistema viabilistico" - della presente relazione tecnica.



## La "Città Pubblica": La Piazza Aermacchi

Come già descritto nei capitoli precedenti, anche a seguito del parere della Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per le provincie di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese - Rif. Nota prot. N.105940 del 19.09.2022 Ns. prot. entrata n. 23108 del 12.09.2022 - *VARESE - Ambito ex Aermacchi - Tutela parziale con provvedimento del 17.12.2021 Programma Integrato di Intervento AT05 - Proposta Progettuale del 05.08.2022 pgn 92556 Parere* - si è intrapreso un percorso concertato di sviluppo progettuale dello schema progettuale di "piazza" depositato con l'istanza di PII il 05.08.2022 a cui il suddetto parere accede.

Ad intercorsa concertazione, la piazza, ridotto sostanzialmente lo spazio dedicato alla sosta - da 135 a 49 posti - si configura ora come un nuovo significativo spazio urbano pedonale pubblico.

Un generoso spazio centrale - individuato da un cambio di pavimentazione - opera da una parte come spazio dedicato alla sosta per il reperimento degli standard urbanistici e dall'altra come spazio pedonale flessibile. Sì, configura quindi come uno spazio adatto ad ospitare, oltre alla vita civica spontanea, eventi legati alle attività sportive svolte all'interno del centro sportivo e/o più in generale eventi legati alla comunità locale. Al contorno sono disposti con precisione una serie di "stanze urbane vegetate". Queste creano attraverso masse arbustive squadrate corridoi visuali in corrispondenza delle due assialità principali delle facciate vincolate: la Torre dell'Acqua e l'Hangar del 1952. Oltre a creare sottospazi misurati e a scala umana provvisti di sedute, la vegetazione e la pavimentazione permeabile riducono l'effetto isola di calore. L'intervento si configura quindi come un "tappeto urbano contemporaneo" costellato da un disegno che collabora alla pluralità di funzioni nel rispetto della memoria storica del luogo. Uno di queste stanze urbane, quella più a sud lungo la via Sanvito ospita inoltre un piccolo hub di mobilità alternativa sostenibile con la previsione di spazi per il bike sharing e la micro-mobilità elettrica.

Si recepiscono quindi, più puntualmente, le indicazioni sullo sviluppo delle previsioni dell'Asse Strategico 2 "centralità urbane" che pone l'attenzione sia nella realizzazione di spazi pubblici per la mobilità sia al rapporto tra spazi aperti alternati ai fronti edilizi "speciali". Da una parte la realizzazione di uno spazio pedonale a piazza, flessibile e che valorizza i fabbricati vincolati esistenti, dall'altro, l'introduzione, di un piccolo Hub di Mobilità sostenibile. La piazza tutta si configura come un punto focale della vita civica ma al tempo stesso come nodo di intercambio. Mobilità elettrica, bike sharing, parcheggio auto, trasporto pubblico lungo via Sanvito si fondono in un unico sistema collegato ai nuovi interventi proposti di mobilità lenta: la nuova corsia ciclabile via Sanvito/Monguelfo e i percorsi ciclopeditoni lungo il Parco Vellone.

Per coniugare le necessità di sosta a raso collegata alla struttura commerciale e la rinnovata esigenza di spazi pedonali urbani, si prevedono, meglio descritte nell'allegata convenzione urbanistica, due fasi di attuazione. La Fase 1, dall'apertura al raggiungimento degli obiettivi di resa finanziaria della struttura di vendita, prevede l'utilizzo della piazza a preponderante uso di parcheggio con un numero di stalli pari a 92. La Fase 2, dal raggiungimento degli obiettivi suddetti al fine vita, invece consiste nella configurazione finale con un ridotto numero di stalli (n.45) in favore dello spazio pedonale. Si fa presente che le verifiche urbanistiche del presente PII sono state effettuate, come da accordi con l'amministrazione, sulla configurazione finale Fase 2.

## Progetto del Paesaggio

### Premesse

All'interno del Programma Integrato di Intervento (PII) e seguendo le indicazioni di quanto previsto nel "Documento di Piano" del vigente PGT di Varese, nella scheda di Piano AT05 - Area ex Aermacchi, è stato sviluppato un nuovo progetto di riqualificazione paesaggistica, a seguito del precedente formulato nel luglio 2021, per rispondere alla nuova configurazione dell'area, intesa come spazi insediativi e spazi liberi a verde e alle nuove priorità e aspettative legate proprio al disegno del paesaggio.

Il presente Progetto Tecnico di Paesaggio è stato redatto in conformità a quanto previsto dall'Art. 12 "Nuova realizzazione di giardini e parchi e manutenzione straordinaria di giardini e parchi preesistenti" del Regolamento vigente per la tutela, la conservazione e lo sviluppo dei parchi, giardini ed aree verdi del Comune di Varese.

### Inquadramento Professionale

Con deliberazione n. VIII/10962 del 30 dicembre 2009, la Giunta Regionale ha approvato il disegno definitivo di Rete Ecologica Regionale con l'obiettivo di offrire alle popolazioni di specie mobili (quindi soprattutto animali) che concorrono alla biodiversità, la possibilità di scambiare individui e geni tra unità di habitat tra loro spazialmente distinte. La Rete Ecologica Regionale, riconosciuta come infrastruttura prioritaria del Piano Territoriale Regionale, costituisce strumento orientativo per la pianificazione regionale e locale. All'interno del territorio comunale, la RER individua quali elementi di secondo livello i tracciati dei corsi d'acqua principali (Olona, torrente Val Luna, ...). Tale rete non interessa l'area d'intervento. A livello provinciale, la Provincia di Varese si è dotata di un progetto di rete ecologica multifunzionale come parte del PTCP.

L'Ambito di Trasformazione (AT05) "Ex Aermacchi" è ubicato ad una distanza di circa 1,5 km dal centro storico di Varese. Il perimetro dell'Ambito di Trasformazione confina su tutti i fronti con il Tessuto Urbano Consolidato (TUC) a prevalente destinazione residenziale e solo parzialmente a destinazione commerciale e a servizi pubblici e di interesse pubblico e generale. Dal punto di vista del paesaggio l'area, nella sua parte meridionale, risulta essere collocata in prossimità ad un sistema di aree a verde di connessione e di fruizione, mentre una porzione interrata del Torrente Vellone la attraversa in asse est-ovest.

Allo stato attuale, l'area risulta occupata dai capannoni in stato di abbandono e di obsolescenza funzionale, dove furono assemblati i migliori aerei dell'aeronautica militare italiana usati durante i combattimenti della Seconda guerra mondiale. Le previsioni assegnate all'Ambito di Trasformazione AT05 dal Documento di Piano del vigente PGT comunale, vengono definite e normate all'interno del Documento di Piano nel documento indicato come Linee guida, direttive e prescrizioni. L'Ambito di trasformazione oggetto della proposta di PII si caratterizza per il suo posizionamento lungo l'asse strategico Bizzozzero-Masnago che, a sua volta, costituisce la spina centrale del tessuto insediativo e del sistema infrastrutturale comunale, asse centrale della simmetria del territorio e luogo privilegiato per le funzioni urbane principali. La riqualificazione delle aree incluse nell'Ambito di Trasformazione "Ex Aermacchi" costituisce, dunque, un'occasione privilegiata per operare la riqualificazione - in coerenza con i principi di cui alla LR 18/2019 ed in applicazione dei criteri di riduzione del consumo di suolo declinati nella LR 31/2014 - di un ambito industriale dismesso, versante in condizioni di obsolescenza funzionale, nonché per valorizzare e rafforzare le connessioni ecologiche lungo l'asse Nord - Sud, permettendo in tal modo di riallacciare due grandi settori lungo l'asse est - ovest con il valore aggiunto del ripristino del Torrente Vellone.

### Ambito di Progetto Locale

Come anticipato, il progetto di intervento prevede la creazione di due ampi spazi esterni con caratteri distinti: uno, prettamente urbano e pavimentato, antistante l'edificio polifunzionale e lungo la via Castoldi; l'altro, il lato nord, più naturalistico con un nuovo parco, fittamente vegetato e integrato ad un percorso ciclopeditone per la mobilità lenta che segna il limite tra l'area verde e la viabilità stradale: ciò, oltre a valorizzare dal punto di vista qualitativo questo spazio,

permette di creare un sistema funzionale al ripristino del Torrente Vellone, che costituisce il terminale fisico del parco verso nord.

Lungo il margine ovest del comparto invece, la vocazione di corridoio di connessione ecologica si fa più accentuata, densificando e diversificando la complessità vegetazionale seppur in una manica piuttosto stretta di terra e isolando con piccoli rilevati in forma di barriera, lo spazio naturale rispetto alla presenza di elementi di disturbo quali la strada. In questo ambito la connessione lenta è prevista con la presenza di una pista ciclopeditone lungo l'asse nord-sud.

Lo schema di rete ecologica comunale è composto e caratterizzato da elementi di tipo areale (gli ambiti di valenza paesaggistica, ambientale ed ecologica considerati come bacini di biodiversità), di tipo connettivo o lineare (i corridoi ecologici, a scala territoriale e a scala locale), e di tipo puntuale (piccole aree e singoli elementi che concorrono alla definizione della rete ecologica a scala comunale o di dettaglio – peculiarità locali). A livello locale, nell'area di intervento, il corridoio ecologico individuato è proprio questo secondario, con direttrice nord-sud.

Il progetto prevede la realizzazione di un varco verde con funzione di corridoio ecologico secondario comunale, in ottemperanza alle previsioni delle strategie della REC presente nel Piano dei Servizi, posizionato lungo il confine ovest del lotto. Come indicato all'art. 19, capo 12 delle NTA del Piano dei Servizi, il nuovo corridoio ecologico non sarà interrotto da barriere fisiche, rappresentando di fatto un elemento di continuità ambientale tra il Parco del Vellone e la via Sanvito, orientato verso la collina di Campigli. Questi gli elementi costitutivi:

1. proposta di un corridoio ecologico secondario comunale lungo il confine ovest, piantumato con specie autoctone arboree e arbustive composte in macchie compatte con impianto naturaliforme e in forma di filare lungo i percorsi;
2. una grande ricchezza di specie arboree autoctone e di mix arbustivi con caratteristiche differenti.
3. fascia arborea in forma di filare, con ampia macchia arbustiva lungo la via Castoldi (confine est).
4. il tracciato del torrente Vellone riportato alla luce e rinaturalizzato, generando un nuovo parco pubblico caratterizzato da un andamento morfologico articolato, con la presenza di vegetazione da ambienti umidi in prossimità delle sponde; due ampie anse con sponde degradanti verso il torrente a formare delle radure che all'occorrenza possano diventare zone umide di grande ricchezza vegetazionale e naturalistica. Filari ombreggianti di alberi autoctoni e macchie arbustive lungo i percorsi ciclopeditoni.
5. lungo il lato nord, l'alveo del torrente verrà accostato al nuovo percorso ciclo pedonale di via Crispi e sarà costituito da gabbionate di pietra a protezione del letto di scorrimento. Lo spostamento dell'alveo del torrente consentirà la formazione di ampie fasce verdi a costituire ulteriore collegamento ecologico in direzione est ovest verso via Castoldi;
6. lungo la via Sanvito e la via Castoldi sono inoltre previste ampie fasce verdi poste tra i marciapiedi e i corpi di fabbrica piantumati con specie arbustive miste, con funzione di mitigazione percettiva e di miglioramento della qualità ambientale. Dal punto di vista dell'integrazione e del rapporto con il paesaggio esistente, il nuovo parco urbano permetterà non solo il rafforzamento della rete ecologica est-ovest, ma sarà l'occasione per introdurre una nuova e consistente connessione ecologica sull'asse Nord- Sud che disegna ampie fasce verdi percorribili aumentando permeabilità e fruizione degli spazi aperti, oltre alla continuità del verde tra i due versanti.

### Progetto Paesaggistico

Il Programma Integrato di Intervento (PII) prevede la trasformazione del Ex-area industriale Aermacchi in un nuovo insediamento di natura sportiva e di una media struttura di vendita, tra loro collegati. L'aspetto della fruizione in varie fasce orarie della giornata e per differenti motivazioni sarà di fatto determinante: gli acquisti al centro commerciale, la ricettività legata al ristorante affacciato sul parco, la partecipazione come spettatori o fruitori ad eventi o allenamenti sportivi e quindi l'uso della piazza antistante il centro; la fruizione delle piste ciclabili, delle aree di sosta e dell'area gioco all'interno del parco; questi gli ingredienti che hanno punteggiato il disegno del paesaggio. I comparti di cui lo spazio verde si compone sono differenti, con differenti vocazioni e caratteristiche vegetazionali; rispetto alla precedente proposta però, l'idea che struttura nel complesso questa nuova formulazione è stata una sorta di "densificazione"

vegetale: un disegno paesaggistico in cui, nei vari ambiti, la presenza di massa arborea e arbustiva risulti più consistente, strutturata e complessa nel numero e nelle specie vegetali, proprio a favorire l'aspetto ecologico rispetto a quello ornamentale di contorno. Il numero delle alberature di nuovo impianto viene aumentato da 78 a 220 nuovi soggetti, di differenti caratteristiche e grandezza: da alberature di prima grandezza, con sviluppo in altezza e massa importante in fase matura, ad alberi da frutto e fiore a punteggiare il parco e a valorizzare taluni ambiti come la piazzetta pedonale al termine della via Foresio; a filari lungo i percorsi o alberature di zona prevalentemente umida a ridosso del torrente Vellone. Il disegno del paesaggio si impegna ad isolare per quanto possibile almeno visivamente la presenza di strade, creando un ambito protetto con visuali sempre nuove.



Fig. 26 - Planimetria generale del parco

Questi gli elementi strutturanti della proposta:

1\_ Il tracciato delle piste ciclopeditoni che attraversano il parco non è mai totalmente rettificato: con morbidi cambi di direzione, asseconda la vegetazione, la attraversa, costeggia radure a prato o a gioco scoprendo passeggiando prospettive sempre differenti. Nella porzione di parco cosiddetta di corridoio ecologico, l'andamento del tracciato ciclabile si sposta da una parte all'altra della manica aprendo spazi naturalizzati più ampi e complessi ai margini,



mascherando con piccoli dislivelli strada e rampe d'accesso al centro commerciale, dissimulando con la vegetazione la presenza dei margini. Il tracciato ciclabile lungo l'asse nord sud sarà intercettato con cambi di pavimentazione in pietra di Luserna in corrispondenza degli accessi verso il centro commerciale e nella piazzetta alberata costituita a terminale della via P.Foresio. Il materiale di finitura delle ciclabili sarà una sorta di calcestruzzo lavato con ghiaietto a vista gettato in opera, che ricorderà anche se in forma più resistente e strutturata, l'immagine di una strada bianca.

