



Area di Trasformazione

AT07 “Stazioni”

SINTESI DELLO STUDIO AMBIENTALE

per il Masterplan “Riorganizzazione del nodo ferroviario di Varese e
connessa riqualificazione urbanistica, territoriale e ambientale”.

14 ottobre 2014

GRUPPO DI LAVORO

G. Gibelli, capogruppo, architetto

V. Dosi, architetto

S. Franco, ingegnere

Sommario

PREMESSA.....	3
LA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE PER L'AT 07 "STAZIONI"	3
L'AT 07 NEL PGT	5
LO STUDIO AMBIENTALE PER L'AT 07 "STAZIONI"	8
INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL COMUNE DI VARESE E DELL'AREA OGGETTO DI ADP.....	9
LO STATO DEL SISTEMA PAESISTICO AMBIENTALE EMERSO DALLE ANALISI....	12
LA VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE PER L'AT07	15
GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEFINITI PER LA TRASFORMAZIONE E ORIENTAMENTI PER LA PROGETTAZIONE.....	21

PREMESSA

La proposta di trasformazione per l'AT 07 (Area di Trasformazione 07 "Stazioni") deriva dall'Accordo di Programma (AdP) "per la riorganizzazione del nodo ferroviario di Varese e la connessa riqualificazione urbanistica, territoriale ed ambientale".

L'AdP e il Masterplan, ad esso allegato, contenevano uno scenario progettuale di rigenerazione e trasformazione complessiva del comparto stazioni, che fu assoggettato a propria procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

Nel corso dello sviluppo del PGT, la variante urbanistica connessa all'attuazione dei contenuti dell'AdP, nata in vigore del vecchio PRG che doveva quindi avere un percorso proprio di adozione e approvazione, si è allineata alle tempistiche del PGT.

Nell'ambito delle attività di redazione del PGT è stato dunque scelto di includere l'area di trasformazione concernente il "Masterplan Stazioni", e la sua valutazione ambientale, nel quadro complessivo della strategia territoriale delineata dalla nuova pianificazione comunale.

Pertanto anche la VAS del PGT ha inglobato i contenuti del Rapporto Ambientale della VAS dell'AdP in uno Studio Ambientale ad hoc, che contiene le analisi di dettaglio e le valutazioni a supporto delle scelte urbanistiche.

Il presente documento costituisce la sintesi di tale Studio Ambientale.

LA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE PER L'AT 07 "STAZIONI"

L'idea di intervenire nell'area delle stazioni di Varese si concretizzò in un Accordo di Programma promosso dalla Regione Lombardia. L'"Accordo di Programma per la riorganizzazione del nodo ferroviario di Varese e la connessa riqualificazione urbanistica, territoriale ed ambientale", venne sottoscritto il 29 marzo 2007.

L'AdP discese dalla presentazione di una proposta progettuale di rigenerazione urbana dell'area contenuta in un Masterplan che prefigurava uno scenario di trasformazione complessiva del comparto stazioni.

Di seguito si riportano le fasi (in ordine cronologico) che hanno contraddistinto il percorso dell'AdP.

Masterplan 2007

Il Masterplan 2007, completamente superato, delineava tre possibili alternative di recupero e rifunzionalizzazione dell'ambito del Progetto stazioni. Si trattava di soluzioni che fissavano delle invariati architettoniche forti e simboliche:

- l'unificazione delle due stazioni;
- la creazione di volumetrie atte ad accogliere funzioni residenziali, servizi e commercio per rendere possibile la fattibilità economica del progetto.

Vennero previsti tre scenari volumetrici differenti:

- "la città compatta", che prevedeva lo sviluppo di un modello insediativo ad alta densità;
- "la città verticale", nella quale gli elementi "alti" diventavano dei simboli destinati a modificare l'estetica e la percezione urbana;
- "la mediazione", che voleva essere una via di mezzo tra le prime due soluzioni.

Revisione del Masterplan 2007: i contributi del processo VAS

Le soluzioni volumetriche proposte dal Masterplan del 2007 furono analizzate durante il percorso VAS avviato contestualmente alla promozione dell'AdP, ed emerse e soluzioni volumetriche così consistenti nelle quantità avrebbero completamente assorbito anche altra futura ed eventuale volumetria allocabili nelle trasformazioni che all'epoca erano in corso di definizione nelle prime

bozze del PGT.

A partire da queste considerazioni, oltre che dal mutare degli equilibri economici nazionali e regionali, si arrivò nel 2011 ad una nuova definizione del Masterplan.

Masterplan 2011

Il Masterplan 2011 rispetto a quello del 2007, interessa le sole aree degli enti sottoscrittori (ca 14 ha). Non riguarda pertanto l'intera superficie dell'AdP (ca 50 Ha).

Lo scenario prefigurato propone la realizzazione di una polarità urbana ed infrastrutturale da attuarsi mediante il ridisegno complessivo dell'area e degli spazi pubblici, attraverso l'introduzione di un mix di funzioni urbane dedicate sia alla popolazione stanziale, che agli utenti in transito presso le stazioni, e la revisione del sistema della mobilità dell'intero comparto, comprendente sia la mobilità privata che pubblica, il sistema della sosta e il nuovo assetto di Largo Flaiano.

In particolare propone:

- la conservazione delle stazioni esistenti, prevedendone l'unione funzionale e la riqualificazione dell'intera area, sviluppandone gli spazi collettivi e sottolineando la vocazione pubblica e terziaria dell'area;
- il collegamento tra le due stazioni ferroviarie senza comportare lo spostamento delle banchine e dei binari;
- l'unificazione delle fermate dei bus in un unico terminal equidistante dalle stazioni ferroviarie e in prossimità dell'accesso pedonale alla città;
- la razionalizzazione dei percorsi pedonali di transito e di accesso alle stazioni;
- l'unificazione del servizio bike sharing e del parcheggio bici in un'unica area vicina al nuovo bus terminal;
- la ricollocazione della sosta dei veicoli privati a favore dell'ottimizzazione del sistema di trasporto pubblico.

Lo scenario si delinea all'interno dei seguenti capisaldi:

Caposaldo 1. Riqualificazione e potenziamento del trasporto su ferro, attraverso la realizzazione di un nuovo edificio pubblico e relative connessioni, di forte valenza urbana in grado di generare un nuovo assetto spaziale in cui l'infrastruttura diventa parte qualificante del disegno urbano;

Caposaldo 2. Un nuovo spazio pubblico su piazzale Kennedy in grado di riconnettere le parti della città fino ad oggi divise dal vuoto urbano dell'attuale piazzale e dal rilevato ferroviario e costituire un valido attestamento per la promenade nuovo teatro Repubblica Stazione;

Caposaldo 3. Un nuovo modello insediativo capace di integrare servizi, residenza, terziario avanzato, energie e mobilità sostenibili;

Caposaldo 4. Una riconcettualizzazione - coerente con il nuovo PUM - **della mobilità urbana**. Le strutture per il TPL urbano ed extraurbano, la mobilità su gomma privata, bike&car sharing, la mobilità ciclopedonale.

La proposta di variante urbanistica

Le disposizioni normative della variante si applicano a tutto l'ambito individuato dall'Accordo di Programma per le Stazioni di Varese.

Gli obiettivi della variante urbanistica sono finalizzati alla realizzazione di:

- *un nuovo assetto insediativo*: mediante la trasformazione edilizia sostenibile del tessuto edilizio, in particolare quello dismesso e sottoutilizzato;
- *un nuovo assetto infrastrutturale* in grado di migliorare l'accessibilità e la funzionalità del trasporto pubblico, risolvendo in particolare la connessione tra le due stazioni esistenti;
- *un nuovo spazio pubblico* quale elemento di forte qualità urbana e di elevata capacità connettiva tra i tessuti urbani consolidati.

La variante suddivide l'AdP in due comparti: quello costituito dalle aree di proprietà degli enti sottoscrittori e quello costituito dalle aree di proprietà di privati.

Per il comparto degli enti sottoscrittori la variante assorbe finalità, capisaldi e volumetrie ipotizzate nel Masterplan 2011 e ammette le seguenti trasformazioni:

- il nuovo complesso di connessione tra i capisaldi della mobilità pubblica (ferrovie, bus terminal area urbana e extra urbana, car/bike sharing, taxi, bus a lunga percorrenza...);
- il nuovo terminal dell'edificio 'servizi al viaggiatore';
- il nuovo edificio polifunzionale a rilevante destinazione pubblica nella parte terminale del piazzale Kennedy;
- il nuovo spazio pubblico della città contemporanea.
- gli edifici a destinazione mista (residenza, neo-terziario e servizi) del 'tridente' su piazzale Kennedy e dell'ex rimessaggio RFI.