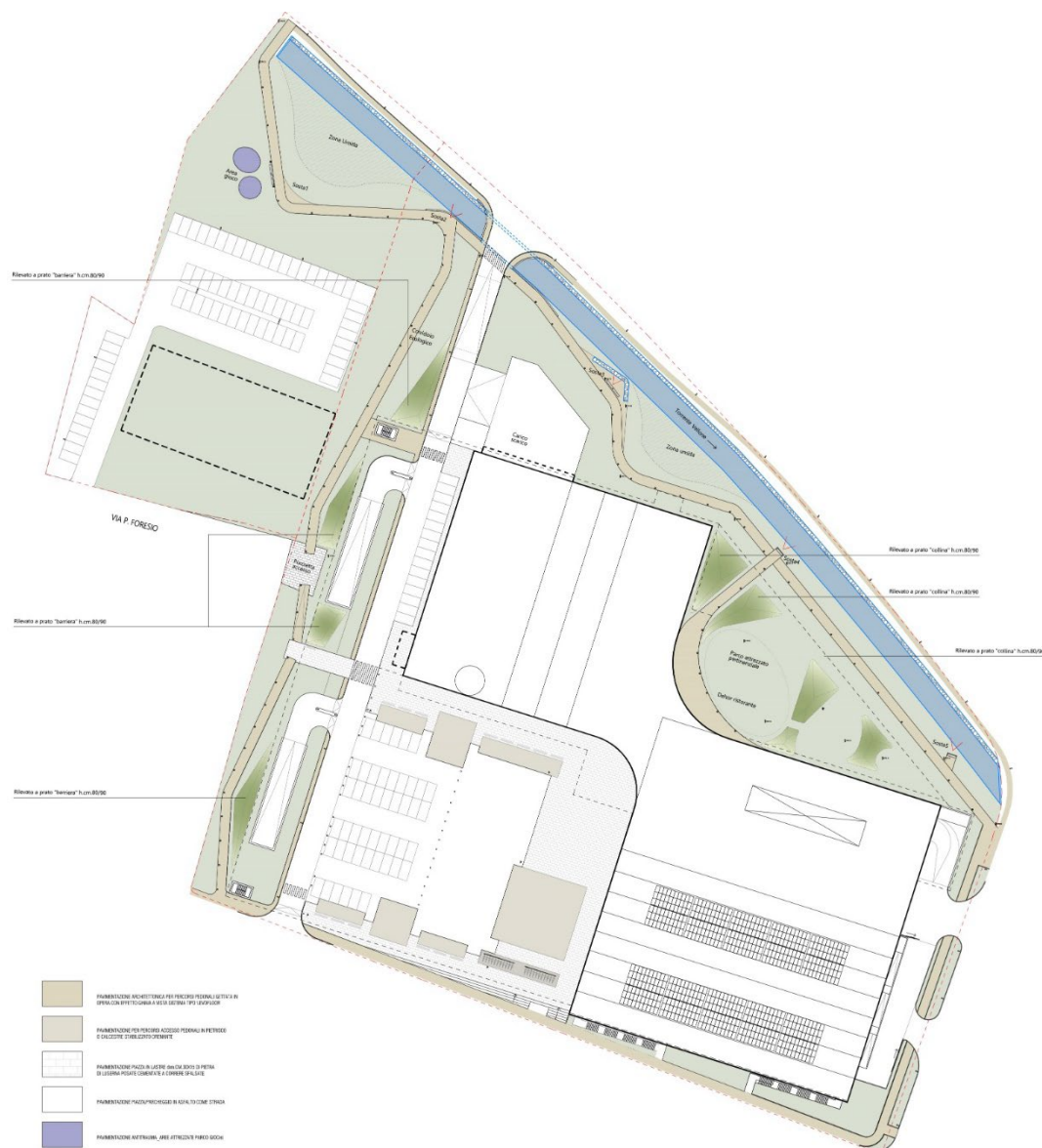


Fig. 27 - Planimetria dei percorsi ciclopedonali e distribuzione dei rilevati di terra

2\_ La riapertura e la rinaturalizzazione del Torrente Vellone, il cui andamento planimetrico viene sagomato con una sponda verde dalla pendenza contenuta sul lato sud, per costituire un nuovo habitat naturalistico compatibile con il contesto urbano. Il tracciato del torrente Vellone rappresenta l'elemento caratterizzante del nuovo parco pubblico dall'andamento morfologico articolato, con la presenza di vegetazione da ambienti umidi in prossimità delle sponde, e da gruppi ombreggianti di alberi autoctoni e macchie arbustive lungo i percorsi ciclopedonali; il percorso ciclopedonale in due punti di maggior ampiezza piega a formare due radure verdi a forma di ansa, con vegetazione arbustiva in mix di essenze igrofile e ripariali, prevedendo la possibilità che queste possano in qualche modo accogliere due aree umide.

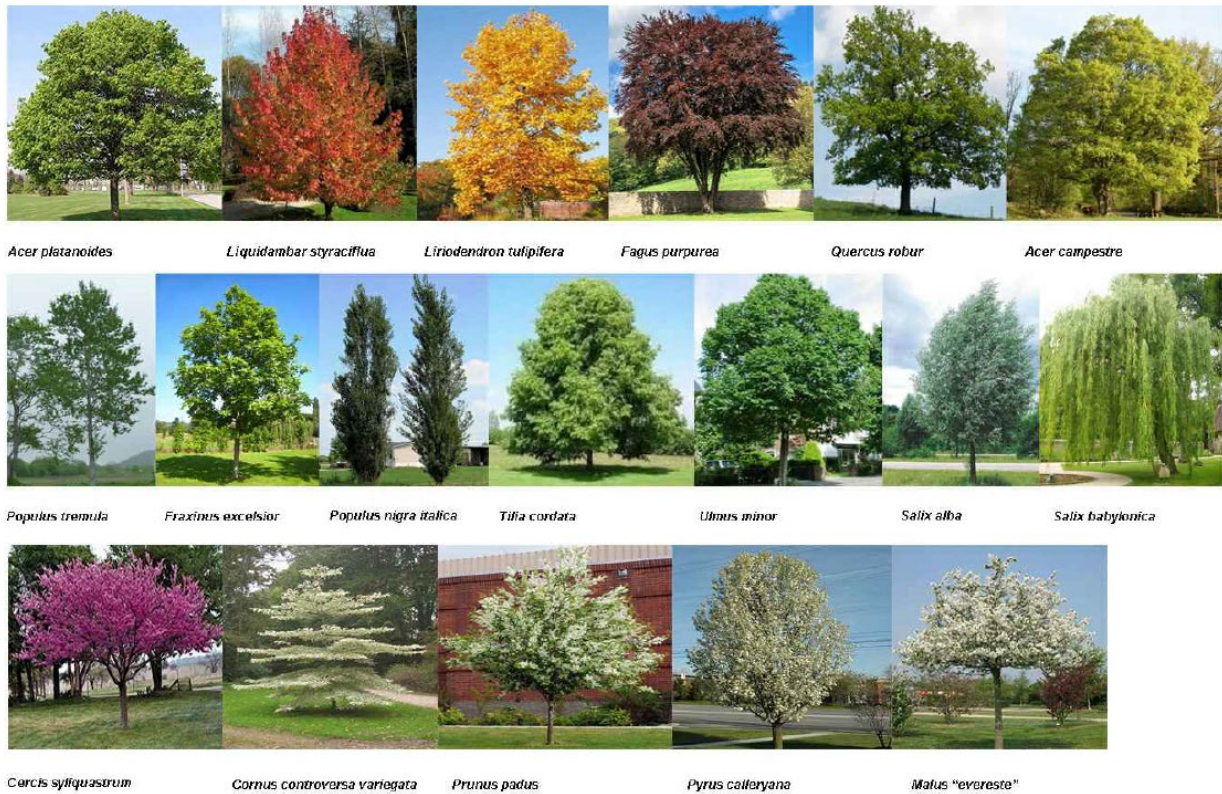
3\_ La realizzazione di spazi liberi tra il Torrente Vellone e i fabbricati, caratterizzati da una forte presenza alberata e da "stanze" in forma di radure inerbiti; la radura più grande potrà accogliere eventi sociali, magari in relazione all'attività di somministrazione al pubblico di alimenti e bevande e del suo dehor. In corrispondenza di questa porzione di parco saranno previste delle piccole "lenti" di terra in forma di rilevato, ad accentuare quest'immagine di stanza vegetata e per una più agevole collocazione di specie arboree anch'essi di media dimensione. Il posizionamento nella porzione più a ovest del parco di un'area attrezzata a gioco per i più piccoli e di spazi e arredi per la sosta lungo le vie ciclabili o in piccole aree appositamente dedicate, in più punti affacciati al torrente.

4\_ La definizione di una piazza urbana totalmente complanare con l'accesso agli edifici e pavimentata in pietra nella zona pedonale e asfaltata in quella più flessibile dedicata al parcheggio e agli eventi della comunità locale. La presenza di verde rettificato in piccole siepi di varia grandezza disegna delle campiture che accentuano accessi ed assi di interesse dell'edificio, definendo ambiti per la sosta attrezzata e il passaggio pedonale. Lungo la via Sanvito e la via Castoldi sono inoltre previste ampie fasce verdi poste tra i marciapiedi e i corpi di fabbrica piantumati con specie arbustive miste, con funzione di mitigazione percettiva e di miglioramento della qualità ambientale. Il verde svolgerà funzione di mitigazione verso i parcheggi a raso e verso le zone di servizio degli edifici.





## ABACO DELLE ALBERATURE DI PROGETTO



## ABACO DEGLI ARBUSTI DI PROGETTO





## ASPETTI AMBIENTALI

### Vincoli

L'area è interessata da vincolo paesaggistico secondo quanto disposto dal Decreto Legislativo 42/2004 che prevede l'autorizzazione paesaggistica per interventi su aree o beni tutelati dalla Normativa. In particolare, in relazione agli interventi previsti dal progetto di PII e alla presenza del Torrente Vellone trovano applicazione i disposti di cui all'articolo 142 lettera c) del citato D.Lgs. 42/2004 "i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna".

### Rinaturalizzazione del Torrente Vellone

Il Torrente Vellone, nell'area interessata dal progetto, risulta attualmente prevalentemente tombinato (circa 250 m) nell'attraversamento al di sotto degli edifici industriali; solo per un breve tratto è a cielo libero nei pressi del piazzale Don Giuseppe Tornatore, come mostrato nella figura sottostante.

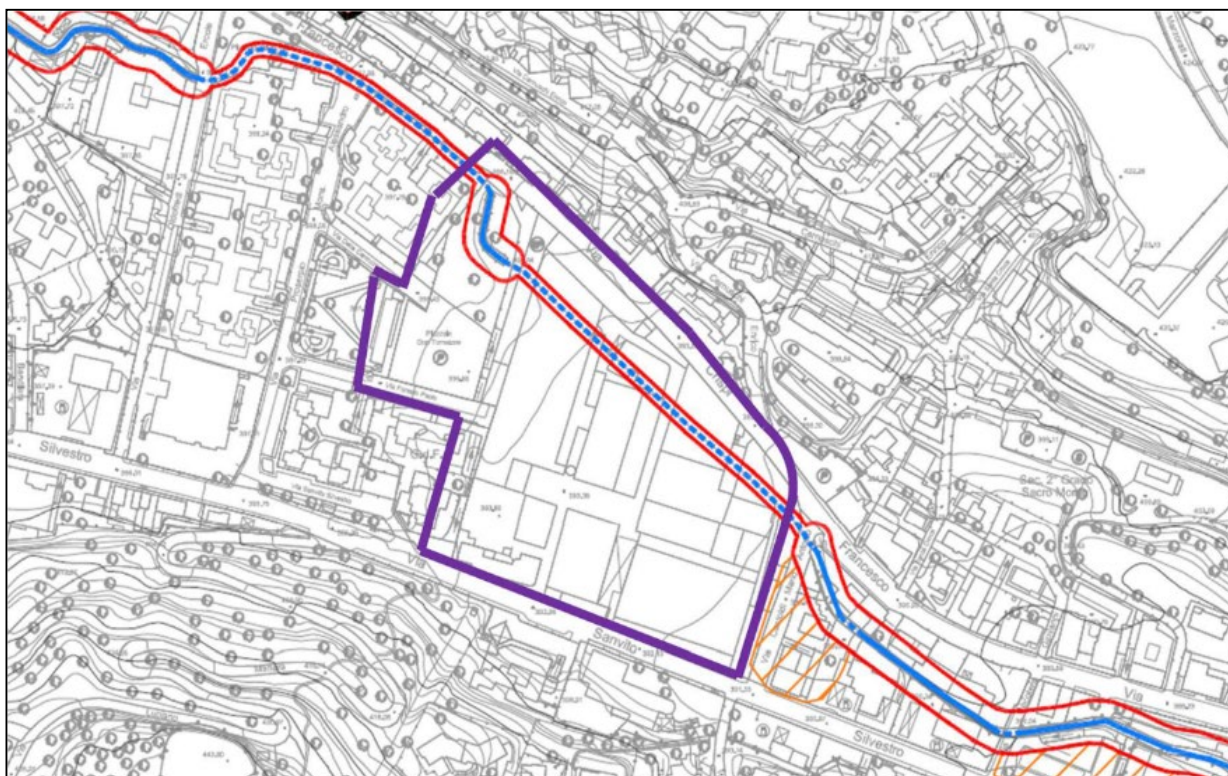


Figura 29 - Estratto carta dei vincoli PGT, in viola l'area di progetto (tratti tombinati tratteggiati)

In risposta alle istanze dell'Ufficio Polizia Idraulica del Comune di Varese (cfr. note del 22 giugno 2011, prot. Ge. 43897 e del 7 settembre 2011, prot. Gen. 59258), la società (in allora) proprietaria ha commissionato, nel febbraio 2012, la "Verifica tombinatura e deflusso acque torrente Vellone" al fine di accertare la reale consistenza del tratto interrato.

Da tale relazione è risultato che il tratto tombinato in corrispondenza dell'area ha una sezione di larghezza pari a 4,5 m e di altezza nominale di 2,05 m, ad eccezione della "cameretta centrale".



Il documento riporta i risultati dell'attività ispettiva svolta all'interno del tratto tombinato, nei termini qui di seguito sintetizzati:

1. la presenza di acqua osservata corrisponde ad alcuni ristagni puntuali e localizzati lungo entrambi i lati;
2. gli unici materiali rinvenuti sono naturali e di origine terrigena lapidea (sabbia, ghiaie e ciottoli), il cui deposito è concentrato maggiormente nelle zone curvilinee ed in corrispondenza della "cameretta centrale", in cui la sezione aumenta. La presenza di depositi è stimata in totale pari a 280 mc.
3. verso il tratto finale dell'area la soglia esterna è leggermente più alta del resto del tratto e ciò favorisce il deposito dei materiali trasportati nella sezione immediatamente a monte, anche in condizioni di magra.

La relazione afferma che il rischio dovuto alla presenza dei depositi naturali è ridotto, mentre la presenza di tubazioni e cavidotti, di varia natura e diametro, "potrebbe rappresentare una criticità nel caso di ostruzioni con elementi di rilevanti dimensioni trasportati dalle acque del Vellone".

L'assenza di fenomeni di rigurgito osservati nel tratto in esame e di esondazioni immediatamente a monte ne testimonia la compatibilità geometrica rispetto ai tratti contigui, di sezione più ridotta.

Infine, la relazione conclude che "ai fini di ridurre i rischi nel tratto in esame, occorrerebbe provvedere alla realizzazione di opere di contenimento dei materiali solidi trasportati durante gli eventi ordinari e di piena. Opere che per la loro natura (es. briglie), dovrebbero essere realizzate lungo il Torrente Vellone a monte del tratto urbano, immediatamente in corrispondenza delle aree del bacino idrografico di provenienza dei materiali solidi trasportati".

Nel corso degli anni successivi, tutta l'asta del Torrente Vellone è stata oggetto di studi idraulici e di interventi di sistemazione idraulica da parte del Comune di Varese. Tali interventi, che non hanno interessato l'area ex Aermacchi, sono stati preordinati alla riduzione del rischio di allagamento provocato dalle piene del torrente. In particolare, i medesimi si sono sostanziati nei seguenti interventi:

1. realizzazione di un selettore di materiale flottante nella zona a monte dell'abitato;
2. realizzazione di una cassa di laminazione in derivazione in via Borghi;
3. sistemazione e adeguamento delle opere arginali e opere di sistemazione longitudinale;
4. ricalibratura delle sezioni d'alveo.

Tra questi, la realizzazione della cassa di espansione di via Borghi permette la laminazione della portata di piena in arrivo, trattenendo parte del volume dell'idrogramma di piena e restituendolo in alveo in un periodo successivo all'evento.



Figura 30 - Vista del tratto finale sotto via Cernuschi. Estratto dalla relazione "Verifica tombinatura e deflusso acque Torrente Vellone"



*Figura 31 - Tratto del Torrente Vellone a monte della tombinatura in area ex-Aermacchi (stato di fatto, pressi del piazzale Don Giuseppe Tornatore)*

Come già evidenziato all'interno dell'area interessata dal progetto del PII l'alveo del Torrente Vellone è attualmente costituito da tombinatura per buona parte del suo corso. Tra gli interventi di progetto è prevista anche la demolizione del suddetto manufatto e la restituzione al torrente di una sezione a cielo aperto.

Tale intervento di rinaturalizzazione del corpo idrico risulta conforme agli indirizzi di pianificazione del PGT del comune di Varese, in particolare rispetto al Piano delle Regole che prevede per il sistema agricolo-ambientale obiettivi specifici per la tutela del reticolo idrico interno, con un particolare indirizzo per la riapertura di alcuni tratti del T. Vellone.

Nell'ambito del PII è stato eseguito uno specifico studio idraulico finalizzato al dimensionamento delle nuove sezioni d'alveo del T. Vellone, che è stato elaborato tenendo in considerazione:

- la portata relativa alla piena di riferimento definita dagli studi pregressi commissionati dal Comune di Varese (caratterizzata da un tempo di ritorno pari a 100 anni);
- il tracciato plano altimetrico previsto dal PII;
- le condizioni al contorno imposte dai tratti di alveo esistenti, a monte e a valle dell'area di intervento;
- le intersezioni del tracciato dell'alveo con la viabilità interna dell'insediamento;
- in corrispondenza dei manufatti di attraversamento, la sussistenza di un franco idraulico non inferiore a 1 m.

Le risultanze dell'analisi idraulica svolta sono riportate nel documento "Relazione tecnico idraulica del Torrente Vellone" a cui si rimanda per la completa esposizione dei criteri di verifica e dei risultati ottenuti.



Figura 32 - Inquadramento del T. Vellone nell'area di intervento

L'attuale alveo del T. Vellone si presenta con rivestimento artificiale, in particolare il tratto a cielo aperto nei pressi del piazzale Don Giuseppe Tornatore (tratto A-B) è caratterizzato da una sezione aperta rivestita in calcestruzzo, mentre il tratto B-C risulta interamente tombinato e prosegue il suo corso al di sotto degli edifici presenti fino all'intersezione con via Castoldi dove ritorna a essere a cielo libero.

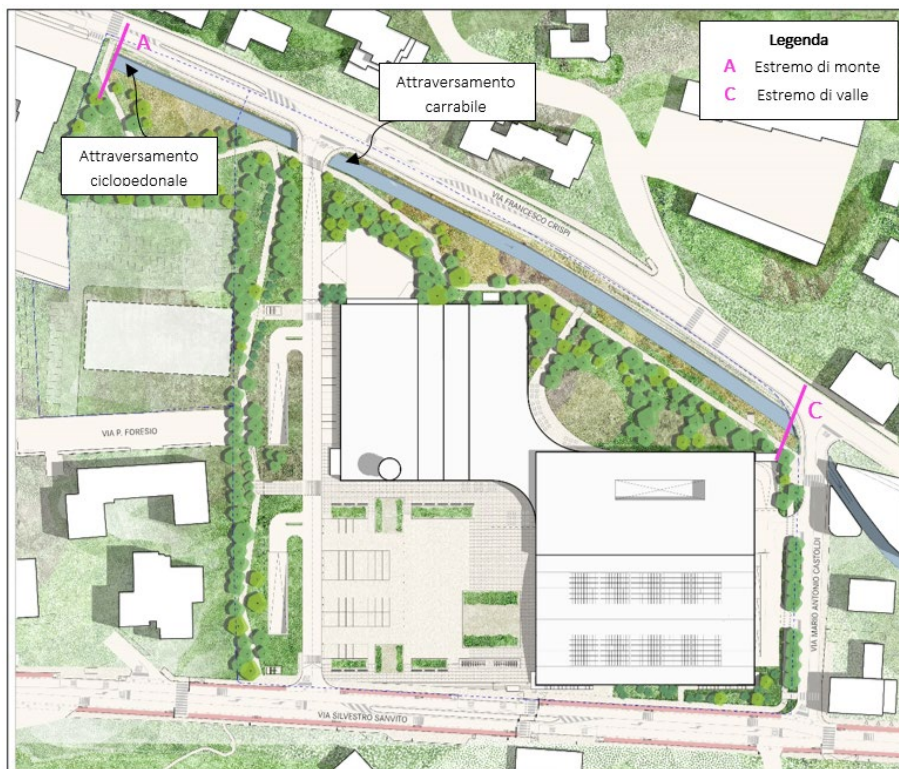
L'andamento altimetrico all'interno dell'area di trasformazione risulta avere una pendenza media dell'1% circa e nel tratto tombinato una sezione di larghezza pari a 4,5 metri e di altezza nominale di 2,05 metri, verso il tratto finale leggermente più alta.

Gli interventi previsti nell'ambito della trasformazione del sito comporteranno la demolizione dell'attuale alveo artificiale e la rinaturalizzazione del torrente nel contesto del nuovo parco urbano. Per l'integrazione con il tessuto infrastrutturale di progetto sono previsti due punti di attraversamento e collegamento con la viabilità interna, costituiti dalle intersezioni con la pista ciclopeditone nel tratto iniziale dell'intervento e con la rampa di accesso carraio.

Il profilo altimetrico e le sezioni d'alveo di progetto sono stati tracciati secondo i seguenti criteri:

- minimizzazione delle variazioni delle livellette rispetto ai tratti esistenti a monte e a valle dell'intervento
- minimizzazione delle pendenze delle rampe di raccordo della viabilità interna
- sponda idraulica destra con scarpata a ridotta inclinazione per favorire l'inserimento paesaggistico con le aree a verde previste nell'ambito del progetto
- definizione di velocità associate alla portata di piena non superiori a 2 - 2,5 m/s
- definizione di un franco idraulico non inferiore a 1 metro in corrispondenza degli attraversamenti con la viabilità interna





*Figura 33 - Planimetria dell'alveo in progetto del T. Vellone, in area Ex-Aermacchi*

Nell'elaborazione del PII sono stati analizzati in via preliminare i criteri relativi ai principi di invarianza idraulica stabiliti dal Regolamento Regionale 23 novembre 2017, n. 7 e s.m.i ed applicabili al progetto; tale regolamento fornisce i requisiti e i metodi di calcolo da applicare per il dimensionamento dei sistemi di laminazione e di infiltrazione necessari al rispetto dei limiti di portata delle acque meteoriche scaricabili nel corpo recettore costituito dal T. Vellone.

L'analisi ha essenzialmente tenuto in considerazione gli aspetti legati a:

- tipologia degli interventi in progetto dal punto di vista urbanistico;
- estensioni e natura delle superfici dell'intervento;
- caratterizzazione degli eventi pluviometrici di riferimento;
- classificazione degli interventi in progetto ai fini delle misure di invarianza idraulica.

In conformità con quanto richiesto dal citato regolamento, il progetto a corredo dell'istanza di permesso di costruire dovrà contenere il progetto delle opere per il rispetto dell'invarianza idraulica, sviluppato a livello almeno definitivo.

L'analisi svolta è riportata nella relazione "Relazione di invarianza idraulica del sito (parte privata)", a cui si rimanda per i dettagli.



## Analisi degli effetti dell'intervento

Ai fini di valutare le interferenze del progetto proposto con le componenti ambientali sono stati analizzati gli impatti ritenuti più significativi per le matrici aria, acqua e suolo.

### ARIA

Per quanto riguarda la componente aria la caratterizzazione della qualità attuale è stata effettuata analizzando i dati di Arpa Lombardia relativamente alle due stazioni presenti nel comune di Varese: Varese Vidoletti situata a nord-ovest rispetto al sito in esame e Varese Copelli situata a sud-est nei pressi del Comune di Varese. I dati analizzati riguardano il particolato atmosferico aerodisperso (PM10 e PM2,5), il monossido di carbonio, gli ossidi di azoto, il biossido di zolfo. I risultati delineano una situazione in linea con gli andamenti regionali, in cui i limiti normativi sono ampiamente rispettati per biossido di zolfo e monossido di carbonio. Il biossido di azoto registra valori inferiori ai limiti a partire dal 2016 con andamento decrescente e anche il particolato atmosferico mostra una tendenza in miglioramento con concentrazioni medie annuali sia di PM10 che di PM2,5 al di sotto dei rispettivi valori limite.

Le interferenze potenziali con la componente aria riguardano principalmente la fase di esercizio e sono riconducibili alle emissioni veicolari dovute all'aumento del traffico indotto dalla maggiore affluenza di personale e utenti alle strutture previste dal progetto.

La valutazione di questo aspetto parte dall'analisi dei dati sul traffico attuale nello stato di fatto e delle previsioni per lo scenario di progetto in condizioni normali e in condizioni di evento sportivo ipotizzabile presso l'impianto di nuova costruzione.

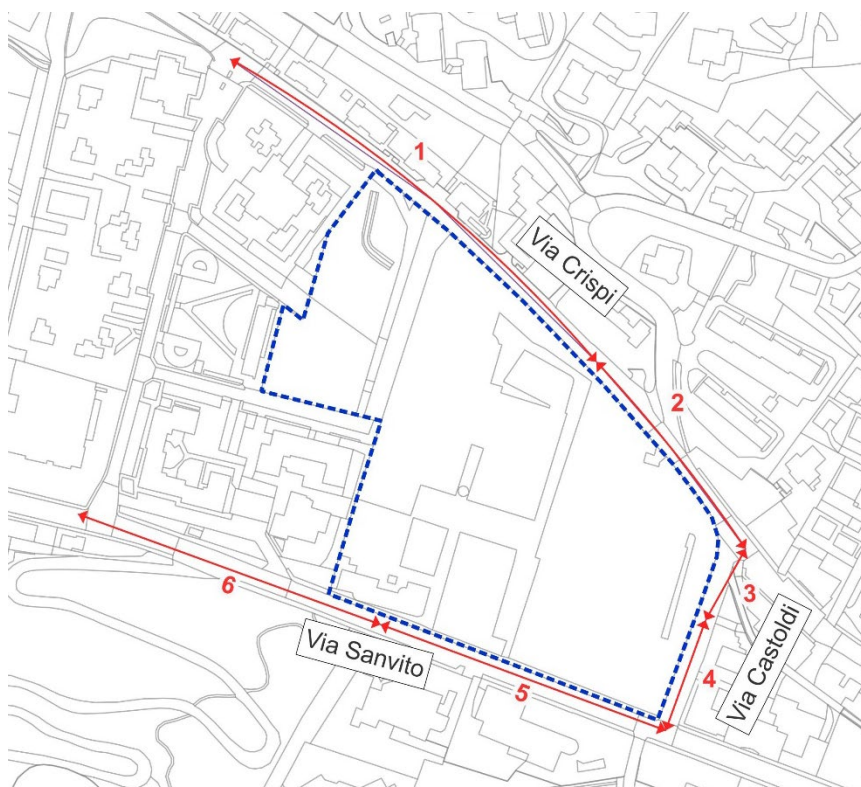


Figura 34 – Tratti viari oggetto di valutazione

A valle delle considerazioni effettuate sulle variazioni di traffico veicolare è stato possibile valutare le emissioni generate nei tratti stradali nell'area in esame utilizzando i fattori di emissione presenti nella banca dati ISPRA (fattori di emissione medi per il parco circolante in Italia). Considerato lo stato di qualità dell'aria e la condizione cautelativa della stima riferita all'ora di punta, tali incrementi sono stati ritenuti sostenibili.

## ACQUA

Per quanto riguarda la componente acqua, la definizione dello stato di qualità del torrente Vellone sono stati consultati i dati relativi al monitoraggio di Arpa Lombardia sui corpi idrici regionali. La classificazione relativa al monitoraggio 2014-2019 definisce uno stato ecologico "sufficiente" e uno stato chimico "buono".

Il progetto proposto comporterà la riapertura del tratto tombinato del torrente Vellone all'interno del sito in un'ottica di riqualificazione ambientale e paesaggistica, gli interventi previsti nell'ambito della trasformazione del sito comporteranno la demolizione dell'attuale alveo artificiale e la rinaturalizzazione dello stesso all'interno di un più ampio parco urbano di nuova realizzazione nella porzione nord dell'area Aermacchi.

Tale intervento non comporta impatti negativi sulla componente, bensì definisce una configurazione migliorativa rispetto allo stato attuale, tramite la sostituzione delle aree attualmente impermeabilizzate con nuove aree verdi e il ripristino della Rete Ecologica Comunale. Inoltre, gli interventi sul torrente Vellone sono stati progettati in modo da garantire una portata di progetto conforme con il valore di piena definito negli studi precedenti e il rispetto del franco idraulico nei confronti del ponte che verrà realizzato all'interno dell'area.

La gestione delle acque meteoriche sarà attuata mediante sistemi che privilegiano in ordine di priorità:

- il riuso;
- l'evapotraspirazione;
- l'infiltrazione al suolo;

Nell'ambito delle opere infrastrutturali di pertinenza dell'insediamento di progetto verranno pertanto progettati specifici sistemi di raccolta, trasporto, accumulo, infiltrazione ed eventuale laminazione delle acque meteoriche.

La definizione e il dimensionamento dei sistemi di cui sopra saranno sviluppati in dettaglio nelle successive fasi di progettazione; qualora il bilancio idrologico non trovasse equilibrio a causa della limitata capacità di infiltrazione del suolo rispetto all'intensità delle precipitazioni, verrà considerata la necessità di uno scarico delle acque meteoriche nel corpo recettore rappresentato dal T. Vellone, nel rispetto della sua portata massima ammissibile e che potrà essere conseguito mediante la realizzazione di bacini di laminazione opportunamente dimensionati in relazione alla capacità di infiltrazione dei suoli.

L'intervento comporterà una variazione positiva delle superfici permeabili con un conseguente miglioramento del bilancio idrico locale e il ripristino parziale di condizioni naturali.

La riduzione delle aree impermeabili rispetto allo stato di fatto contribuirà inoltre a ridurre i rischi di esondazione del torrente stesso riportando l'area almeno parzialmente in condizioni più naturali.

## SUOLO

L'area in esame è caratterizzata a livello geologico e geomorfologico dalla presenza di depositi fluvioglaciali caratterizzati da sabbie e ghiaie stratificate a supporto clastico o di matrice sabbiosa medio-fine, la destinazione d'uso del suolo principale risulta essere "insediamenti industriali e artigianali" (DUSAF 2018).

Nel sito specifico è stata effettuata un'indagine preliminare sulla componente suolo che ha evidenziato una potenziale contaminazione in alcune zone specifiche, l'area galvanica nei pressi di via Castoldi e il corridoio adiacente, la vasca prospiciente a via Crispi e l'immobile nei pressi di via Sanvito adiacente all'hangar del 1952.

L'attuale proprietario del sito in data 18 maggio 2021 ha provveduto a trasmettere agli enti competenti la comunicazione ai sensi del comma 2 dell'art. 245 del d.lgs 152/2006 come soggetto non responsabile della potenziale contaminazione e successivamente l'intenzione a proseguire con l'iter di bonifica con la presentazione del Piano di Caratterizzazione (PdC).

Il PdC, presentato nell'ambito del PII, ha l'obiettivo di completare il quadro ambientale, confermare e delimitare le aree oggi potenzialmente contaminate, ottenere i dati sito specifici eventualmente utilizzabili nell'ambito di una Analisi di Rischio. Il piano d'indagine prevede il prelievo di campioni di suolo, la verifica analitica degli inquinanti identificati come riconducibili alle attività antropiche pregresse ed il confronto delle concentrazioni rilevate alle tabelle di riferimento per la specifica destinazione d'uso, di cui all'allegato 5 alla Parte IV del D.lgs 152/06 tabella A per siti ad uso verde pubblico privato e residenziale e tabella B per siti ad uso commerciale e industriale.

Le potenziali interferenze con la componente suolo sono principalmente legate alla variazione di utilizzo del sito, quali la sottrazione di suolo ad altri usi e la possibile alterazione del suo stato di qualità.

Nell'ambito del PII, rispetto alla potenziale contaminazione individuata dall'indagine preliminare di cui sopra, si è scelto per le aree destinate a parco urbano del Vellone, di riferirsi alle CSC più rigorose di tabella A - siti ad uso verde pubblico, delineando pertanto un percorso di risanamento migliorativo rispetto allo stato di fatto.

In relazione agli interventi previsti dal Piano Integrato di Intervento volti a garantire la riqualificazione e la valorizzazione dell'area attraverso la realizzazione di nuovi spazi verdi e infrastrutture a disposizione della cittadinanza integrate con la rete ecologica comunale si ritiene che le interferenze con la componente suolo siano positive e migliorative rispetto allo stato attuale.

In tale contesto, le operazioni di demolizione e di bonifica dell'intero Ambito di Trasformazione rappresentano il primo passo volto a rimuovere le attuali condizioni di degrado e di abbandono che caratterizzano il compendio allo stato di fatto.

In relazione allo stato attuale in cui verte la componente suolo e i contenuti del progetto del PII, le interferenze con la componente suolo sono valutate nel loro complesso positive e migliorative rispetto allo stato attuale.

Per le valutazioni di dettaglio sulle componenti si rimanda allo specifico elaborato "Relazione di analisi degli affetti dell'intervento relativamente a suolo, acqua e aria".

## Valutazione previsionale di impatto acustico

La relazione acustica è stata redatta in applicazione della L. 447/95 ed in accordo con la normativa regionale vigente: "Deliberazione n. VII/8313 Seduta del 8 marzo 2002, Legge n. 447/1995 "Legge quadro sull'inquinamento acustico" e Legge Regionale 10 agosto 2001, n. 13 "Norme in materia di inquinamento acustico".

È stato verificato l'impatto acustico presso 10 ricettori individuati al contorno esterno dell'intervento in progetto.