Le funzioni insediabili sono: la residenza, il terziario, i servizi e il commercio.

L'AT 07 nel PGT

A fronte dell'unificazione del percorso urbanistico della variante riguardante l'AdP stazioni e il PGT, l'area in oggetto è stata inserita come Area di Trasformazione del Documento di Piano (DdP) del Piano di Governo del Territorio, AT07 "Stazioni", localizzato internamente all'Ambito strategico 2 (AS2) – *Asse della Centralità - Bizzozzero/Masnago*. Gli AT localizzati all'interno di questo Ambito strategico comprendono prevalentemente trasformazioni urbane finalizzate a riqualificare l'asse centrale dei servizi.

Si riporta di seguito la scheda normativa dell'AT07 "STAZIONI" allegata alle NTA del DdP.

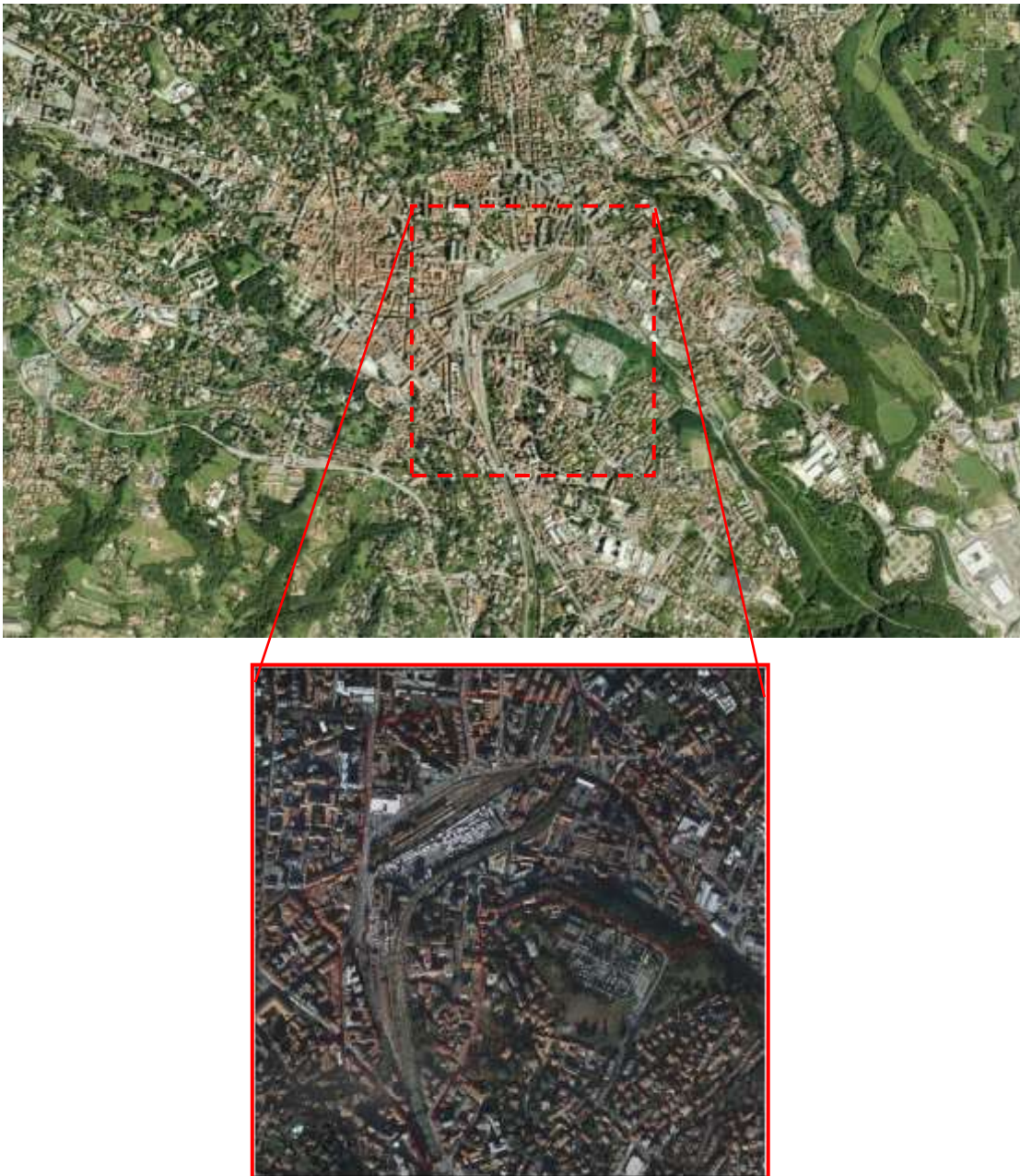
Piano di Governo del Territorio (PGT) Comune di Varese Documento di Piano <i>linee guida, direttive e prescrizioni</i>	
AT07 - Stazioni	
Ambito strategico: AS2 - Asse delle centralità urbane	
Scheda di riferimento P.R.G. vigente: ZS3 - CA13 - CA14 - CA15 - CA19 - CA20 - CA22 - CA25 - CA26 - CA34 - CB10	
Identificazione collocazione e descrizione dell'intervento:	
L'area di trasformazione comprende la zona delle stazioni ferroviarie (FS e FNM), comprensiva delle aree circostanti di servizio, rientranti all'interno del masterplan di fattibilità realizzato per la riqualificazione e trasformazione dell'area attraverso l'unificazione e il collegamento delle due stazioni.	
La trasformazione dell'area risulta essere molto rilevante all'interno delle strategie di Piano in quanto la dimensione territoriale dell'intervento condiziona lo sviluppo del tessuto circostante, sia dal punto di vista infrastrutturale che insediativo ed economico.	
	
Compatibilità con il PTCP	Non ricade in ambito agricolo
Compatibilità con il PIF	Ricade parzialmente in zona boscata trasformabile
Compatibilità con vincoli	Non ricade in area vincolata
Classificazione geologica e sismica	Classe 2Fgl - 2GL - 3AC - 3RI - 4AD - 3BO siti in bonifica
Superficie territoriale (St)	502,300 mq
Indice di base	da definire all'interno dell'ADP
Attrezzature pubbliche o di uso pubblico	da definire all'interno dell'ADP
Aree per infrastrutture viarie	da definire all'interno dell'ADP
H. max	da definire all'interno dell'ADP
RC rapporto di copertura	da definire all'interno dell'ADP
Abitanti teorici	900
Modalità d'intervento	Accordo di Programma
Destinazioni d'uso non ammesse	Produttivo Produttivo nocivo Commerciale GSV Culto Agricenter Distributori di carburante Agricolo

Pagina 53 di 87



Stralcio della scheda normativa dell'AT07 "STAZIONI"

Segue la scheda riassuntiva dei contenuti dell'AT 07 e degli effetti ambientali contenuta nel RA.

Scheda: AT 07	
1) Richiamo alla scheda dell'Area di trasformazione e allegata alle norme	<p><i>Codice e nome dell'AT</i> AT07 - Stazioni</p> <p><i>Codice e nome dell'AS di cui fa parte</i> AS2 – Asse della centralità Bizzozzero-Masnago</p>
2) Unità di Paesaggio Locale	<p><i>Codice e nome dell'UdPL</i> D – Ambito Urbano-Centro</p>
3) Elementi significativi di contesto (sintesi dello STATO)	