Figura 35 - Individuazione recettori per la valutazione di impatto acustico

Presso questi punti è stato:

- Rilevato il rumore attuale (stato di fatto) in periodo diurno e notturno;
- Calcolato il livello di rumore prevedibile post intervento in condizioni di operatività diurna e notturna (sorgenti puntuali attive anche nel periodo notturno) nella condizione peggiorativa di concomitanza di sorgenti attive. Tale livello è stato comparato ai limiti della zonizzazione acustica comunale.
- Calcolato il livello derivante dal traffico indotto in assenza di evento sportivo nel periodo diurno e con evento sportivo in periodo diurno e notturno. Tale livello è stato comparato ai limiti della zonizzazione acustica comunale.

I risultati della valutazione effettuata si basano sui rilievi del rumore dello stato di fatto; tali misurazioni hanno evidenziato che l'impatto del rumore ante operam risulta in alcuni punti già superiore ai limiti della classificazione acustica comunale applicabile ai ricettori lungo Via Crispi e Via Sanvito. In tale contesto l'impatto del traffico generato dalle attività previste dal progetto va quindi a sommarsi a quello già esistente determinando un impatto acustico sostanziale e non trascurabile.

Al fine di ottenere valori compatibili al clima acustico limite delle strade di tipo Db, quali sono le due in oggetto, è necessario intervenire abbassando il livello acustico dello stato di fatto, previa sostituzione del tappetino di usura con un tappetino fonoassorbente in grado di mitigare il rumore generato dagli pneumatici e di mitigare l'impatto acustico dei veicoli.

Nel contesto degli interventi previsti si è dunque valutata tale soluzione che permette non solo di mitigare gli impatti previsti dalle sorgenti in progetto ma anche potenzialmente di migliorare lo stato attuale dell'impatto acustico delle vie Crispi e Sanvito.

## **Allacciamento alla pubblica fognatura delle acque nere**

Lo svolgimento delle attività proprie dell'insediamento in progetto darà origine ad acque reflue, generate da:

- Servizi igienici a servizio di: media struttura di vendita, attività di artigianato di servizio, centro sportivo privato e centro sportivo privato di interesse pubblico;
- Attività di somministrazione cibi e bevande;
- Docce a servizio degli impianti sportivi;
- Scarico delle acque da impianto natatorio (acqua di ricambio, controlavaggio dei filtri, svuotamento annuale).

In relazione ai fabbisogni previsti vengono stimate le seguenti portate di scarico (valori di punta):

- Da servizi igienici, spogliatoi, bar: 52 l/s
- Da scarico sistema di trattamento acque piscina: 2 l/s

I rami delle reti interne di raccolta delle acque reflue da servizi igienici, spogliatoi, bar verranno collettati in un'unica linea, in direzione del fronte Est dell'insediamento e quindi concentrate presso una camera di raccolta e pompaggio, che si rende necessaria per via del dislivello altimetrico esistente tra il punto di raccolta dei reflui e la rete di pubblica fognatura.

A valle del sistema di pompaggio (cfr. planimetria in Elaborato "Planimetria allaccio acque nere") si prevede un pozzetto in cui confluirà il flusso, in pressione, proveniente dal sistema di trattamento delle acque dell'impianto natatorio.

Le acque in uscita dal pozzetto di confluenza saranno indirizzate, mediante una tubazione a gravità, al ramo della pubblica fognatura presente in Via Castoldi.



## POTENZIAMENTO DELLA RETE INFRASTRUTTURALE E DEL SISTEMA VIABILISTICO

L'attuale sistema viabilistico dell'Ambito di Trasformazione poggia sul ruolo primario svolto da via Sanvito, che costituisce asse viario fondamentale per il collegamento del settore ovest di Varese e dei comuni localizzati lungo l'asta della statale 394 con il centro cittadino.

Su questo tracciato confluiscono altri assi viari che contribuiscono alla formazione dello schema di rete primario della zona riferiti, sia all'ambito urbano - quale il sistema perimetrale costituito da via Borghi, via Manin e viale Aguggiari, sia ai collegamenti con il lago - quali via Giordani e l'asse di viale XXV Aprile e via Macchi, sia, infine, alle connessioni con il sistema autostradale, per il tramite di via dei Campigli, via Piero Chiara e via Europa.

Questo schema di rete principale è completato localmente da via Crispi e, più a sud, da via di Campigli.

L'Ambito di Trasformazione oggetto della presente proposta di PII relativa alla fase di negoziazione preventiva si colloca, quale cerniera urbana, in posizione mediana tra il centro cittadino e Masnago lungo l'asse di via Sanvito ed è lambita, sul lato nord, da via Crispi.

La proposta progettuale si pone in coerenza con gli obiettivi e le azioni previsti dal PUMS approvato con Delibera del Consiglio Comunale numero 48 del 29/07/2021. In particolare, la strategia infrastrutturale della proposta di PII assume, nella sua declinazione, la "vision" delineata dal PUMS, che qui di seguito si richiama:

- 4) Dalla mobilità insostenibile ai target e obiettivi strategici del PUMS;
- 6) Azioni di sostenibilità, non solo parcheggi di scambio: le cerniere di mobilità;
- 7) Il nuovo Trasporto Pubblico Urbano: Programma di Bacino;
- 8) Il corridoio di TPL ad alta frequenza e affidabilità;
- 11) Una maggiore attenzione alla qualità urbana;
- 12) Un passo decisivo verso il riequilibrio modale;
- 13) La mobilità attiva e i Blocchi '15;
- 14) La mobilità attiva nelle scuole: il Pedibus ed il Bicibus a Varese;
- 15) Le azioni infrastrutturali e riaggiustamento della rete infrastrutturale ed interventi di fluidificazione lenta dei nodi;
- 17) L'auto Elettrica;
- 18) La micromobilità;
- 19) Le politiche di sharing (anche elettrico);
- 20) I sistemi ITS (Intelligent Transport System) per nuove politiche di mobilità sostenibile: il progetto di infomobilità per la città di Varese;
- 21) La millenium generation e le nuove tecnologie;
- 22) Sostenibilità e distribuzione delle merci nell'area compatta: la city logistics e l'E-commerce.

Come richiamato, l'Ambito AT05 "Ex Aermacchi" è collocato lungo l'asse strategico - individuato dal PGT - Bizzozero Masnago e si pone in un contesto che ha assunto una progressiva assimilazione, dal punto di vista urbanistico, al centro città; tuttavia, sia per le modalità di formazione sia per i caratteri morfologici, l'impianto insediativo di questa allungata direttrice urbana presenta una evidente incompletezza della maglia viaria e, in particolare, la dimensione longitudinale di quelli che possiamo definire "isolati" - stretti e allungati tra via Sanvito e via Crispi - è molto elevata, non consentendo una concreta permeabilità veicolare e pedonale tra le due aste stradali principali.

Tale condizione ha inoltre accentuato lo "squilibrio" dell'utenza veicolare su questa porzione della rete stradale del territorio di Varese che, invece di distribuirsi in modo coerente lungo i diversi tratti stradali della rete come in una ordinaria condizione urbana, si addensa lungo via Sanvito in modo del tutto disequilibrato.

Le considerazioni brevemente sintetizzate hanno delineato alcuni degli elementi fondamentali del *concept* assunto nel definire la proposta di intervento: il progetto propone soluzioni sulla rete viaria che presentano un **carattere di qualità "urbana"**, evitando di introdurre elementi detrattori del paesaggio di carattere periurbano, con l'obiettivo di assicurare un ruolo e un'immagine di centralità all'intervento, ricco delle interazioni e degli spazi tipici di un centro città. A tale fine, un ulteriore punto cardine della proposta è la **permeabilità** del sistema di rete, sia veicolare sia pedonale e ciclabile, in modo di assicurare un migliore equilibrio tra le direttrici veicolari di via Sanvito e via Crispi e perseguire l'obiettivo di "riammagliatura" indicato nel PUMS.

Un terzo criterio assunto nel definire lo schema di assetto infrastrutturale, sempre con uno sguardo alla scala urbana, è il ruolo che l'intervento assume nell'essere situato in una posizione intermedia tra il centro città e il comparto delle aree sportive. Nell'ipotesi di intervento formulata, l'area ex Aermacchi si viene a configurare come uno "stepping point" di prima importanza per tutti i percorsi di connessione tra queste polarità, in particolare per la mobilità attiva e il TPL. Da questo punto di vista, l'area ex Aermacchi assume il rilievo di uno straordinario punto di scambio per le direttrici veicolari, per il corridoio di alta frequenza del TPL Avigno - centro - Bizzozzero e per la rete della mobilità attiva, funzionale anche alla micro-mobilità elettrica, assicurando servizi durante tutta la giornata per le diverse tipologie di utenza. Si viene in tal modo a configurare un hub della mobilità a scala urbana e, in linea con gli obiettivi strategici del PUMS, una ipotetica cerniera della mobilità "tout court" tra mezzi privati, TPL e mobilità attiva.

Nel dettaglio, la proposta progettuale relativa al sistema della viabilità agisce per evitare di portare carichi concentrati su uno o sull'altro tronco stradale a favore di un **migliore bilanciamento dei flussi veicolari**; in tale modo, oltre a ridurre al massimo le interferenze con il già presente traffico di transito, si agisce a favore dell'assetto di rete complessivo, non solo intervenendo sul traffico indotto ma anche incentivando lo spostamento degli attuali flussi veicolari verso tracciati oggi meno utilizzati a causa delle condizioni morfologiche della rete stradale, sinteticamente descritte in precedenza.

Tale risultato si ottiene - in termini di assetto planivolumetrico - con la distribuzione equilibrata degli accessi lungo i diversi tratti stradali perimetrali all'area e mediante l'integrazione delle aree a parcheggio, a raso ed in interrato, da questi accessibili; in questo modo risulta possibile una migliore distribuzione lungo la rete stradale comunale dei carichi veicolari attesi.

Si viene così a costituire, nel quadrante interessato dall'intervento, un principio di circolazione fondato sulla rotazione attorno ad un isolato, che assume dimensioni paragonabili a quelle di un isolato del centro cittadino, senza introdurre dispositivi viabilistici (quali le rotatorie) esclusivamente finalizzati alla fluidificazione dei traffici veicolari ma negativi e pericolosi per l'utilizzo da parte dei pedoni e degli altri utenti deboli della strada, oltre ad essere gravemente impattanti dal punto di vista del paesaggio urbano.

Si rimanda allo specifico studio (elaborato VT PII RST RR 00) per gli approfondimenti in merito alle valutazioni che sono state effettuate in merito alla componente del traffico veicolare.

## Lo schema di rete e gli interventi proposti

Come anticipato, l'intervento prevede la realizzazione una connessione trasversale veicolare tra via Sanvito e via Crispi, a cui se ne aggiunge una ciclopedonale nel nuovo parco che sarà affiancato alla nuova strada; si vengono così a costituire due accessi bidirezionali alle funzioni previste per l'area, lungo via Sanvito e via Crispi, funzionali al raggiungimento e alla distribuzione del parcheggio a raso prospiciente alla struttura commerciale e alle 2 rampe di accesso ai parcheggi interrati previsti dal progetto. A questi si aggiunge un terzo innesto in via Castoldi, che costituisce una integrazione rispetto ai primi due, che consente un ampliamento delle scelte per l'accesso e l'uscita degli utenti, in ragione del principio di bilanciamento assunto nella proposizione progettuale.

Lungo via Sanvito e via Crispi si prevede la realizzazione di una corsia centrale di svolta e di un'isola spartitraffico finalizzate alla migliore canalizzazione dei veicoli in ingresso e uscita, riducendo così l'impatto di queste manovre sui veicoli in transito senza incidere sulla funzionalità dei due tratti stradali interessati dai nuovi accessi.



Figura 36 - Accesso all'area da via Crispi

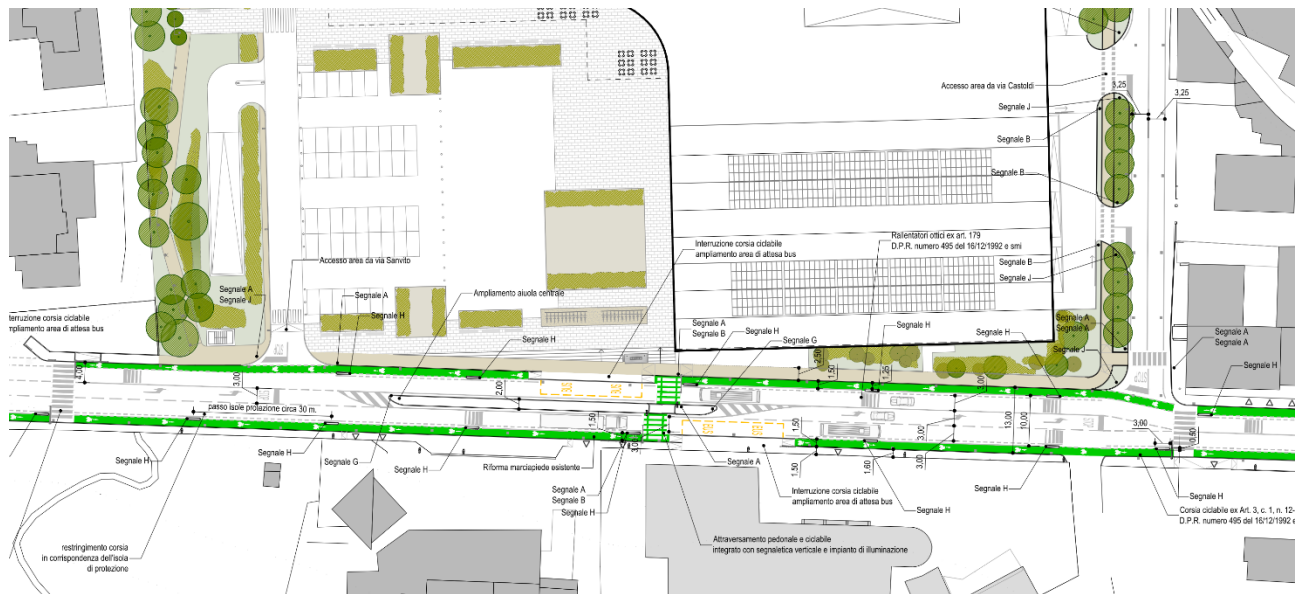


Figura 37 - Il sistema degli accessi lungo via Sanvito e via Castoldi

Il sedime stradale necessario alla realizzazione delle corsie centrali e delle isole spartitraffico in via Sanvito e via Crispi, aggiuntive rispetto alle corsie veicolari esistenti, verrà ricavato mediante l'arretramento dell'intervento rispetto all'attuale limite del lotto; a questo fine viene previsto l'adeguamento del marciapiede sia sul lato nord che sul lato sud di via Sanvito, funzionale anche al reperimento degli spazi necessari alla corsia ciclabile prevista, mentre rimane inalterato il marciapiede sul lato nord di via Crispi, e sul lato Sud il marciapiede sarà prolungato fino alla via Castoldi, rendendo più sicuro il transito dei pedoni, laddove oggi a causa della presenza di un muro di sostegno di un edificio esistente, la via Crispi dispone di un unico marciapiedi sul lato Nord.

Lo schema progettuale prevede che i movimenti dei mezzi diretti all'area di carico/scarico della struttura commerciale avvengano per il tramite dell'accesso previsto lungo via Castoldi, considerando che non risulteranno interferenze con il traffico ordinario, attesa la specificità degli orari dei movimenti dei mezzi merci.

La massima parte della dotazione delle aree di parcheggio è collocata nell'interrato, con un accesso facile agevole dal nuovo tronco stradale trasversale prima descritto, oltre che da via Castoldi; è comunque prevista anche una quota di aree per la sosta in superficie, accessibile da via Sanvito e via Crispi, concepita prevalentemente per la rotazione veloce.

Il complesso della dotazione delle aree per la sosta è definito dalle normative vigenti e dal PGT, in particolare per le superfici di vendita, mentre per le attrezzature sportive il progetto verifica la rispondenza ai requisiti CONI.



Superficie a Parcheggi di Progetto LOTTO 1		
Tipo	Area	N.Posti Auto
Area a Parcheggi Pubblici (Edificio Comunale)	2023 m <sup>2</sup>	71
TOTALE Aree a Parcheggio		<b>2.023 m<sup>2</sup> 71 Posti Auto</b>

Superficie a Parcheggi di Progetto LOTTO 2		
Tipo	Area	N.Posti Auto
Area a Parcheggi Centro Sportivo di interesse Pubblico	4426 m <sup>2</sup>	151
Area a Parcheggi Privati Pertinenziali	3182 m <sup>2</sup>	100
Area a Parcheggi Pubblici	9052 m <sup>2</sup>	290
TOTALE Aree a Parcheggio		<b>16.660 m<sup>2</sup> 541 Posti Auto</b>

Figura 38 - tabella dimensionamento parcheggi

L'accessibilità alternativa garantita dal sistema del TPL e dalle reti della mobilità ciclopedonale contribuisce alla formulazione di una ipotesi di dimensionamento degli accessi in grado di controllare la dotazione - comunque necessaria - per un intervento complesso ed articolato come si viene a configurare quello proposto per l'area ex Aermacchi. La proposta formulata agisce nel temperare l'opportunità di trasferire quanto più possibile la domanda di accesso su sistemi di mobilità diversi dalla autovettura privata, assicurando, allo stesso tempo, la funzionalità dell'intervento, in particolare l'accesso alle strutture sportive e di servizio presenti nell'area.

Le risorse che l'intervento assegna nel migliorare la mobilità alternativa, nell'agevolare le relazioni con il servizio TPL di alta frequenza previsto lungo via Sanvito, nell'implementare il servizio di bike sharing urbano, nel garantire ed estendere la pedonalità e la rete di ciclabilità, agiscono nel modificare lo split modale dei movimenti generati dall'intervento a favore del riequilibrio modale della mobilità che è il primo degli obiettivi specifici del PUMS approvato.

## Rapporto con la rete del trasporto pubblico

Il progetto di rete integrata dell'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Como, Lecco e Varese, delinea una strategia di grande rilievo con l'individuazione di corridoi ad alta frequenza; questo riassetto ha l'obiettivo di garantire una frequenza 15 minuti nei giorni feriali su assi radiali assicurando, altresì, "sia le relazioni diametrali (periferia A-centro-periferia B) già esistenti, sia nuove connessioni verso altri assi o importanti poli attrattori di mobilità in modo da offrire nuove opportunità di viaggio dirette fra i principali ambiti urbani senza penalizzare le relazioni esistenti"

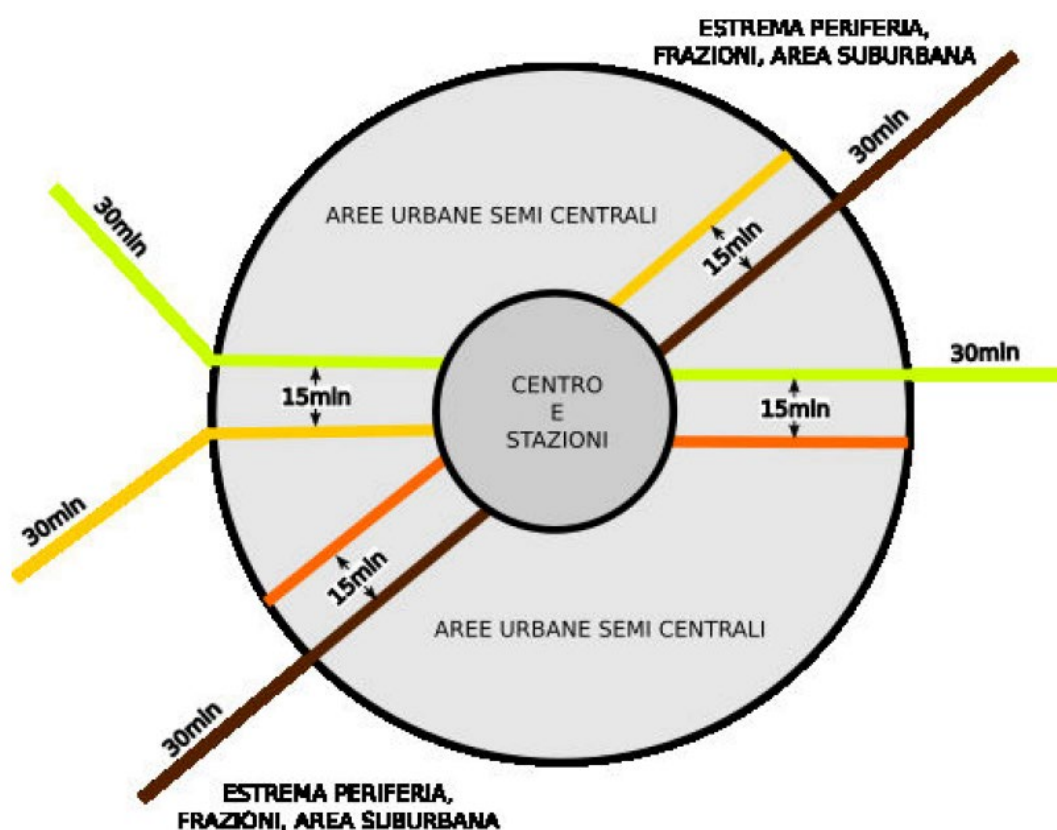


Figura 39 - Rete TPL ambito area urbana Varese - Progetto di rete Agenzia TPL 2018

Via Sanvito è uno degli assi portanti di questo schema - con una frequenza del servizio elevatissima nell'ora di punta - costituito dal corridoio Avigno - centro - Bizzozzero, che corre lungo l'asse di via Caracciolo-Sanvito e viale Borri **servito dalla linea E con una frequenza 8' in ora di punta, 15' negli orari di morbida** dei giorni feriali. Questo corridoio si presenta, di fatto, come una delle dorsali portanti dell'asse strategico delineato dal PGT.

Come accennato, l'apertura della permeabilità pedonale tra via Sanvito e via Crispi trasforma l'area ex Aermacchi in un hub della mobilità attiva, in quanto il corridoio ad alta frequenza di via Sanvito servito dalla linea E viene ad integrarsi con le linee lungo via Crispi con frequenza ogni 30 minuti.

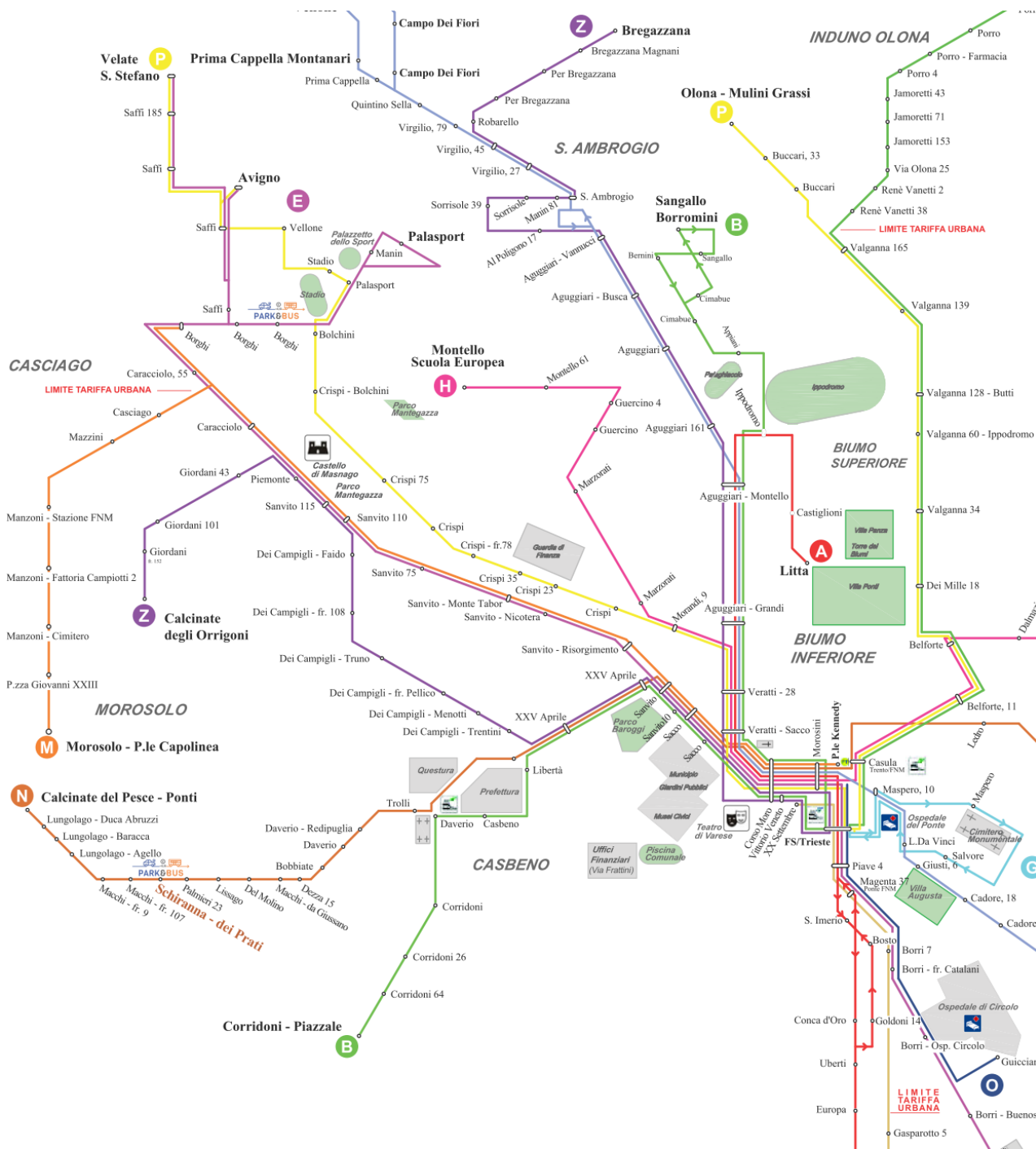


Figura 40 - Mappa trasporto urbano città di Varese - autolinee varesine/CTPI

L'intervento in progetto assicura una forte integrazione con gli attuali percorsi dei mezzi del TPL; viene prevista la razionalizzazione della collocazione delle due fermate esistenti lungo via Sanvito, che vengono spostate in corrispondenza del centro sportivo, così da migliorare l'accessibilità delle nuove strutture sportive e dei servizi previsti dalle fermate degli autobus già ora transitanti lungo i due assi viari.

Ove ve ne siano le condizioni potrebbe risultare opportuno l'accorpamento anche della fermata TPL esistente poco più ad ovest, in carreggiata nord.

Dato il livello di strada urbana di quartiere che rivestono via Sanvito e via Crispi, le fermate verranno realizzate in carreggiata, come previsto dal Regolamento Viario di Varese, con le dimensioni e le attrezzature che verranno definite in

sede di PII; tale scelta è la più opportuna anche per il carattere di centralità che si vuole attribuire agli spazi aperti dell'intervento dove l'utilizzo dei mezzi alternativi all'autovettura privata deve progressivamente prevalere. Tale opzione è confermata dal PUMS che prevede di portare in zona 30 i tracciati interni al quadrante Sanvito/Castoldi/Crispi/Monguelfo (ambito 10) oltre al quadrante Sanvito/Castoldi/Crispi/ Della Brunella (ambito 11)

## Rapporto con la rete della mobilità attiva

La proposta avanzata si integra con le previsioni contenute nella strumentazione urbanistica comunale e con le specifiche richieste avanzate dall'Amministrazione Comunale; il progetto prevede la formazione di un nuovo percorso alla scala urbana a favore delle utenze ciclabili, lungo il tracciato tra il centro cittadino e Masnago, lungo il quale il nuovo centro sportivo proposto si configura quale snodo funzionalmente rilevante.

Il tracciato ipotizzato segue quello del percorso 2 individuato dallo schema strategico per la mobilità ciclistica del 2013, funzionale al collegamento con i vari impianti sportivi cittadini; il tracciato ipotizzato si collega ai tracciati ciclabili convergenti sulla rotonda Alberto da Giussano e, lungo via Sanvito e via Monguelfo, si attesta su via Crispi. Questo percorso è confermato dal PUMS approvato che individua il medesimo tracciato all'interno del Biciplan (itinerario 3 - Sanvito/Caracciolo).

Parallelamente, alla scala di quartiere, le indicazioni progettuali delineano la realizzazione di alcuni percorsi interdetti al traffico veicolare, che completano l'offerta di infrastrutture per la mobilità attiva a servizio dei nuovi edifici e delle nuove funzioni che saranno insediate. Tali percorsi, interconnessi tra loro, si sviluppano:

- parallelamente alla via Crispi, a sud del Torrente Vellone;
- lungo la via Castoldi nello spazio tra il nuovo palazzetto sportivo e la sede stradale;
- tra le vie Sanvito e Crispi, nell'area verde che divide l'edificio commerciale dal nuovo edificio che sarà ceduto al Comune di Varese, nelle more della convenzione urbanistica.

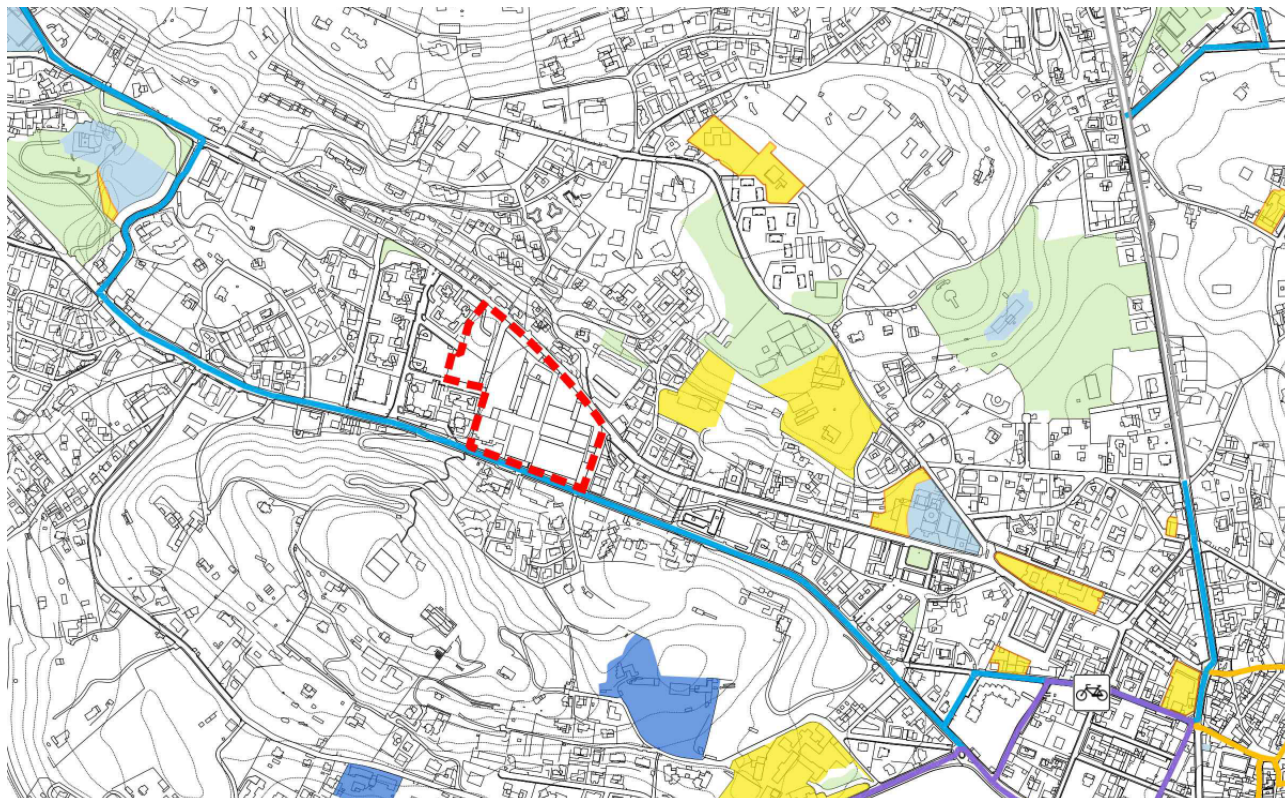


Figura 41 - Estratto schema strategico mobilità ciclistica 2013 - Percorsi ciclabili



## Principi di progetto

Gli spazi oggi esistenti lungo via Sanvito e via Crispi, all'esterno del perimetro dell'AT05, e lungo la via Monguelfo e considerando le indicazioni normative del regolamento viario per i tratti stradali interessati dal transito di bus del sistema di trasporto pubblico, hanno portato alla scelta di prevedere la realizzazione di un percorso ciclabile continuo che assume una connotazione differente in relazione alle condizioni geometriche e di traffico che caratterizzano la viabilità nei diversi tratti, e che si traduce in 3 tipologie:

- corsia ciclabile;
- pista ciclabile in sede propria monodirezionale;
- pista ciclabile in sede propria bidirezionale.