Scheda: AT 07

	<p><i>Descrizione</i> <i>Si riporta una sintesi dell'analisi dello stato del sistema paesistico ambientale per il contesto di inserimento dell'AT, evidenziando le criticità e opportunità emerse</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - è localizzata in una zona centrale della città di Varese, attualmente si configura come una cesura per la città limitandone i collegamenti tra la parte sud e nord – est; - l'area ospita diverse situazioni di degrado sia strutturale che funzionale, che ne limitano le potenzialità e il ruolo all'interno della città - è un nodo urbano ed infrastrutturale di rilevanza sovracomunale, contraddistinto da un'elevata intermodalità di trasporti; - la qualità della mobilità dell'aria e del clima acustico risentono della caratteristica di nodo infrastrutturale dell'intero comparto; - presenza del corso del Rio Vellone appartenente al reticolo idrico minore, tale corso d'acqua è in parte tributario dell'Olona e in parte del lago di Varese - costituisce un nodo strategico di congiunzione tra la città storica, la valle dell'Olona e le urbanizzazioni a nord - classe di fattibilità geologica dalla 2 (<i>fattibilità con modeste limitazioni</i>) alla 4 (<i>fattibilità con gravi limitazioni</i>) nelle differenti parti dell'ambito; - è attualmente oggetto di AdP. 	
	<p>Criticità Ambientali</p> <p>macroindicatori: Indice di superficie drenante, Hs SS, Hs AB</p> <p>la configurazione attuale dell'area la pone come cesura nella città;</p> <p>presenza di un tratto interrato del rio Vellone problematiche inerenti la viabilità e il traffico urbano, sia in entrata che in uscita che di transito</p>	<p>Opportunità</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzare un potenziale elemento di cerniera in grado di riqualificare l'intero comparto, far fronte ad esigenze e necessità nuove e diversificate - intervenire per risolvere, anche in parte, le importanti criticità idrogeologiche dovute al torrente Vellone - ripensare il sistema della mobilità, favorendo l'integrazione modale, il trasporto pubblico e la mobilità dolce
<p>4) Azioni di piano</p>	<p><i>Cosa propone il piano?</i> L'area di trasformazione comprende la zona delle stazioni ferroviarie (FS e FNM), comprensiva delle aree circostanti di servizio, rientranti all'interno dell'AdP/variante, in via di redazione, per la riqualificazione e trasformazione dell'area attraverso l'unificazione e il collegamento delle due stazioni. La trasformazione dell'area risulta essere molto rilevante all'interno delle strategie di Piano in quanto la dimensione territoriale dell'intervento condiziona lo sviluppo del tessuto circostante, sia dal punto di vista infrastrutturale che insediativo ed economico.</p>	
<p>5) Variazioni introdotte dal Piano rispetto allo stato</p>	<p><i>Come cambia l'ambito (usi e funzioni, quantità, superfici e volumetrie)</i> <u>Stato:</u> Superficie territoriale St 502.300 mq. L'ambito comprende le stazioni ferroviarie RFI e FN e i rispettivi sedimi ferroviari, piazzale Kennedy, l'ospedale Del Ponte, largo Flaiano e parte del tessuto urbano degli isolati perimetrali. <u>Piano:</u> da definire all'interno dell'AdP. La proposta di AdP persegue i seguenti obiettivi: il potenziamento e la riorganizzazione del trasporto pubblico, in particolare su ferro, il potenziamento delle funzioni di interscambio modale e dell'accessibilità stradale, la riqualificazione e valorizzazione urbana e territoriale attraverso l'individuazione di una piattaforma strategica per le azioni di trasformazione. Le azioni messe in campo per il raggiungimento degli obiettivi sono:</p> <ul style="list-style-type: none"> - realizzare un nuovo edificio viaggiatori in posizione baricentrica rispetto alle attuali stazioni, si prevedono realizzate opere connesse all'esercizio dell'attività ferroviaria (es. innalzamento banchine per il superamento delle barriere architettoniche), - realizzare un insieme di spazi pubblici e collegamenti tra la stazione e i quartieri urbani divisi dal fascio di binari, - individuare gli spazi dedicati alla mobilità, sia veicolare, in particolare con il riassetto del terminal bus, che alla mobilità dolce, puntando su una reale integrazione delle modalità di trasporto, - realizzare un edificio polifunzionale che ospiterà l'urban center, - realizzare delle volumetrie che conterranno nuova residenza <p>Lo strumento indicato per l'attuazione della trasformazione è l'Accordo di Programma. Tale AdP è in corso e sarà attuato mediante variante al PRG vigente.</p>	

Scheda: AT 07	
<p>6) Effetti attesi sull'ambiente e il paesaggio</p>	<p><i>Descrizione sintetica e controllo delle criticità che permangono.</i> -- non si prevede ulteriore consumo di suolo nell'ambito strategico AS2 – Asse della centralità Bizzozzero-Masnago; attenzione ai rapporti che si creeranno con la città e il territorio, siano essi di tipo spaziale architettonico che funzionali, - attenzione alla competizione e conflittualità con il centro storico, favorire la sinergia di ruoli e funzioni, - attenzione alla realizzazione di uno spazio urbano che sia vissuto e sentito proprio dalla popolazione, il rischio è altrimenti di generare una enclave non utilizzata che potrebbe ingenerare nuovi degradi e insicurezza, - si ipotizza un generale aumento della pressione antropica sulle seguenti componenti e fattori ambientali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aumento della superficie impermeabile, • aria e rumore: possibile peggioramento dovuto all'aumento del traffico indotto, • maggiore richiesta energetica e idrica, nonché aumento dei reflui fognari. <p>Si precisa che è in corso la VAS dell'AdP che approfondirà gli aspetti inerenti gli effetti ambientali e urbani legati all'attuazione dell'AdP.</p>
<p>7) Coerenza con gli obiettivi di Piano</p>	<p><i>Valutazione dell'efficacia delle azioni per il raggiungimento degli obiettivi.</i> Buona coerenza con gli obiettivi dettati per l'AS2. Tale trasformazione può contribuire positivamente ai seguenti obiettivi: migliorare la vivibilità o la qualità urbana totale della città e del territorio, e a ridisegnare di parti del territorio, oltre che sottolineare il carattere di centralità dell'asse Bizzozzero Masnago. In particolare si valuta positivamente la volontà di rigenerare un'area urbana centrale q ottimizzare il sistema degli accessi alla città di Varese, in particolare gli accessi effettuati attraverso l'utilizzo di mezzi pubblici. L'operazione di riqualificazione può contribuire inoltre ad avviare un processo di riappropriazione degli spazi da parte della popolazione e di aumento della percezione di sicurezza.</p>
<p>8) Indicazioni per la sostenibilità dell'attuazione e degli interventi</p>	<p><i>Indirizzi, indicazioni ed eventuali misure di mitigazione e compensazione:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - suggerimenti attuativi e gestionali. - suggerimenti di compensazione, per quelle situazioni che evidenzino ancora impatti residui nonostante l'applicazione delle misure di mitigazione. <ul style="list-style-type: none"> - aumento di aree verdi anche pensili negli spazi aperti adiacenti, alberature ai lati della piazza e delle strade, finalizzate alla regolazione del microclima; - ruolo primario della ottimizzazione energetica nella progettazione degli spazi pubblici e degli edifici, sia per quanti riguarda l'organizzazione planivolumetrica che le scelte di materiali e delle tecnologie; - limitare il traffico privato e potenziamento il trasporto pubblico; - attuare l'obiettivo di riqualificare il comparto Stazioni e le aree adiacenti senza penalizzare il contesto. E' importante monitorare che le attività economiche già presenti nell'area siano sinergiche e non antagoniste; - implementare i servizi socioeconomici e le attività di prossimità.

L'area interessa la trasformazione più importante del territorio comunale. Il fatto che sia parte integrante del PGT e non una variante a sé stante, ha permesso di migliorare la coerenza degli interventi con il quadro complessivo della pianificazione comunale.

LO STUDIO AMBIENTALE PER L'AT 07 "STAZIONI"

Lo schema operativo adottato per lo studio ambientale è il medesimo assunto per la VAS del Documento di Piano del PGT, e parte dagli indirizzi generali redatti dalla Regione Lombardia (Indirizzi Generali per la VAS della Regione Lombardia – dcr. 13 marzo 2007, VIII/351), nei quali si evidenzia come le Valutazioni Ambientali siano un "processo continuo" che affianca lo strumento urbanistico sin dalle prime fasi di orientamento iniziale, fino ed oltre la sua approvazione mediante la realizzazione e l'attivazione del monitoraggio degli effetti ambientali.

Lo Studio Ambientale è stato uno strumento di estrema rilevanza in quanto ha contribuito ad evidenziare da subito l'efficacia delle azioni messe in campo per la trasformazione dell'area e il loro contributo al buon esito di un progetto così ampio e importante per lo sviluppo della città di Varese.

Nel dettaglio lo studio ambientale :

- individua, descrive e valuta gli obiettivi, le azioni e gli effetti significativi che l'attuazione della trasformazione potrebbe avere sull'ambiente;
- assolve una funzione propositiva nella definizione degli obiettivi e delle strategie da perseguire, in particolare riporta:
 - suggerimenti di compensazione, per quelle situazioni che evidenzino ancora impatti residui nonostante l'applicazione delle misure di mitigazione,
 - suggerimenti attuativi e gestionali,
 - suggerimenti di mitigazione, che trovano applicazione a livello progettuale delle infrastrutture o degli interventi insediativi;
- indica i criteri ambientali da utilizzare nelle diverse fasi, nonché gli indicatori ambientali di riferimento e le modalità per il monitoraggio.

INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL COMUNE DI VARESE E DELL'AREA OGGETTO DI AdP

Il territorio comunale di Varese si sviluppa su sette colli: il Colle di Biumo Superiore (439 m), il Colle di Giubiano (407 m), il Colle di San Pedrino (402 m), il Colle di S. Albino (406 m), il Colle di Montalbano (411 m), il Colle Campigli (453 m) e il Colle dei Miogni (492 m) e la città è attraversata dal fiume Olona, che nasce dal Sacro Monte di Varese. Ai suoi piedi, il lago di Varese (328 m) con l'Isolino Virginia.

La città si trova in una posizione pedemontana, ai piedi del Sacro Monte di Varese, compreso nel Parco Regionale Campo dei Fiori.

Il lago di Varese segna il confine meridionale della città che si articola su un sistema collinare cui corrispondono le principali frazioni.

Tra gli elementi strutturali che hanno caratterizzato la formazione del paesaggio varesino emerge, in particolare, la struttura geomorfologica del territorio con il suo denso reticolo idrografico e i bacini lacustri. Questa struttura ha dato origine ai modelli insediativi sui quali ha influito notevolmente, negli ultimi due secoli, lo sviluppo industriale concentrato nella valle dell'Olona e ,da qui , diffuso in diverse porzioni di territorio.



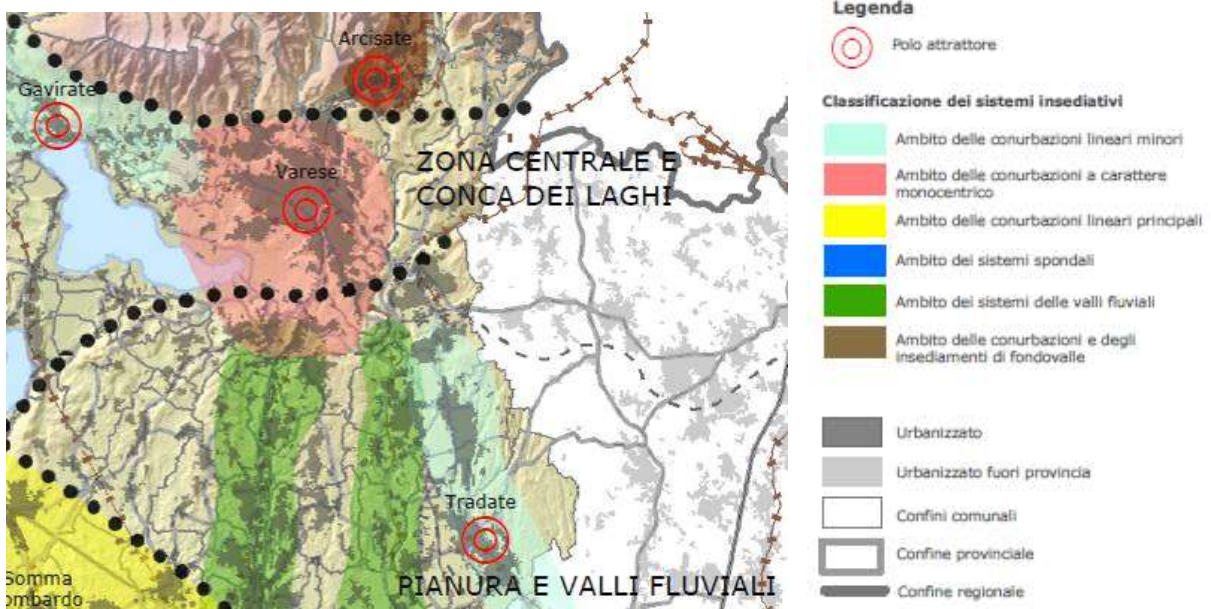
Visione tridimensionale del terreno (estratto da Google Earth)

Altro elemento strutturante sono le vie di comunicazione di antico tracciato e i sistemi difensivi che contribuiscono a far luce sull'originaria rete dei collegamenti e sui rapporti politico-istituzionali tra territori un tempo divisi e confinanti, testimonianze concrete degli interessi economici e mercantili o delle necessità di difesa.

Varese è inoltre capoluogo dell'omonima provincia ed localizzata all'interno del sistema pedemontano che si colloca come elemento di unione tra l'area prealpina e la pianura padana costituendo una sorta di cerniera tra i diversi ambiti geografici.

All'interno del sistema pedemontano, la città di Varese ricopre il ruolo di polo attrattore quale crocevia strategico 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.

Anche il Piano provinciale (PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) evidenzia il ruolo di polo attrattore e ne identifica l'assetto urbano definendone l'ambito quale conurbazione a carattere monocentrico.



Stralcio della Carta dei Poli attrattori (Fonte : PTCP della provincia di Varese)

L'ambito territoriale di interesse dell'AT 07 è localizzato all'interno del tessuto urbano di Varese, in prossimità del centro storico. L'area interessa una superficie di 50 Ha (500.000 mq). Nell'immagine che segue, è individuata la localizzazione dell'area nel contesto comunale di inserimento.



Inquadramento dell'area alla scala locale

Questa parte di città è costituita da tessuti urbani densi, caratterizzati da un mix di attività e funzioni formidabile, che vanno dalla residenza e servizi, al terziario e commercio, all'artigianato, aree verde e aree occupate da infrastrutture sia stradali che ferroviarie.

LO STATO DEL SISTEMA PAESISTICO AMBIENTALE EMERSO DALLE ANALISI

L'impostazione della Studio Ambientale è stata basata sul presupposto che il paesaggio è la risultante finale di tutte le azioni e i processi che avvengono nel territorio alle varie scale, a partire dai singoli elementi, fino ad ambiti più o meno estesi. Il sistema paesistico ambientale viene interpretato come la risultante delle interazioni tra le componenti naturali e le azioni antropiche esistenti in un certo territorio e succedutisi nel tempo.

Dalle analisi è emerso che il sistema paesistico ambientale di Varese è caratterizzato da una altissima varietà di elementi:

- aree dove sono concentrati gli elementi paesistici di tipo naturale e paranaturale (Lago e Campo dei Fiori), in particolare i boschi sui versanti montani e collinari, che circondano la città e che scendono fino a lambire ed inserirsi nelle aree urbane,
- le colline, l'ecosistema lago e le aree fluviali dove sono concentrate le aree rurali residue, che forniscono servizi ambientali e contribuiscono ad equilibrare la pressione antropica, come ad esempio in Valle Olona,
- un'ampia dotazione di aree verdi interne al tessuto urbano,
- nel centro urbano si concentrano le funzioni abitative e le funzioni di servizio quali scuole, centri ricreativi, campi sportivi, nonché funzioni legate alle attività secondarie e terziarie, quali industrie e infrastrutture, centri commerciali e infrastrutture.

Il comune di Varese presenta infatti una diversificazione paesaggistica elevatissima, che costituisce uno dei suoi caratteri fondanti, anche perché basata su una elevata diversità morfologica e geologica.