Il progetto prevede, l'inserimento di due corsie ciclabili in affiancamento ai marciapiedi esistenti e di progetto; questa soluzione tuttavia non consente l'individuazione di due corsie veicolari da 3,50 m. per tutta la lunghezza dell'intervento, secondo la dimensione prescritta dal regolamento viario vigente per le strade urbane di quartiere di tipo E interessate dal transito di autobus, affiancate da due corsie ciclabili di ampiezza variabile, entro il range di larghezze consentito dalla normativa, in dipendenza dell'ampiezza della sede stradale, condizione che comporterà dopo verifiche e rilievi più approfonditi, la necessità di una deroga al regolamento viario.

Salvo alcuni restringimenti puntuali, le corsie ciclabili avranno ciascuna un'ampiezza di 1,5 m e saranno oggetto di una differente colorazione rispetto alla sede stradale.

Questa soluzione, che può essere considerata come sezione progettuale tipo, è ritenuta la più efficace al fine di garantire la piena fruibilità della sede stradale da parte delle diverse tipologie di utenza (mezzi a motore, biciclette e pedoni) nella maggior parte del tratto di via Sanvito considerato.

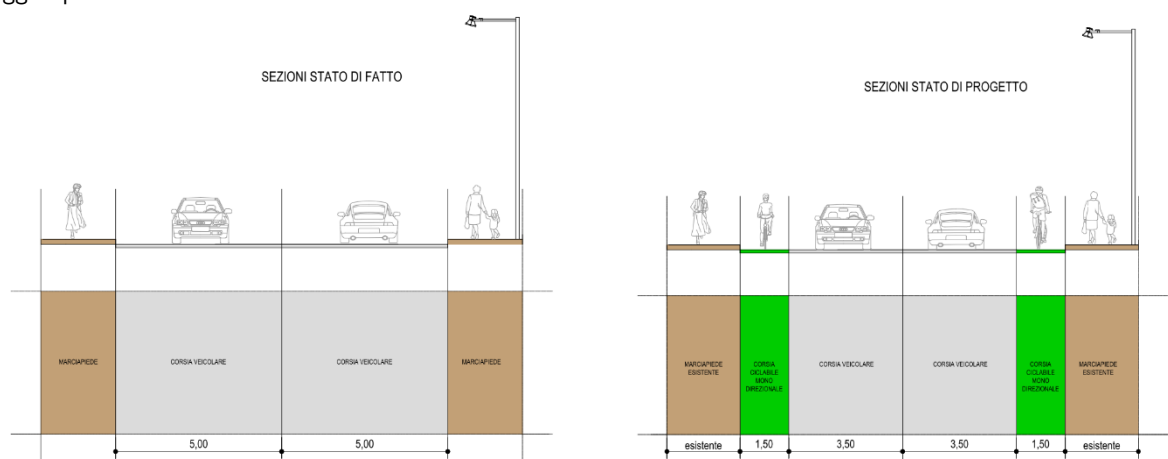


Figura 42 - Sezione tipo e di progetto di via Sanvito Silvestro

Inoltre, date le caratteristiche geometriche di via Sanvito, si è ritenuto opportuno inserire lungo il percorso alcune aiuole di separazione tra la corsia carrabile e quella ciclabile. Queste aiuole, di dimensione indicativa 3/5 x 0,5 m., sono state posizionate secondo un passo variabile in dipendenza del limite di velocità del tratto stradale, dai 30 ai 60m. Le aiuole di protezione comportano un puntuale restringimento della corsia carrabile e di quella ciclabile, dal punto di vista normativo il restringimento puntuale della corsia carrabile risulta consentito per le strade di categoria E dall'art. 15 del Regolamento Viario del Comune di Varese mentre il restringimento della corsia ciclabile è invece consentito DL 34 del 2020 entro un minimo di 80 cm.

Ove le condizioni del contesto lo hanno consentito sono state adottate soluzioni progettuali differenti, in particolare, in considerazione delle specifiche richieste pervenute in questo senso dal Comune di Varese, si è ipotizzato l'inserimento di una pista monodirezionale in sede propria nel tratto compreso tra le vie Nicotera e della Brunella; l'intervento è previsto però solo sul lato sud della strada, dove è presente un marciapiede particolarmente ampio, di cui si prevede la parziale demolizione per ricavare lo spazio per la pista, un limitato numero di accessi carrai e nessuna intersezione con altre strade.

Il percorso ciclabile sarà separato dalla sede stradale mediante un cordolo, di larghezza pari a 30 cm., similmente alla soluzione già adottata in via XXV Aprile: la pista ciclabile avrà generalmente un'ampiezza di 1,5 m.

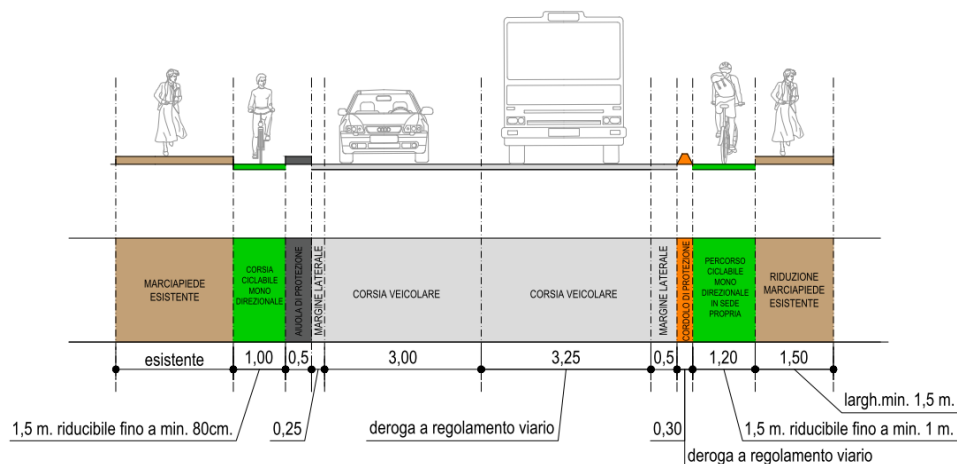


Figura 43 - Sezione di via Sanvito Silvestro nel tratto tra via Nicotera e via della Brunella

Mentre la soluzione adottata per il tratto di via Monguelfo, data un'adeguata ampiezza della sede stradale, è stata la creazione di un percorso bidirezionale in sede propria, separato dalla sede carrabile da un'aiuola continua di 50 cm. di ampiezza.

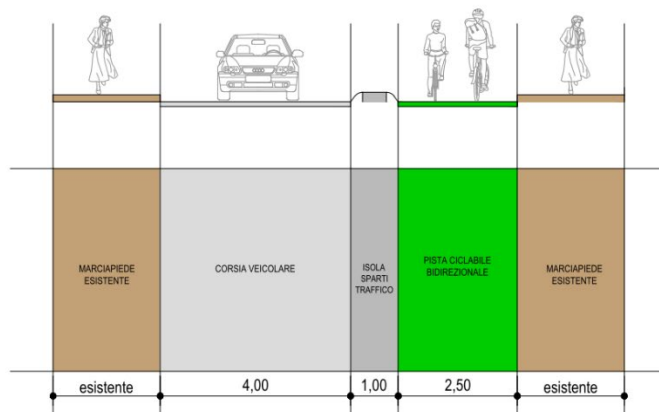


Figura 44 - Sezione tipo prevista per via Monguelfo

Le soluzioni descritte consentono di ridurre il più possibile gli interventi sulle strutture fisiche esistenti, senza modifiche di particolare rilevanza agli esistenti sistemi di raccolta delle acque meteoriche e di illuminazione pubblica, che, di conseguenza, verranno interessati da puntuali adattamenti ed integrazioni ma che non vanno a incidere sullo schema attuale del lungo tratto stradale interessato dal potenziamento dell'offerta per l'utenza ciclistica, ma non solo, considerando anche l'importante sviluppo di mezzi alternativi legati alla micro-mobilità elettrica, che utilizzano in via preferenziale gli spazi dedicati alla bicicletta.

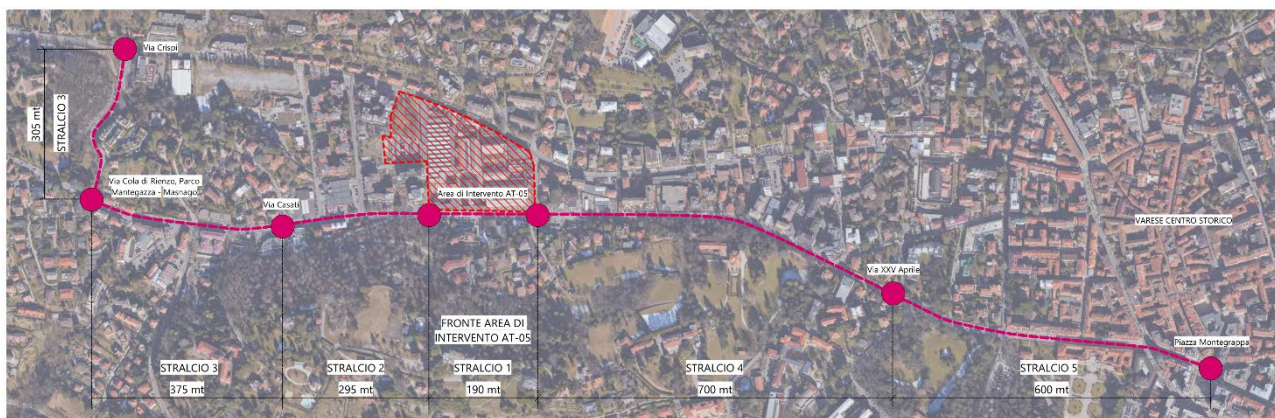


Figura 45 - Estratto tavola coordinamento delle urbanizzazioni - documento di negoziazione (aprile 2022)

A parte i tratti delle vie limitrofe l'area d'intervento e la citata via Monguelfo, si prevedono pertanto solo alcuni interventi puntuali di modifica della sede carrabile. Nel tratto est di via Sanvito si prevede la realizzazione in corrispondenza delle intersezioni con via Salvo d'Acquisto e via della Brunella di alcuni interventi atti al rallentamento delle velocità di percorrenza, con la prevista riforma dell'attuale isola spartitraffico esistente in corrispondenza della svolta in via della Brunella. A questo proposito sono da considerarsi interventi di "traffic calming" anche i due attraversamenti pedonali previsti dal progetto: uno in corrispondenza di via Salvo d'Acquisto e uno proprio in corrispondenza dell'accesso ai nuovi edifici lungo il fronte principale di via Sanvito. Tali attraversamenti saranno protetti mediante due isole salvagente che oltre a proteggere fisicamente gli utenti deboli, saranno sagomati per creare un restringimento della sede veicolare e favorire in questo modo la riduzione della velocità dei veicoli in transito; saranno inoltre dotati di una specifica illuminazione e di adeguata segnaletica, sul modello del recente intervento proprio sulla via Sanvito, in corrispondenza dell'intersezione con via Oldofredi.

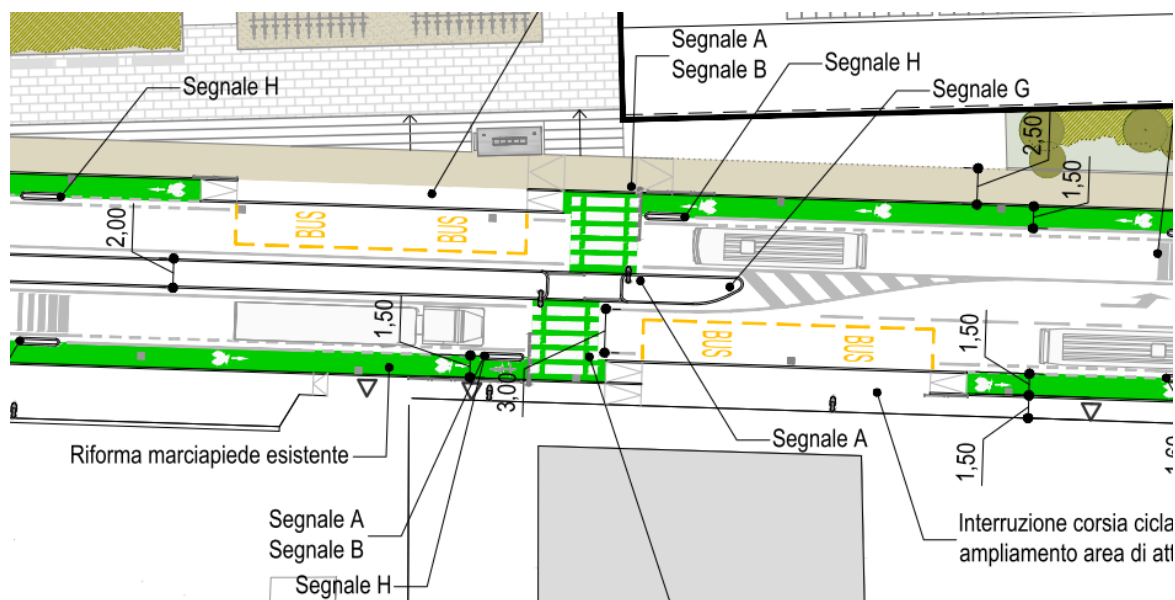


Figura 46 - Estratto tavola di progetto - nuovo attraversamento pedonale e ciclabile

Nel tratto da via Della Brunella a via Nicotera è previsto il restringimento del marciapiede, per consentire la realizzazione della pista ciclabile monodirezionale con il relativo cordolo di protezione e l'allargamento delle aree di attesa delle fermate del TPL.

Su via Sanvito nei pressi dell'area di intervento è prevista la ridefinizione dei marciapiedi, la creazione di un'isola spartitraffico centrale, la realizzazione di un attraversamento pedonale e ciclabile e lo spostamento delle fermate TPL con l'allargamento del marciapiede.

Inoltre, si è valutata l'opportunità di inserire due piattaforme rialzate, in prossimità dell'intersezione con via Bandiera e sul tratto via Sanvito-Nicotera, finalizzate alla riduzione della velocità dei veicoli in transito.

Più ad ovest è prevista la ridefinizione dell'intersezione tra via Sanvito e via dei Campigli, dove tra l'altro si prevede la realizzazione di uno spartitraffico centrale in corrispondenza della curva su via Sanvito, la ridefinizione degli stalli per la sosta presenti sul lato sud per consentire il passaggio della corsia ciclabile e la realizzazione di un salvagente pedonale che si configura come area di attesa bus per la fermata esistente.

In prossimità dell'intersezione tra via Sanvito e via Monguelfo è prevista la realizzazione di un'isola spartitraffico ad est dell'incrocio e la realizzazione di due nuovi attraversamenti pedonali e ciclabili. In via Monguelfo il progetto prevede di mantenere i marciapiedi esistenti su entrambi i lati realizzando la nuova pista ciclabile bidirezionale sul lato ovest della via separata dalla sede stradale con una cordonatura della larghezza di 1 m.

Per favorire l'integrazione del progetto con il trasporto pubblico locale, dove le condizioni geometriche lo hanno consentito, si è perseguito l'obiettivo della realizzazione di uno spazio di attesa delle dimensioni indicative pari a 20 metri di lunghezza e profondità pari a 2,5 m., in modo da poter posizionare in tale spazio la pensilina di attesa e migliorare la fruibilità del servizio da parte dell'utenza.

Questo obiettivo è risultato perseguibile presso la quasi totalità delle fermate presenti. La previsione dei nuovi percorsi ciclabili ha posto la necessità di risoluzione del rapporto tra i ciclisti in transito e l'utenza del TPL in corrispondenza delle aree di attesa delle fermate.

La scelta preferenziale è stata di deviare il percorso ciclabile facendolo passare dietro alla fermata bus, in modo da limitare significativamente le condizioni di conflittualità tra le due tipologie di utenti.

Per le fermate con le condizioni geometriche non adatte, si è adottata la soluzione indicata come preferibile dal gestore del sistema di trasporto pubblico che è costituita sostanzialmente dall'interruzione del percorso ciclabile, in corrispondenza della fermata con la realizzazione di una rampa di connessione che, di fatto, comporta l'allargamento dell'area di attesa del mezzo pubblico. L'adozione di questo tipo di assetto comporterà la necessaria adozione di misure atte alla riduzione delle conseguenze generate dalla conflittualità tra le biciclette in transito e l'utenza del mezzo pubblico.