Il territorio comunale presenta una considerevole superficie interessata da diversi gradi di protezione e tutela del sistema naturale paranaturale. La presenza di ambiti naturalistici integri e rilevanti quali Parco Campo dei Fiori, il lago di Varese, almeno in alcuni parti di esso, e il neo costituito PLIS della Bevera permettono tutto intorno alla città la costituzione di una significativa cintura verde con ruoli multifunzionali. Tra gli altri elementi di valore paesistico ambientale si richiama l'ambito fluviale dell'Olona, nonostante risulti profondamente alterato nell'idrografia, a causa delle numerose aree insediate presenti lungo le sponde, nella qualità del sistema naturalistico e delle acque, a causa degli scarichi civili e industriali

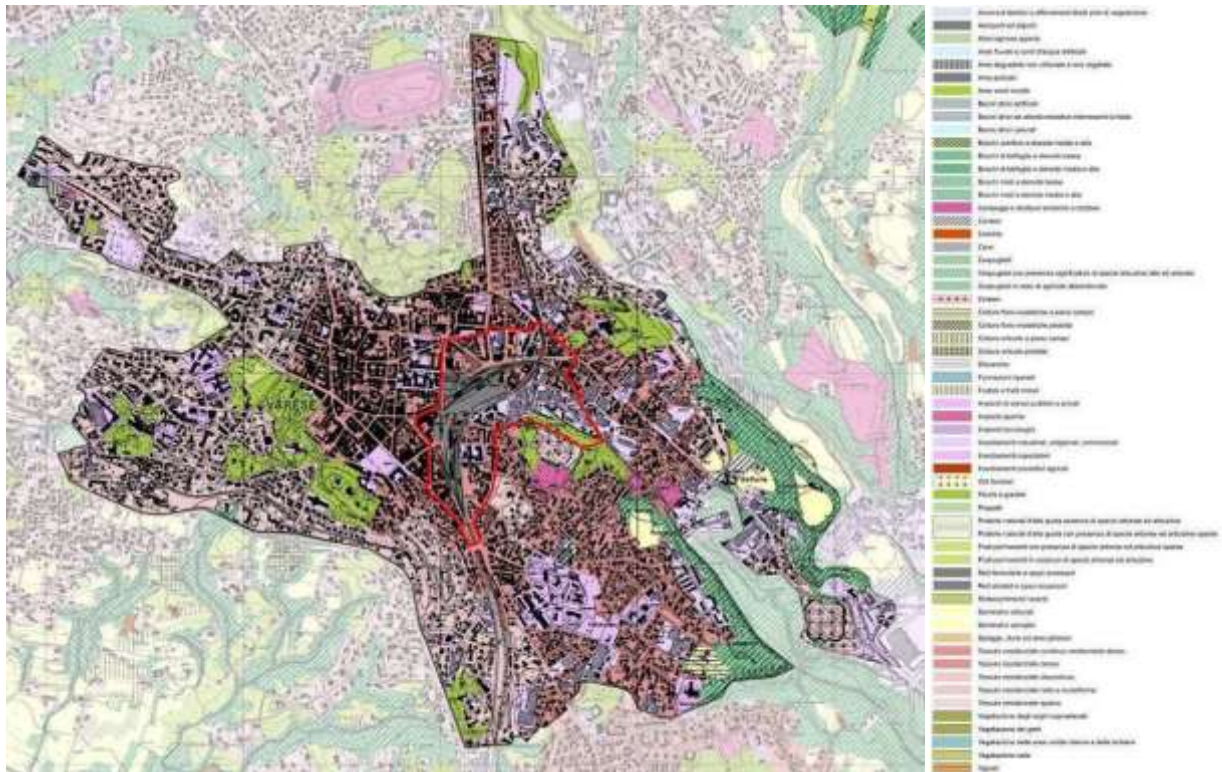
Certamente tra le principali peculiarità della città di Varese c'è la ricca presenza di parchi storici tanto da rendere Varese Città Giardino. Questo sistema di Ville e parchi storici, solo in parte private, sostengono, in città, un interessante presenza di itinerari storico-culturali e paesaggistico-naturalistici. La città ha comunque una buona

ricchezza di spazi aperti mantenuti a verde, spesso privato ma distribuito in modo piuttosto diffuso sul territorio.

Risulta un quadro di alta qualità, che presenta valori molteplici, anche economici. Peraltro si rilevano una serie di criticità presenti e potenziali legate principalmente alle pressioni che la crescita poco controllata degli insediamenti diffusi ha esercitato negli ultimi anni, determinando in diverse zone un'alta frammentazione che ha causato la perdita di identità dei paesaggi interessati. Tale pressione pare in calo ma sicuramente non spenta. Inoltre la realizzazione delle infrastrutture di trasporto già in essere e programmate presenta una serie di problematiche che non sempre sono state risolte a favore del paesaggio, che ha perso la sua connotazione di permanenza nel tempo come risorsa di base sulla quale si innescano i vari processi naturali e antropici tra cui quelli socio-economici.

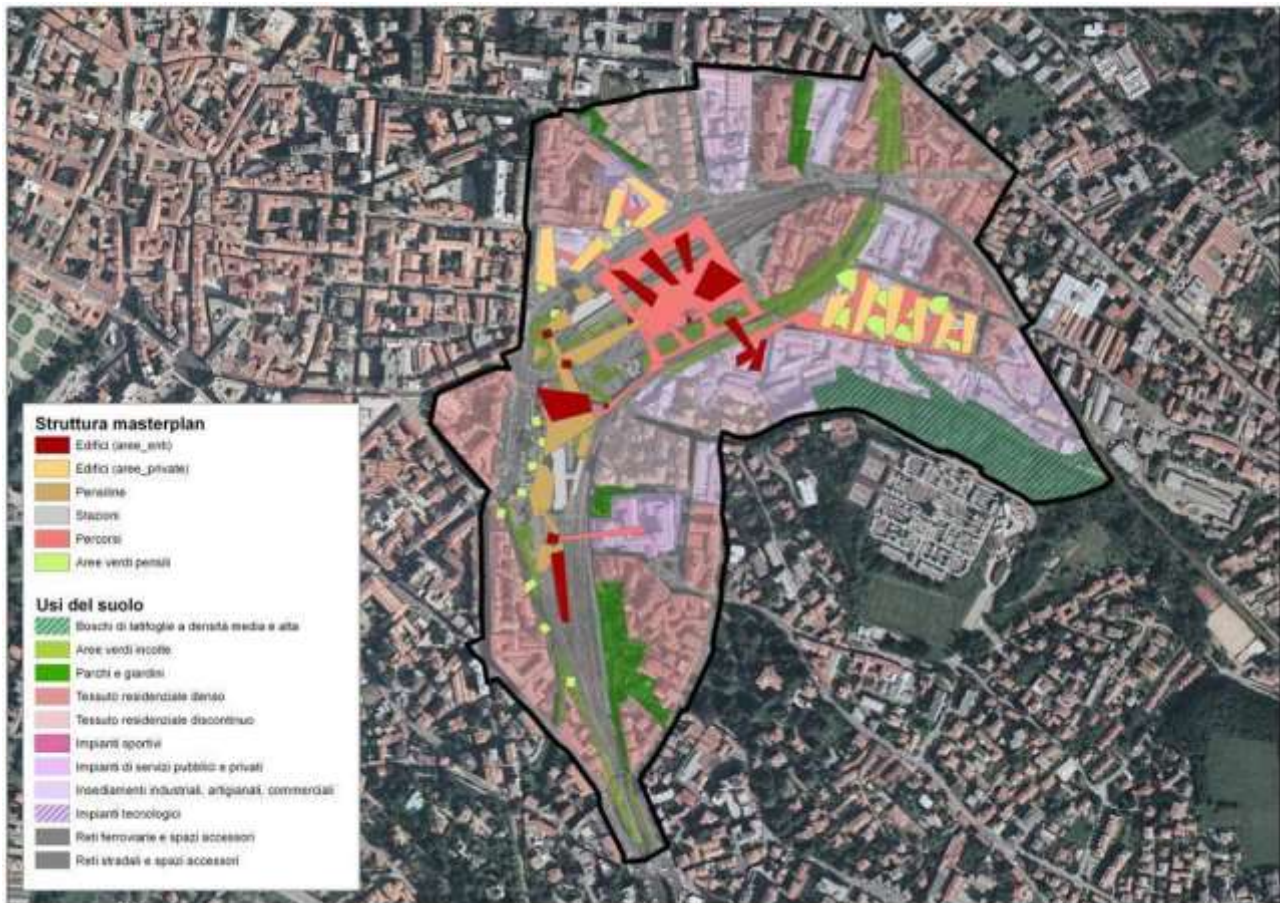
Dall'analisi emergono elementi di attenzione – sensibilità, punti di forza e criticità – per il sistema paesistico ambientale del territorio comunale di Varese.

- si riscontra una tendenza alla destrutturazione del tessuto paesistico. È rilevata l'alta incidenza delle aree insediate rispetto al sistema boschivo forestale, che permane comunque l'elemento del mosaico paesistico ambientale più esteso, ma rischia di perdere la sua funzione di elemento strutturante il paesaggio;
- si riscontra un alto livello di frammentazione delle aree agricole residue che ne aumenta la vulnerabilità e il rischio di perdita delle stesse;
- si rileva che il tessuto urbano è strutturato in macchie abbastanza compatte, a testimoniare la crescita avvenuta attorno ai nuclei storici, mentre in altre parti del comune appare rado e sparso;
- si rilevano una buona dotazione di elementi naturali e aree verdi efficaci nel limitare la vulnerabilità ambientale, ponendosi anche come efficaci carbon sink e presidi nei confronti dei dissesti;



Carta degli usi del suolo focalizzata sull'ambito centrale del comune di Varese. Si evidenzia in rosso il perimetro dell'AT 07 "Stazioni"

Nel contesto urbano di inserimento dell'AT 07 sono localizzate le principali infrastrutture di trasporto presenti nel comune di Varese e gli spazi accessori alla mobilità urbana e sovra urbana necessari affinché essa possa essere svolta e fruita dalla popolazione.



Distribuzione delle funzioni urbane introdotte dalla trasformazione proposta per l'AT 07, mutuata dal masterplan.

LA VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA DI TRASFORMAZIONE PER L'AT07

La Studio Ambientale ha contribuito a:

- costituire uno strumento di riferimento e di indirizzo dei criteri progettuali delle varie parti, in modo tale da permettere la realizzazione di un organismo complesso sinergico e non un insieme di elementi tra loro disaggregati;
- guidare la disciplina urbanistica affinché si prospetti lo scenario più sostenibile dal punto di vista ambientale e dal punto di vista della complessità urbana ;
- delineare le modalità migliori per contribuire al buon esito dei processi di sviluppo fornendo gli indirizzi e le linee guida per le eventuali VIA che si renderanno necessarie.

Le analisi svolte hanno permesso di descrivere il sistema urbano nella sua interezza per valutarne vulnerabilità e valori complessivi nella sua evoluzione temporale configurabile a seguito dell'attuazione della trasformazione.

L'analisi SWOT

Di seguito si riporta la sintesi delle criticità riscontrate, da cui discende la maggior definizione degli obiettivi di sostenibilità della trasformazione finalizzata a limitare al massimo gli effetti ambientali dovuti a tali criticità e ad ottimizzare le opportunità offerte. Inoltre, sono indicati alcuni provvedimenti mitigativi e compensativi, idonei ad ottimizzare e ad armonizzare l'inserimento della trasformazione prevista per l'area delle Stazioni.

L'area compresa nel perimetro dell'AT "Stazioni" è di considerevole dimensione può essere considerata un punto di forza per lo sviluppo di una serie di attività di interesse sovralocale e locale per la città di Varese, ma può anche presentare una serie di criticità e conflittualità con il contesto esistente.

Il comparto urbano dovrà essere strutturato con il rafforzamento delle funzioni socio-economiche prevalenti – ovvero con l'introduzione di nuove funzioni urbane previste nel Variante per le Stazioni – soprattutto nel senso di una sempre maggior definizione di funzioni pubbliche e collettive, fruibili attraverso la permeabilità del comparto alle altre porzioni della città

La proposta di unificazione delle stazioni coinvolge un'ampia porzione di territorio comunale, la quale può essere definita strategica, proprio in virtù della composizione urbana caratterizzante l'area d'interesse (presenza delle stazioni, polo d'interscambio per mezzi di trasporto e taxi, sistema dei parcheggi e servizi) e fungere da elemento trainante per lo sviluppo di attività di interesse locale e sovra locale per la città di Varese.

Proprio il carattere strategico dell'area, comporta la considerazione di numerosi aspetti, riguardanti anche possibili criticità e conflittualità, sia legati all'organizzazione dell'intera città, alla sfera socio – economica che inerenti a modalità progettuali e compositive.

La trasformazione proposta per l'area delle stazioni varesine assume notevole importanza anche a livello d'immagine e nel quadro delle politiche locali, inoltre contribuisce considerevolmente a dar enfasi al ruolo di città capoluogo della provincia di Varese.

La trasformazione degli spazi interessati dal progetto, deve essere fondata su una serie di considerazioni sull'esigenza delle trasformazioni stesse che sono:

- l'esigenza legata all'unificazione, almeno funzionale, delle due stazioni,
- i flussi dei fruitori del servizio,
- le condizioni al "contorno",
- l'articolazione degli spazi (chiusi e aperti) tenendo conto del carico antropico ricadente nella zona,
- la definizione delle destinazioni d'uso dell'area in relazione ai bisogni reali attuali e insorgenti,
- lo sviluppo di tecniche innovative di costruzione degli insediamenti, che contribuiranno, nel lungo periodo, a valorizzare ulteriormente l'area d'interesse.

Si riporta di seguito l'analisi SWOT svolta con lo scopo di valutare le tematiche introdotte dalla trasformazione.

PUNTI DI DEBOLEZZA	PUNTI DI FORZA
<p>Criticità legate ai rapporti che si verranno a creare con la città</p> <p>Incrementi di carico sulle reti e i servizi presenti</p> <p>Esternalità ambientali negative durante la fase di realizzazione delle opere (cantiere)</p> <p>Presenza del tratto interrato del torrente Vellone interessato da criticità di tipo idrogeologico</p> <p>Difficoltà nel trovare funzioni appetibili per il mercato che possano costituire un valore aggiunto per la città</p> <p>Difficoltà a costituire un organismo flessibile e adattabile alle variazioni del mercato e della richiesta sociale</p>	<p>Volontà politica</p> <p>Riduzione dei tempi di percorrenza per i pendolari (agevolare gli spostamenti tra ambiti del comparto)</p> <p>Maggiore sicurezza del comparto legata alla gestione dei servizi in stazione (orari di apertura e chiusura fruibilità differenziata durante la giornata)</p> <p>Organizzazione del sistema della mobilità (sia lenta, sia veloce)</p> <p>Ottimizzazione degli spazi del nodo ferroviario</p> <p>Connessione tra le due parti di città ora divise dalle stazioni</p> <p>Multifunzionalità del comparto</p> <p>Riqualificazione dell'immagine urbana e del profilo socio-economico complessivo nel comparto</p>
MINACCE	OPPORTUNITA'
<p>Sovraccarico della rete della mobilità (attrazione nuovi flussi veicolari)</p> <p>Carico antropico (generale) e generazione di nuove pressioni su componenti ambientali e infrastrutturali, tra cui aumento delle concentrazioni di inquinanti</p> <p>Aumento dell'utilizzo dell'energia (strutture energivore)</p> <p>Offerta commerciale come generatrice di possibili conflitti con altre realtà commerciali esistenti in prossimità del comparto</p> <p>Competizione e conflittualità con il centro storico per i servizi e lo svago</p> <p>Depotenziamento del centro storico e spostamento del baricentro urbano, con possibile svuotamento di funzioni di ambiti urbani</p> <p>La mancanza di soluzioni mirate alla risoluzione delle criticità idrogeologiche del torrente Vellone, potrebbe aumentare i fattori di rischio</p> <p>Rischio di creare degli spazi invenduti</p> <p>Indebolimento dell'identità di "città giardino" di Varese a causa di un'immagine finale del progetto non scaturita dal paesaggio urbano</p>	<p>Distribuzione dei servizi secondo esigenze dei pendolari</p> <p>Ridistribuzione dei flussi auto veicolari a livello urbano/territoriale</p> <p>Potenziare il sistema a supporto di mobilità alternative (pedonale, ciclabile, ecc.)</p> <p>Recupero di aree degradate e valorizzazione identità territoriale di Varese in relazione alla definizione di una rinnovata immagine urbana</p> <p>Rinforzare il ruolo di cerniera tra le parti di città</p> <p>Produzione energetica a basso impatto (scelta di soluzioni alternative anche per l'intermodalità)</p> <p>Possibilità di compensazioni ambientali</p> <p>L'area di trasformazione interessa una parte del tratto interrato del torrente Vellone, generando la grande opportunità di inserire soluzioni progettuali definitive per risolverne le criticità idrogeologiche</p> <p>Ricarica e valorizzazione dei corpi idrici minori con acque di prima pioggia (Coperture per il recupero delle acque bianche)</p> <p>Mix di tipologie edilizie, per varie categorie sociali e variazioni del taglio degli appartamenti (abitazioni per ottenere un "mix" sociale, al fine di evitare "ghetti")</p> <p>Realizzazione di residenza convenzionata (studenti-anziani)</p> <p>Possibilità di prevedere soluzioni per edilizia sostenibile (eco-compatibilità e flessibilità dei nuovi interventi)</p> <p>Possibili connessioni Ente fiera di Milano e polo tecnologico</p>

Il sistema della mobilità

La strategicità del progetto di trasformazione per l'area Stazioni della Città di Varese è relazionata alle dinamiche di scala sovracomunale ed al sistema complessivo della mobilità d'area vasta.