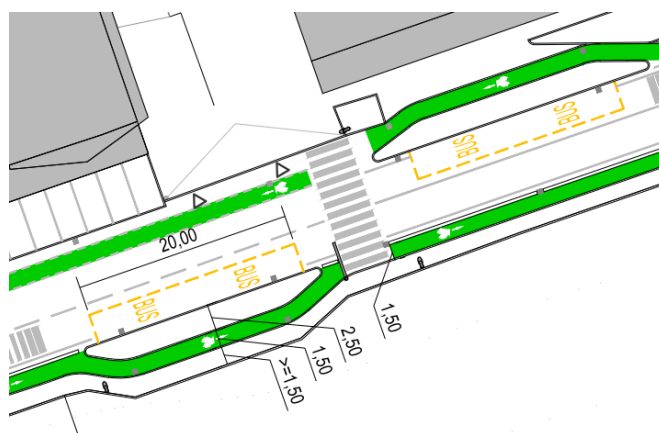


Figura 47 - Le fermate TPL di via Sanvito-Nicotera



In corrispondenza dell'ambito di progetto, lungo il margine nord è prevista la realizzazione di un marciapiede lungo la via Crispi, volto a migliorare la sicurezza dei pedoni che, allo stato di fatto, possono solo camminare sul lato nord dato che il lato sud è delimitato dal muro di uno degli edifici del vecchio opificio. La realizzazione del nuovo marciapiede completa la connessione con i percorsi pedonali esistenti lungo via Crispi, che saranno integrati con i percorsi ciclopedonali del nuovo parco, che si svilupperanno internamente al perimetro dell'AT05, lungo il margine nord ed ovest del lotto e che consentiranno di favorire la permeabilità tra i sistemi urbani insediati lungo via Sanvito e lungo la via Crispi, contribuendo a rendere l'area di intervento un nodo privilegiato per l'interscambio tra le due direttrici, oltre alle linee di TPL che si sviluppano su di esse.

Per una più approfondita valutazione degli interventi previsti dal progetto si rimanda alla specifica relazione (VT PII RPC RR 00), agli elaborati di progetto (da VT PII 025 GF 00 fino a VT PII 039 GF 00) e, per quanto riguarda l'aspetto economico, alla relazione economica-finanziaria (E PII REF RR 00) ed al computo estimativo delle opere previste (E PII CM RR 00).

È stata inoltre sviluppata una valutazione in merito alla possibilità di realizzazione di un percorso ciclopedonale lungo via Crispi, tra l'area di intervento e via Monguelfo: l'inserimento di tale percorso risulta al momento complesso, sebbene possibile, ed appare legato al destino urbanistico dell'area di piazzale Staffora, la cui attivazione potrebbe ottimizzare il passaggio di un ampio tratto del percorso ipotizzabile su via Crispi.

In questo quadro, la proposta dello schema gerarchico della rete ciclabile previsto all'interno dell'area di progetto opera garantendo la continuità su via Sanvito e il collegamento con il lato nord assicurando la futura connessione con gli spazi ciclabili che potranno essere realizzati lungo via Crispi.

Il progetto, quindi, viene a configurarsi come un nodo di raccolta e scambio dei percorsi di mobilità attiva in grado di convogliare le direttrici (più deboli) di via Crispi sulla dorsale fondamentale di via Sanvito.

Le sezioni dei tracciati ciclabili previsti all'interno dell'ambito rispondono alle prescrizioni dell'articolo 19 del Regolamento Viario di Varese; i percorsi verranno dotati delle attrezzature e degli spazi di parcheggio per le biciclette secondo quanto indicato nel medesimo articolo.

## Integrazione dei sistemi di mobilità

### Integrazione dei sistemi di mobilità

L'offerta per lo sviluppo di modalità di trasporto alternative all'auto privata e volta a favorire la mobilità attiva e la micro-mobilità è garantita dalla previsione di installazione di alcune stazioni di bike sharing lungo il nuovo percorso ciclabile lungo la via Sanvito, due delle quali saranno installate ai margini dell'area di intervento.

In coerenza con lo scenario delineato dal PUMS, recentemente approvato, il progetto potrebbe essere implementato con la nuova previsione di servizi a favore della mobilità elettrica (stazioni di ricarica integrate con la rete esistente), oltre a quanto già previsto per legge, e per la micro-mobilità elettrica, il tutto secondo accordi da prendere con l'Amministrazione Comunale.

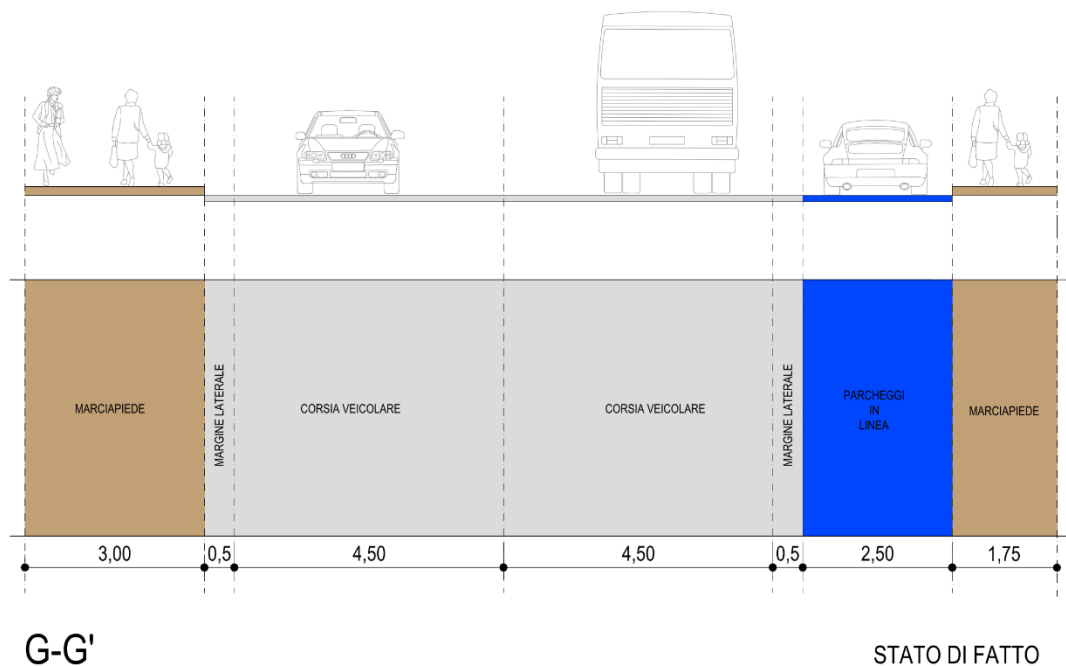


Figura 48 - Stato di fatto - via Sanvito in corrispondenza dell'intervento

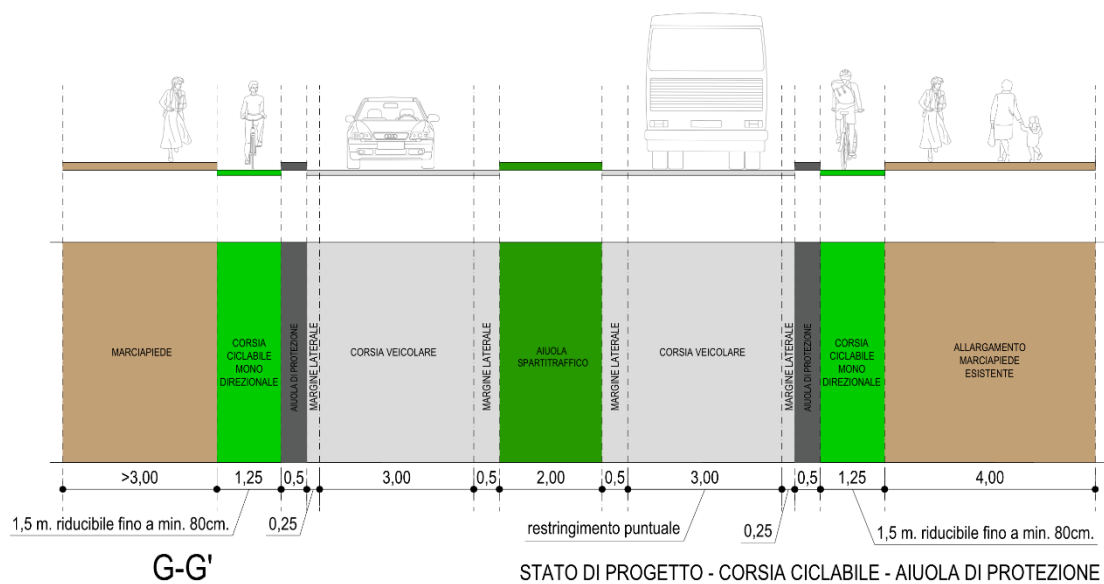


Figura 19 - Sezione ipotizzata lungo via Sanvito in corrispondenza dell'intervento

## **Ottemperanza al Regolamento Viario di Varese**

Il progetto pur ottemperando in generale i contenuti del Regolamento Viario vigente del Comune di Varese e assunto che l'attuale PGU classifica via Sanvito e via Crispi come Strade Urbane di Quartiere (classificazione confermata anche dal PUMS approvato), le sezioni stradali di progetto in alcuni tratti non consentono il pieno rispetto dei parametri geometrici e dimensionali indicati all'articolo 10 del Regolamento Viario, in quanto non risulta possibile il mantenimento della larghezza prescritta in 3,50 m. (in quanto le due strade sono interessate dal transito dei bus urbani); fatte salve le diverse valutazioni che potranno emergere a seguito di ulteriori puntuali rilievi topografici di approfondimento, si è limitata l'applicazione di questa soluzione progettuale agli ambiti dove è risultato possibile il mantenimento di una larghezza della corsia pari ad almeno 3,25, condizione che pure comporterà la necessità di una deroga al Regolamento Viario.

Via Castoldi è classificata come strada locale.

I marciapiedi di progetto hanno sezione uguale o maggiore di 1,50 m.

## VERIFICHE URBANISTICHE

La proposta di PII, per i cui contenuti di dettaglio si rinvia ai correlati elaborati grafici (433-AR-PII-GF-014-00 - Verifiche Urbanistiche 1-4, 433-AR-PII-GF-015-00 - Verifiche Urbanistiche 2-4, 433-AR-PII-GF-ER-00 - Elaborato Riassuntivo), rispetta i parametri urbanistici assegnati all'Ambito di Trasformazione dalla correlata Scheda d'Ambito del Documento di Piano del vigente PGT comunale, assicurando, altresì, il reperimento di una dotazione di servizi pubblici e di interesse pubblico e generale in dimensionamento coerente con quanto previsto dal vigente Piano dei Servizi e delle Regole.

Il Masterplan, di cui alla proposta di PII, articola gli interventi in previsione in due distinti Lotti funzionali<sup>5</sup> (uno riferito alle aree di proprietà della società TIGROS S.p.a. ed uno riferito alle aree versanti nella titolarità del Comune di Varese, articolati in rapporto ai seguenti parametri urbanistici essenziali:

### Area ambito di trasformazione AT05 – Parametri urbanistici in base alla Scheda d'Ambito

- **Superficie territoriale:** mq. 38.000;
- **Superficie coperta esistente:** mq. 27.902 (dato indicativo);
- **Volumetria esistente:** mc. 230.000 (dato indicativo);
- **Indice territoriale massimo:** 3,0 mc/mq<sup>7</sup>;
- **Quota perequativa obbligatoria:** 1/3 del volume realizzato;
- **Rapporto di copertura:** 30%;
- **Destinazioni d'uso non ammesse:** Produttivo, Produttivo nocivo, Commerciale GSV, Culto, *Agricenter*, Distributori di carburante e Agricolo. 65Quanto alle destinazioni commerciali, inoltre, la scheda d'Ambito prescrive che non è ammesso l'insediamento di più di una MSV;
- **Altezza massima:** 19,5 m.;
- **Modalità d'intervento:** PII.

---

<sup>5</sup> La possibilità di articolare il PII in plurimi lotti funzionali è espressamente prevista dall'art. 87, comma 3 della LR 12/2005 (nel testo modificato e integrato dalla LR 18/2019 che, al riguardo, dispone espressamente quanto segue: "3. Relativamente ad aree di notevole estensione territoriale, ovvero di particolare rilevanza in rapporto al contesto di riferimento e per gli obiettivi di rigenerazione urbana perseguiti, i programmi integrati di intervento possono essere caratterizzati da modalità di progressiva attuazione degli interventi per stralci funzionali o mediante successivi atti di pianificazione attuativa di secondo livello e di maggiore dettaglio, nell'ambito dei quali devono essere quantificati gli oneri di urbanizzazione o anche le opere di urbanizzazione e i servizi da realizzare, nonché le relative garanzie, purché l'attuazione parziale sia coerente con l'intera area oggetto di intervento").

A livello nazionale, invece, la possibilità di procedere all'attuazione di uno strumento di pianificazione attuativa mediante Lotti funzionale è espressamente riconosciuta dall'art. 28, comma 6-bis della L. 1150/1942 (introdotto dall'art. 17, comma 4 della L. 164/2014), in base al quale "L'attuazione degli interventi previsti nelle convenzioni di cui al presente articolo ovvero degli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, può avvenire per stralci funzionali e per fasi e tempi distinti. In tal caso per ogni stralcio funzionale nella convenzione saranno quantificati gli oneri di urbanizzazione o le opere di urbanizzazione da realizzare e le relative garanzie purché l'attuazione parziale sia coerente con l'intera area oggetto d'intervento".



## Parametri urbanistici di progetto

**Capacità edificatoria massima ammissibile** (= mq. 38.000 x 3) = mc. 114.000,00;

**Capacità edificatoria al netto delle aree di proprietà demaniale** = mc. 109.395,00, di cui:

Proprietà Demaniale Stimata	mq. 1.677,00
Lotto 1 (Comune di Varese)	mc. 20.028,00
Lotto 2 (Società Tigros S.p.A.)	mc. 88.941,00

**Capacità edificatoria in progetto** <sup>6</sup> = mc. 74.541,00 < mc. 108.969,00 di cui:

Lotto 1 (Comune di Varese)	mc. 20.025,00 < mc. 20.028,00
Lotto 2 (Società Tigros S.p.A.)	mc. 54.516,00 < mc. 88.941,00

## Destinazioni funzionali e volumetria di progetto <sup>7</sup>

Lotto 1 (Comune di Varese) = *da definire*  
Lotto 2 (Società Tigros S.p.A.) = mc. 54.516,00 (corrispondente da una SdP di mq. 18.172,00),

### *Articolata secondo il seguente mix di destinazioni funzionali:*

- Commerciale di media struttura (con SV fino a mq 2.500,00) = mc. 10.806,00 / SdP mq. 3.602,00
- Para-commerciale/Artigianato di servizio (AdS) = mc. 453,00 / SdP mq. 151,00
- Somministrazione al pubblico di alimenti e bevande = mc. 1.467,00 / SdP mq. 489,00
- Attività direzionali e terziarie = mc. 12.933,00 / SdP mq. 4.311,00
- Centro Sportivo Privato di interesse Pubblico = mc. 19.434,00 / SdP mq. 6.478,00
- Centro Sportivo Privato = mc. 9.423,00 / SdP mq. 3.141,00

**= mc. 54.516,00 / SdP mq. 18.172,00**

## **Superficie di vendita (M.SV) in progetto <sup>8</sup>**

n. 1 esercizio di media struttura di vendita di livello 3 = mq. 2.475,00

<sup>6</sup> Al Lotto di pertinenza del Comune di Varese è prevista l'assegnazione di tutta la capacità edificatoria (volume) correlata all'estensione territoriale delle aree di proprietà dell'Ente.

<sup>7</sup> Per la conversione della SdP in volume, trovano applicazione i disposti di cui all'art. 2 ("Linguaggio del Piano"), punto 39) delle NTA del Piano delle Regole, in base al quale "Per gli edifici a destinazione non residenziale il volume verrà virtualmente determinato moltiplicando la superficie di piano (sdp) per l'altezza virtuale di mt. 3,00".

Per la definizione di Superficie di Piano si fa, a sua volta, riferimento ai disposti di cui all'art. 2, punto 34) delle NTA del Piano delle Regole, in base al quale la medesima "E' la superficie costituita, nei edifici non residenziali, dalla somma delle superfici di tutti i piani fuori terra, misurate al lordo di tutti gli elementi verticali". Ciò con la precisazione che "Non costituiscono superficie di piano le superfici occupate da corpi tecnici, vani scala e vani ascensori/montacarichi".