Il progetto di trasformazione propone la revisione del sistema della mobilità dell'intero comparto -mobilità privata e mobilità pubblica (su gomma, su ferro, ciclabile e pedonale)-, del sistema della sosta e valuta un nuovo assetto della mobilità impernato su Largo Flaiano.

Le azioni progettuali che possono indurre effetti migliorativi sul sistema della mobilità dell'ambito e sulla qualità ambientale dell'area riguardano i seguenti interventi:

- unificazione delle fermate dei bus in un unico terminal; la proposta prevede una collocazione equidistante dalle stazioni ferroviarie e in prossimità dell'accesso pedonale alla Città;
- unificazione del servizio *bike sharing* e del parcheggio bici in un'unica area vicina al bus terminal;
- ricollocazione della sosta dei veicoli privati a favore dell'ottimizzazione del sistema di trasporto pubblico a partire da stime sulla dotazione ottimale di parcheggi, in relazione alla dimensione della trasformazione urbana ipotizzata dalla proposta di riorganizzazione del nodo ferroviario della Città di Varese;
- aspetti viabilistici e di mobilità veicolare connessi alla circolazione nell'area delle stazioni e al nodo di Largo Flaiano.

L'ambito appare in larga misura condizionato dalle problematiche del traffico di attraversamento. La riorganizzazione del nodo ferroviario della Città di Varese propone un progetto organico per la mobilità sostenibile complessiva d'area, che contiene al suo interno le premesse per poter generare effetti di miglioramento sulla qualità ambientale del comparto urbano interessato dalle trasformazioni.

Si evidenzia come tutti gli interventi per la mobilità (veicolare, ciclo-pedonale) e della sosta sono concepiti e sviluppati a favore di un miglioramento delle condizioni della mobilità cittadina, con effetti diretti/indiretti di riduzione dei volumi di traffico di attraversamento del comparto urbano, fluidificazione del traffico, riduzione delle code e tempi di attesa alle intersezioni, miglioramento della sicurezza stradale (con particolare attenzione alle utenze deboli) attraverso la creazione di una rete di percorsi atti a collegare le molteplici funzioni pubbliche e private presenti nell'ambito.

La trasformazione promossa dall'AdP/variante comporta potenziali effetti migliorativi sul traffico. Le ricadute positive possono essere estese anche alle componenti e fattori ambientali (clima acustico e aria/atmosfera), a partire dal riconoscimento che ad oggi è il traffico la principale causa di compromissione dello stato qualitativo delle risorse.

A loro volta, in rapporto alle componenti ambientali, le azioni progettuali promosse per la riorganizzazione del nodo ferroviario della Città di Varese possono determinare effetti positivi in termini di emissioni inquinanti con ricadute positive sulle componenti rumore ed atmosfera.

Valutazione degli effetti sulle componenti del sistema pesistico ambientali

Nel seguito sono meglio descritti i potenziali effetti attesi sulle componenti principali, clima acustico, aria e atmosfera, suolo e sottosuolo, acque sotterranee e superficiali.

Effetti attesi sul clima acustico

Il clima acustico dell'ambito è condizionato dalla sua collocazione in contesto urbano già fortemente antropizzato. Il rumore generato dal traffico locale e di attraversamento risulta la principale causa dello stato di compromissione delle condizioni acustiche dell'area allo stato attuale.

Le azioni progettuali che possono indurre effetti migliorativi sul clima acustico dell'ambito riguardano gli interventi richiamati sul sistema della mobilità: razionalizzazione del sistema del trasporto pubblico (fermate dei bus), progetto di mobilità protetta in considerazione dei flussi pendolari, ricollocazione della sosta dei veicoli privati a favore dell'ottimizzazione del sistema di trasporto pubblico, interventi sui principali nodi urbani ed arterie stradali (Largo Flaiano e sistema delle tangenziali cittadine).

In considerazione del fatto che l'ambito oggetto della presente valutazione appare già fortemente condizionato dal rumore delle infrastrutture viarie e ferroviarie che lo attraversano non si ravvisano significativi elementi di criticità in riferimento alla proposta progettuale e si possono fin d'ora escludere aggravamenti del quadro attuale.

Effetti attesi su aria e atmosfera

Lo stato attuale circa la qualità aria riflette le problematiche dovute alla collocazione in contesto urbano antropizzato e fortemente infrastrutturato.

Come per il clima acustico si ritiene che gli interventi per la mobilità, contenuti nella proposta di riorganizzazione del nodo ferroviario della Città di Varese, contengono spunti in vista di un miglioramento qualitativo della componente aria. Ciò in relazione alla valorizzazione dei percorsi pedonali quale collegamento tra le principali funzioni urbane d'ambito e alle strutture per il TPL urbano ed extraurbano. Tali interventi possono determinare diminuzioni nell'utilizzo del mezzo privato e, di conseguenza, diminuzione dell'inquinamento atmosferico da scarichi di veicoli a motore.

Suolo e sottosuolo

Per quanto riguarda la componente ambientale suolo e sottosuolo, trovandosi il comparto in un contesto urbano fortemente antropizzato, non si ravvisano gravi elementi di criticità, infatti, il suolo all'interno del comparto risulta già fortemente rimaneggiato. Peraltro anche la classificazione dei suoli in base alla fattibilità geologica individua per l'area dell'AdP "Varese Stazioni" la classe *Fattibilità con modeste limitazioni* per la quale vengono individuate le condizioni di edificabilità: *"legate alla valutazione puntuale delle caratteristiche portanti dei terreni e alla salvaguardia dell'acquifero."*

Acque sotterranee e superficiali

Acque sotterranee

La falda acquifera non viene direttamente interessata dalla trasformazione proposta dall'AdP. Si rileva tuttavia che la qualità delle acque di falda che alimentano i pozzi cittadini risulta già scadente.

Le modificazioni indotte, presumibilmente poco significative visto il grado di urbanizzazione elevato che già attualmente caratterizza il comparto, potranno avere effetti indiretti sull'acquifero variando il regime delle infiltrazioni delle acque meteoriche.

Non si può inoltre escludere la presenza di locali falde sospese, specie in prossimità del T.te Vellone ed in seguito ad eventi meteorici.

Reticolo idrografico

Il perimetro dell'AdP per l'unificazione delle Stazioni Ferroviarie di Varese si sovrappone al percorso tombato del T.te Vellone. Il tracciato dei due rami sotterranei del T.te Vellone (uno proveniente da via Morosini, l'altro da via Adamoli) interferiscono con le previsioni progettuali: i due canali attraversano Piazzale Kennedy e si ricongiungono più a valle (via Monte Santo/via Cimone). L'attuale tracciato è interferito dalle previsioni progettuali riguardanti le strutture di alcuni edifici.

Nonostante l'elevato grado di urbanizzazione lo stato di qualità delle acque del T.te Vellone non risulta particolarmente scadente. Il progetto in esame non apporta sostanziali modificazioni allo stato qualitativo precedentemente descritto, né in negativo, né in positivo.

La criticità dovuta alle interferenze tra le previsioni progettuali ed il corso d'acqua tombato può trasformarsi in una importante opportunità per il Comune di Varese di migliorare la grave situazione di rischio dovuta alle insufficienze idrauliche del Vellone. Questa possibilità, allo stato attuale priva di basi tecniche specifiche, dovrà essere attentamente valutata sulla base dei necessari rilievi per verificare il reale tracciato del corso d'acqua ed il suo stato di conservazione ed utilizzo (mappatura scarichi, percorsi sotterranei, etc.).

In un quadro più ampio di Governo del Territorio volto alla riqualificazione ambientale l'AdP può rappresentare un primo esperimento finalizzato al miglioramento qualitativo del corso d'acqua che in un prossimo futuro potrà giungere ad un processo di rinaturazione dell'alveo fluviale.

Prelievi idrici e reflui

Per la disponibilità idrica dei pozzi di Varese, non dovrebbe essere problematico l'accoglimento dei nuovi abitanti derivati dalla trasformazione. Tuttavia, il fabbisogno idrico pro-capite dei varesini è molto alto, probabilmente anche a causa di perdite nelle reti di distribuzione. Inoltre va considerato probabile il fatto che la trasformazione prevista per l'area delle stazioni sarà contemporanea ad altri interventi nel territorio varesino.

Per quanto riguarda la capacità depurativa residua, il comune di Varese versa le proprie acque di scarico in due sistemi fognari separati. I dati disponibili mostrano che, ad oggi, la capacità residua dei depuratori è in grado di accogliere il carico

antropico aggiuntivo stimato. Il potenziamento del depuratore, peraltro in previsione, risulta sostanziale ai fini del trattamento totale dei reflui prodotti dai nuovi insediamenti previsti sia internamente agli ambiti di analisi sia nel comune di Varese.

GLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ DEFINITI PER LA TRASFORMAZIONE E ORIENTAMENTI PER LA PROGETTAZIONE

Gli obiettivi di sostenibilità sono riferibili agli obiettivi di qualità urbana, per quanto riguarda sia gli aspetti ambientali legati al benessere dei cittadini e dei possibili fruitori dell'ambito delle stazioni sia del suo contesto.

Gli obiettivi di sostenibilità sono pertanto delineati in riferimento agli obiettivi generali dell'AT 07 e alle opportunità e criticità emerse nell'analisi SWOT.

Il termine sostenibilità si riferisce in genere ai diversi aspetti economici, sociali e paesistico-ambientali. Questi spesso, si intersecano e interagiscono in modo significativo, perché la qualità dell'ambiente del vivere urbano possono essere raggiunti solo attraverso un equilibrato mix di offerta di servizi urbani, valore paesistico ambientale e coesione sociale.

Gli obiettivi di sostenibilità sono quindi riferiti a più scale di interazione, come varie sono le interazioni individuate per l'area, si passa da aspetti di scala vasta, ad aspetti locali più o meno circoscritti al perimetro dell'AT 07 e legati alla quotidianità della città di Varese.

Obiettivi di sostenibilità economica e sociale: obiettivi più prettamente legati alle strutture di servizio agli abitanti, attività ricreative e culturali, necessarie alla vita e alla vitalità del quartiere stesso e delle popolazioni residenti, non necessariamente coincidenti con i servizi derivati dal nodo ferroviario in sé.

OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
Confermare la riconosciuta identità di “città giardino” di Varese attraverso una congrua dotazione di spazi verdi pubblici e privati, connessi con il verde di contesto	Inserire una dotazione di spazi verdi congrui con gli standard quantitativi esistenti nell'area comunale
	Adottare standard qualitativi per gli spazi verdi di nuova realizzazione, anche in riferimento al miglioramento microclimatico
	Considerare l'impiego di verde pensile sulle coperture, anche fruibile, sia per le funzioni di contenimento dei consumi energetici sia per la mitigazione degli effetti dell'impermeabilizzazione dei suoli
Mantenere l'identità e la forza dell'attuale centro urbano, individuando nel nuovo polo delle stazioni un centro alternativo sinergico e complementare al primo, ma non in competizione, al fine di evitare rischi di abbandono, sottoutilizzo e degrado di parti di città	Oculata scelta delle funzioni, in modo tale da evitare sovrapposizioni e concorrenze negative, bensì inserire nuove funzioni proiettate all'esterno della città
	Partecipazione degli attori alla definizione delle funzioni possibili
Migliorare la qualità urbana ma con possibilità di riflessi di miglioramento qualitativo nel contesto	Inserimento di spazi pubblici per l'aggregazione sociale e la qualità ambientale
	Recupero di aree degradate e/o sottoutilizzate e valorizzazione identità urbana di Varese
	Qualità edilizia del progetto, finalizzata alla costruzione di

OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
	un'identità propria del comparto stazioni, tuttavia attenta alle relazioni con il contesto urbano
Contribuire alla coesione sociale attraverso un'adeguata composizione delle tipologie edilizie (comprendendo anche la residenza convenzionata), dei servizi e dei luoghi di incontro nell'area. Diverse tipologie di popolazione residente e di city users, in differenti orari del giorno, consentirebbero di rendere vitale l'area e dunque di accrescerne il livello di sicurezza	Individuazione di soluzioni innovative per la realizzazione di spazi vivibili e gradevoli, capaci di integrare al loro interno differenti categorie sociali, in un quadro generale contraddistinto da mix sociale, pluralità di servizi e funzioni compresi spazi verdi multifunzionali con valenze sia ecologiche che fruibili e ricreative.
	Equilibrare la composizione degli spazi interni ed esterni al comparto, con la possibilità di creare luoghi dedicati sia agli utilizzatori del servizio di trasporto che agli abitanti residenti nelle aree limitrofe.
	Riconnessione dell'ambito stazioni al tessuto urbano
	Soluzioni abitative mirate per le esigenze di utenti, diversi, finalizzate a raggiungere un mix sociale all'interno del comparto. Es: diversificare le tipologie edilizie e il taglio degli appartamenti, finalizzate alla creazione di spazi per l'integrazione di soggetti caratterizzati da culture e stili di vita differenti
Immaginare un organismo dotato di flessibilità intrinseca, in grado di adattarsi nel tempo a condizioni mutate	Realizzazione di edilizia convenzionata (studenti-anziani, giovani coppie)
	Possibilità di flessibilità nella programmazione degli interventi
	Flessibilità nei progetti e negli edifici progettati
	Dotarsi di uno strumento snello e semplice per la verifica dell'efficacia delle eventuali variazioni in itinere

Obiettivi paesistico-ambientali: sono legati alla conservazione/valorizzazione delle risorse ambientali, al riconoscimento del loro valore da parte delle popolazioni, alla creazione di spazi gradevoli e facili da vivere e al benessere psico-fisico che il nuovo sistema urbano potrà generare.

OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
Riduzione del traffico e dei suoi effetti ambientali con il miglioramento e la diversificazione della mobilità, attraverso la dotazione di poli per l'intermodalità leggera e le possibilità di sviluppo di modalità di trasporto alternative, anche in riferimento alle esigenze dei pendolari	Scelta di soluzioni alternative anche per l'intermodalità debole
	Contributo alla formazione di una rete di percorsi ciclopedonali
	Redistribuzione dei flussi veicolari e diversificazione delle modalità di trasporto a livello urbano/territoriale, attraverso l'integrazione tra i nuovi programmi viabilistici, gli interventi ad hoc per il Progetto Stazioni e interventi mirati ad un progressivo cambiamento della mobilità varesina verso tipologie sostenibili
Migliorare la qualità urbana, specie nell'area, ma con possibilità di riflessi di miglioramento qualitativo nel contesto	Inserimento di spazi pubblici per l'aggregazione sociale e la qualità ambientale
	Recupero di aree degradate e/o sottoutilizzate e valorizzazione identità urbana di Varese
	Qualità edilizia del progetto, finalizzata alla costruzione di un'identità propria del comparto stazioni, tuttavia attenta alle relazioni con il contesto urbano
Contribuire al riequilibrio idrologico attraverso dispositivi idonei per il recupero, il riuso e il conferimento al bacino idrografico delle acque, anche mediante adeguate opere di compensazione e l'opportunità di inserire soluzioni progettuali definitive per risolvere le criticità idrogeologiche causate dal tratto interrato del torrente	Ricarica dei corpi idrici minori con acque di prima pioggia (recupero delle acque piovane entro un bacino o vasca di ritenuta) finalizzata al riequilibrio idrologico dell'Olonà
	Possibilità di compensazioni ambientali per riqualificazione del reticolo idrografico minore
	Risoluzione delle problematiche idrogeologiche connesse allo scorrimento interrato del Torrente Vellone

OBIETTIVI GENERALI	OBIETTIVI SPECIFICI
Vellone che attraversa l'area di trasformazione	
Mettere a sistema il verde del comparto con il sistema del verde urbano e periurbano	Possibilità di compensazioni ambientali per la messa in rete dei sistemi del verde urbano e periurbano
	Significativa dotazione sia quantitativa che qualitativa di verde urbano pubblico e privato anche attraverso la massimizzazione delle aree verdi in piena terra con funzioni ecologiche significative, ivi compreso il miglioramento del microclima
Limitare i consumi energetici e di risorse per la realizzazione e l'esercizio del nuovo polo urbano, verificare la compatibilità del carico delle reti e servizi presenti;	Limitazione del consumo energetico e inserimento di impianti per la produzione di energia a basso impatto
	Una progettazione attenta alla conservazione delle risorse primarie (acqua, suolo, aria), es: utilizzo di tecniche per il recupero delle acque di prima pioggia per la conservazione della risorsa e, possibilmente, la rivitalizzazione dei corpi idrici superficiali
	Limitazione della pressione a carico delle reti tecnologiche e dei costi di gestione relativi, attraverso l'introduzione di tecnologie innovative
	Limitare e mitigare gli impatti di cantiere

Gli approfondimenti sono contenuti nello Studio Ambientale esteso depositato presso il comune di Varese.