<sup>8</sup> La Superficie di Vendita SV della Media struttura di Vendita MSV 3° Livello è inferiore ai 2500 mq;

**Superficie coperta massima realizzabile (ST x RC 30%)**<sup>9</sup> = mq. 11.435,70

**Superficie coperta di progetto (Lotto 1 e Lotto 2)** = mq. 11.290,00 < mq. 11.435,70

**Quota perequativa obbligatoria (1/3 volume in progetto)**

Lotto 1 (Comune) = da determinare in relazione alle funzioni di progetto che verranno definite

Lotto 2 (Tigros S.p.A.) = mc. 18.172 (calcolato nei termini meglio indicati nella Relazione Economico - Finanziaria, 433-E-PII-REF-RR-00);

**Superficie minima a servizi (standard)** - Art. 9 NTA Piano dei Servizi ("PdS")

Lotto 1 (Comune) = Da determinare in relazione alle funzioni di progetto che verranno definite.

Lotto 2 (Tigros S.p.A.) = mq. 13.475,10

**Dotazioni di standard in progetto**

Lotto 1 (Comune) = mq. 4.311,00

Lotto 2 (Tigros S.p.A.) = mq. 14.640,00 (> mq. 13.475,10)

**Fabbisogno superficie scoperta-drenante art. 3.2.3 RLI** (15% ST) = mq. 5.700,00, di cui:

Lotto 1 (Comune) = mq. 1.080,90 (mq. 7.206,00 x 15%);

Lotto 2 (Tigros S.p.A.) = mq. 4.619,10 (mq. 30.794,00 x 15%);

**Superficie scoperta-drenante art. 3.2.3 RLI in progetto** = mq. 7.062,00 > mq. 5.700,00, di cui:

Lotto 1 (Comune) = mq. 2.335,00 > mq. 1.080,90;

Lotto 2 (Tigros S.p.A.) = mq. 4.727,00 > mq. 4.619,10.

**Fabbisogno parcheggi:**

**Lotto 1 (Comune):**<sup>10</sup>

Fabbisogno parcheggi pubblici / di uso pubblico a standard da PGT

Da determinare in relazione alle funzioni di progetto che verranno definite

Fabbisogno parcheggi pubblici

(Art. 16 comma 6 NTA PdS)

= mq. 1.668,80

<sup>9</sup> La Superficie Coperta realizzabile viene calcolata sulla superficie territoriale.

<sup>10</sup> In merito al fabbisogno di parcheggi da assicurare a corredo dei servizi di interesse pubblico (previsti in progetto in regime di convenzionamento + volumetria di spettanza del Comune), si dà atto che l'art. 16, comma 6 del Piano dei Servizi dispone espressamente quanto segue: "Il dimensionamento dei servizi pubblici di carattere territoriale deve garantire un livello quali/quantitativo della dotazione a parcheggio, calcolato dalla somma del numero degli utenti e degli addetti contemporaneamente presenti nell'ambito. In ogni caso dovrà essere verificata la disponibilità di almeno un posto auto ogni cinque addetti/utenti ad eccezione degli interventi nelle zone ISTR2".

**Lotto 2 (Tigros S.p.A.):**

Superficie minima di servizi da destinare a parcheggio (Standard) = mq. 6.737,60  
(corrispondente al 50% della superficie minima di servizi da piano)

Fabbisogno parcheggi pubblici (mix funzioni private) = mq. 7.250,00 = 290 p.a.  
(art. 8, comma 5 NTA PdR)

Fabbisogno parcheggi privati pertinenziali = mq. 2.300,00 = 92 p.a.  
(art. 8, comma 11 NTA PdR)

Fabbisogno *ex lege* 122/89 (mix funzioni private) = mq. 3.163,00

Fabbisogno *ex lege* 122/89 (centro Sportivo privato di interesse pubblico) = mq. 845

Fabbisogno parcheggi pubblici (centro sportivo privato di interesse pubblico) = mq. 3.650 = 146 p.a.  
(art. 16, comma 6 PdS)

**Dotazione parcheggi in progetto: <sup>11</sup>****Lotto 1 (Comune):**

Dotazione parcheggi pubblici / di uso pubblico =  
*da determinare in relazione alle funzioni di progetto che verranno definite*  
Dotazione parcheggi pubblici = mq. 2.023,00 > mq. 1.668,80,  
corrispondente a n. 71 posti auto (> 70 p.a.)

**Lotto 2 (Tigros S.p.A.):**

Superficie totale adibita a parcheggio (Verifica superficie a standard) = mq. 9.052,00 (> mq. 6.737,60)

Dotazione parcheggi pubblici / uso pubblico (mix funzioni private) = mq. 9.052,00 (> mq. 7.250,00)  
corrispondente a n. n. 290 posti auto (= 290 p.a.);

Dotazione parcheggi privati (mix di funzioni private) = mq. 3.182,00 (> mq. 2.300,00)  
corrispondente a n. 100 posti auto (> 92 p.a.)

Verifica parcheggi *ex* 122/1989 (mix di funzioni private) = mq. 3.182,00 (> mq. 3.163,00)

Verifica parcheggi *ex* 122/1989 (centro sportivo privato di interesse pubblico) = mq. 4.426,00 (> mq. 845,00)

Dotazione parcheggi pubblici (impianto sportivo di interesse pubblico) = mq. 4.426,00 (> mq. 3.650,00)  
corrispondente a n. 151 posti (>146 p.a.)

<sup>11</sup> Nel caso dei parcheggi pertinenziali, la verifica del fabbisogno viene effettuata sia ai sensi delle NTA del PdR/PdS che *ex lege* 122/89 scegliendo il caso più oneroso.

## OPERE DI URBANIZZAZIONE

A corredo degli interventi in progetto è prevista la realizzazione - da parte del Soggetto Attuatore, mediante ricorso alle modalità operative previste dalla legislazione vigente (i.e. art. 16, comma 2-bis DPR 380/2001 per le opere di urbanizzazione primaria funzionali; artt. 35 e 36 del D.lgs. 50/2016 per le opere di urbanizzazione secondaria, di opere di urbanizzazione primaria e secondaria, ripartite a loro volta tra opere afferenti al lotto funzionale 1, ad operare di pertinenza del lotto funzionale 2, opere infrastrutturali relative al miglioramento idraulico del Torrente Vellone e opere viabilistiche in coerenza degli obiettivi del PUMS.

Oltre a quanto sopra, il PII prevede la realizzazione di ulteriori opere pubbliche intimamente connesse all'edificazione privata, non a scomputo e in asservimento.

Tali opere così suddivise trovano corrispondenza nella Relazione Economica Finanziaria (433-E-PII-REF-RR-00) e nello Schema di Convenzione Urbanistica (433-L-PII-SC-RR-00).

### Opere di urbanizzazione Primaria Funzionali e a Scomputo

Rientrano tra le **opere di urbanizzazione primaria funzionali e a scomputo di pertinenza del Lotto 1** la realizzazione delle Opere di Viabilità al contorno (sistemazioni strade perimetrali), del Parco Vellone (su area di Proprietà Comunale), le sistemazioni temporanee delle aree pertinenziali dell'edificio comunale e dell'area adibita a parcheggio pubblici del futuro edificio comunale. Costituiscono **opere di urbanizzazione primaria funzionali al Lotto 2** la realizzazione delle opere viabilistiche al contorno (sistemazioni strade perimetrali), della porzione che insiste sul lotto 2 del Parco Vellone (in cessione) e del Corridoio Ecologico (in cessione). Sono inoltre comprese nelle opere di urbanizzazione primaria funzionali le **opere di miglioramento idraulico del Torrente Vellone** e le **opere viabilistiche in coerenza con gli obiettivi del PUMS**, così ripartite: opere viabilistiche in coerenza con gli obiettivi del PUMS e Pista Ciclabile - via Sanvito/Monguelfo. Quest'ultima si prevede suddivisa in quattro stralci funzionali:

1. Stralcio 1 - Area intervento;
2. Stralcio 2 - Prolungamento fino a Via Casati;
3. Stralcio 3 - Prolungamento fino a Via Crispi/Monguelfo;
4. Stralcio 4 - Prolungamento fino a Via XXV Aprile.

Si precisa inoltre che il soggetto attuatore assume a proprio carico gli oneri manutentivi relativi ai parcheggi ad uso pubblico per la corretta preservazione degli stessi, da gestirsi secondo una regolamentazione d'uso da concordare con l'Amministrazione Comunale di cui lo "Schema di convenzione per la regolamentazione d'uso del parcheggio ad uso pubblico" (433-L-PII-STP-RR) allegato a questa istanza, né da una prima stesura.

### Opere di urbanizzazione Secondaria a Scomputo

Per quanto riguarda le **opere di urbanizzazione secondaria**, la proposta di PII prevede, per il **Lotto 1**, la demolizione dell'edificio comunale, del parcheggio pubblico e del parco pubblico esistente e le relative bonifiche; per quel che concerne, invece, il **Lotto 2** sono previsti - quali opere di urbanizzazione secondaria - gli interventi di bonifica amianto (cfr. art. 44, comma 4 LR 12/2005).

### Opere Intimamente Connesse all'Edificazione Privata

Rientrano in altre opere pubbliche previste dal PII non oggetto di scomputo le opere intimamente connesse all'edificazione Privata afferenti al lotto 2 così ripartite: Parcheggio a raso n.65 posti auto, Parcheggio pubblico interrato per n.225 posti auto, Parcheggio pubblico interrato del Centro Sportivo Privato di interesse Pubblico per n.151, Piazza/Sistemazioni esterne e viabilità di pertinenza dell'edificio, Verde di pertinenza dell'edificio - Parco Nord e Verde di pertinenza dell'edificio - Corridoio Ecologico.



**Prospetto oneri comunali – Tabelle riassuntive**

Si riporta di seguito, la tabella riassuntiva della quantificazione degli oneri comunali desunti dalle "Superfici di Piano" destinate in progetto. Si rimanda alle Relazione Economica Finanziaria e Quadro Economico per un esame dettagliato (433-E-PII-RR-REF-02).

<b>Tabella riassuntiva degli oneri - Area AT-05</b>	
<i>Tipo oneri</i>	<i>Valore €</i>
<b>Oneri di Urbanizzazione Primaria</b>	<b>392.263,24 €</b>
<b>Oneri di Urbanizzazione Secondaria</b>	<b>237.493,26 €</b>
<b>Contributo Costo di Costruzione</b>	<b>1.095.538,25 €</b>
<b>Quota Perequativa</b>	<b>2.313.526,18 €</b>
<b>TOTALE ONERI</b>	<b>4.038.820,92 €</b>

**Stime Economiche - Tabelle riassuntive**

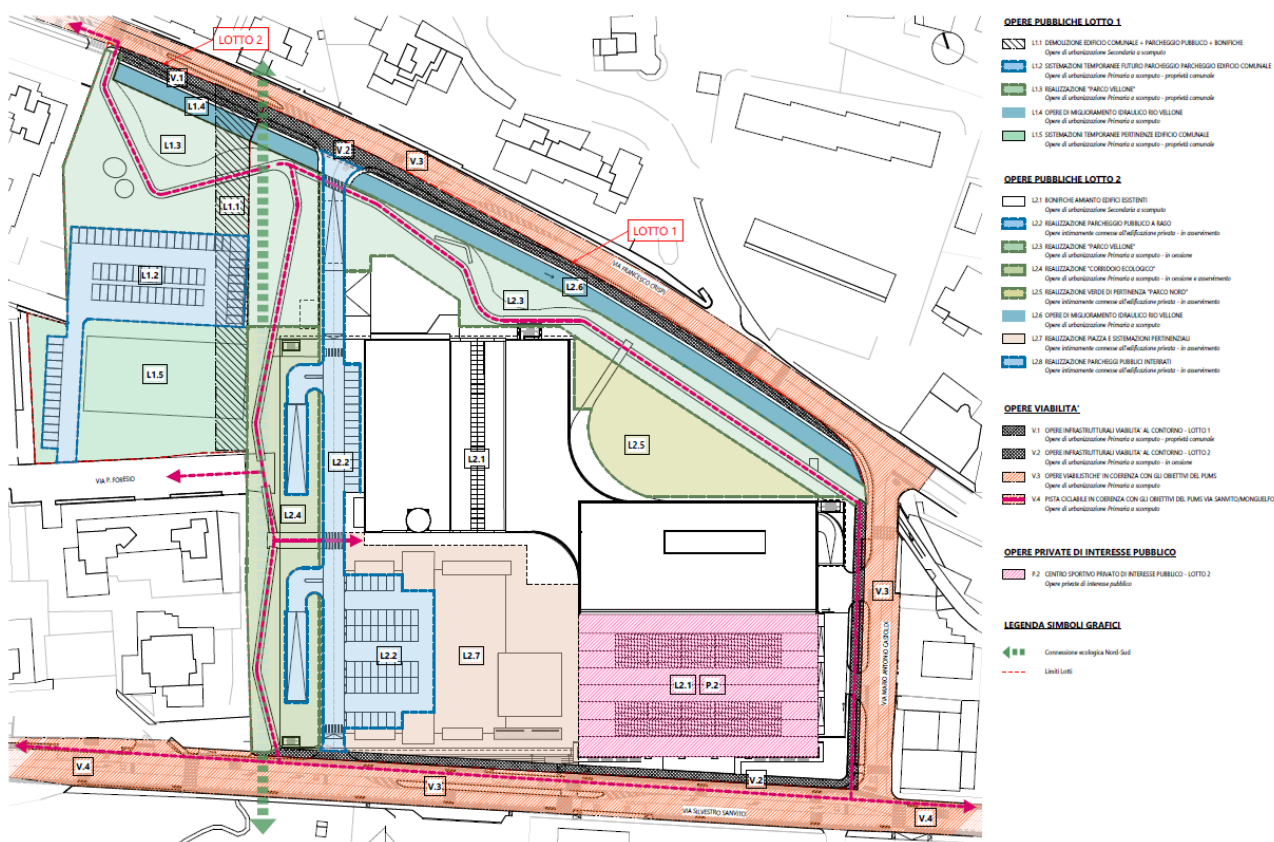
Si riportano di seguito le tabelle riassuntive delle stime economiche delle opere di urbanizzazione primaria, secondaria, e delle altre opere intimamente connesse all'edificazione privata previste dal PII divise tra opere a scomputo (Opere di urbanizzazione Primaria e Secondaria) e opere non a scomputo (opere intimamente connesse all'edificazione privata). Le cifre sono desunte dal Computo Metrico Estimativo (433-E-PII-RR-CM-02) e si rimanda alla Relazione Economica Finanziaria e Quadro Economico per un esame dettagliato (433-E-PII-RR-REF-02).

<b>TOTALE VALORE OPERE A SCOMPUTO</b>	
<i>Tipo Opere</i>	<i>Valore opere €</i>
<b>Opere di Urbanizzazione Primaria a scomputo</b>	<b>3.934.511,81 €</b>
<b>Opere di Urbanizzazione Secondaria a scomputo</b>	<b>1.057.911,37 €</b>
<b>TOTALE VALORE OPERE A SCOMPUTO (PRIMARIA + SECONDARIA)</b>	<b>4.992.423,18 €</b>
<i>Il valore delle Opere a Scomputo (Primaria + Secondaria) è superiore agli oneri dovuti: 4.038.800,67 € (Oneri Dovuti) &lt; 4.992.423,18 € (Valore Opere a Scomputo - Primaria + Secondaria)</i>	

<b>TOTALE VALORE OPERE NON A SCOMPUTO</b>	
<i>Tipo Opere</i>	<i>Valore opere €</i>
<b>Opere intimamente connesse all'edificazione privata - Parcheggi</b>	<b>5.450.678,76 €</b>
<b>Opere intimamente connesse all'edificazione privata - Sistemazioni esterne</b>	<b>826.995,88 €</b>
<b>TOTALE VALORE OPERE NON A SCOMPUTO (OPERE INTIMAMENTE CONNESSE)</b>	<b>6.277.674,64 €</b>

Si dà atto che il valore delle **opere a scomputo** in previsione è di importo superiore agli oneri di urbanizzazione primaria, secondaria, contributo concernente il costo di costruzione, della quota di perequazione obbligatoria e risultanti ad un ammontare di **€ 4.038.820,92 (< € 4.992.423,18)**.

Si riporta di seguito uno stralcio dell'elaborato grafico 433-AR-PII-GF-015-02 "Coordinamento Opere Pubbliche e Superfici Fondiarie".



*Figura 50 - Estratto Planimetria Coordinamento Opere Pubbliche*