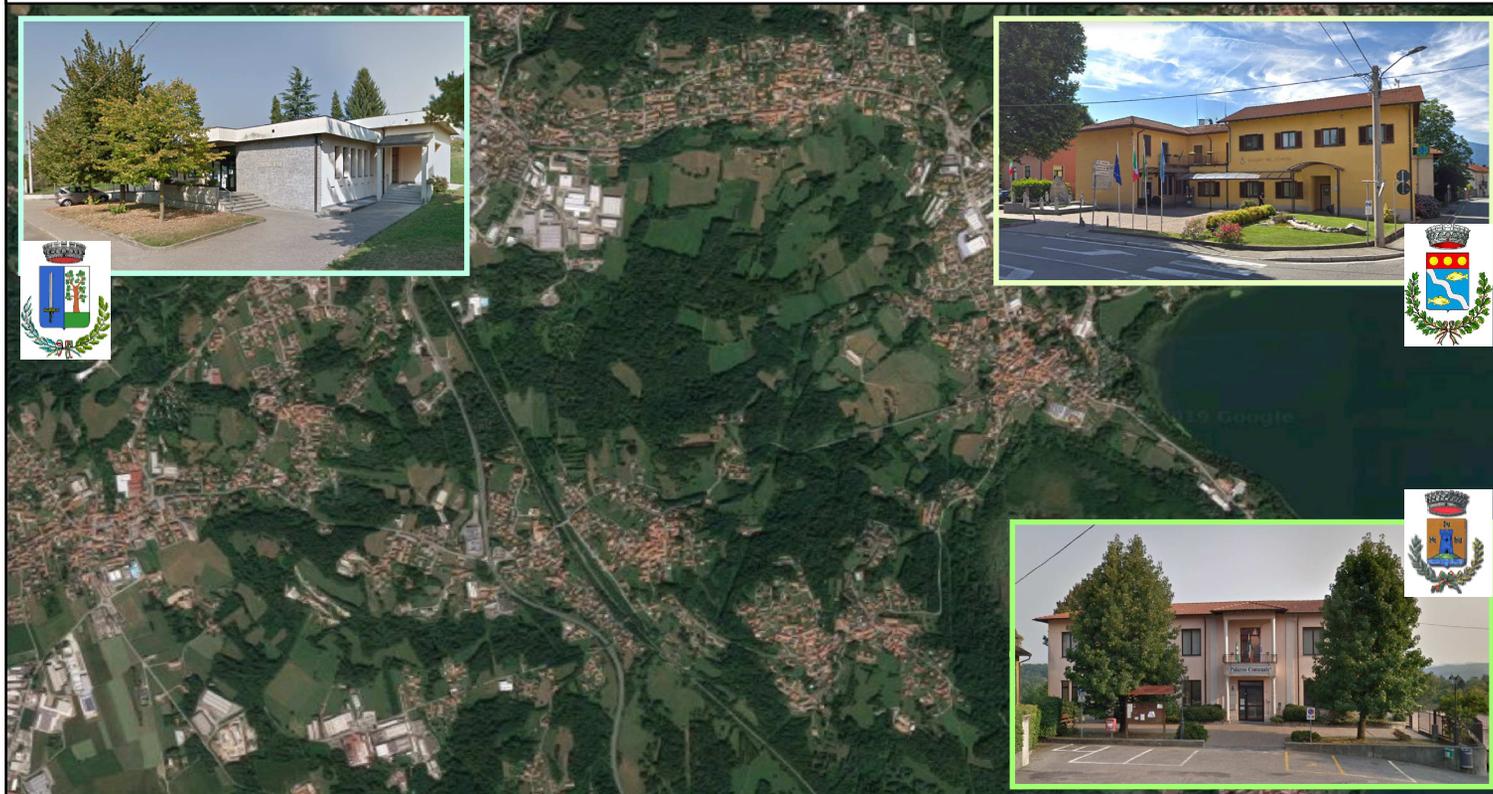


UNIONE DEI COMUNI OVEST LAGO VARESE



ELABORATO DEL PGT A SUPPORTO DEL DOCUMENTO DI SCOPING

tavola:

Orientamenti del Piano Seconda parte Indirizzi per la pianificazione

estensori del documento:

arch. Giuseppe Barra

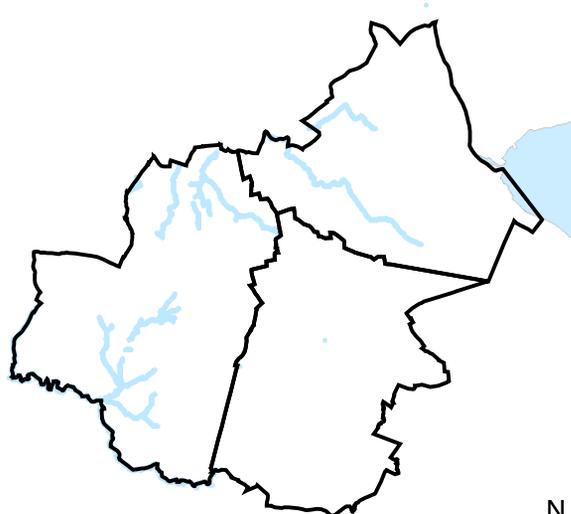
arch. Laura Meroni

responsabile dell'Ufficio di Piano

arch. Laura Vernetti

data:

ottobre 2020





PARTE II

INDIRIZZI PER LA NUOVA PIANIFICAZIONE

ACRONIMI UTILIZZATI NEL TESTO

PGT - Piano di Governo del Territorio
DdP - Documento di Piano
PdR - Piano delle Regole
PdS - Piano dei Servizi
AT - Ambiti di trasformazione
PA - Piani attuativi
PTR - Piano territoriale regionale
PPR – Piano Paesaggistico Regionale
PTCP -Piano Territoriale Provinciale
PIF – Piano di Indirizzo Forestale
VAS – Valutazione ambientale strategica
RER – Rete ecologica regionale
REP – Rete ecologica provinciale
REC – Rete ecologica comunale



Unione dei Comuni Ovest lago di Varese

1. ELABORATI DELLO STUDIO PROPEDEUTICO ALLA REDAZIONE DELLE VARINATI DEI PGT

Lo studio propedeutico alla revisione dei PGT dei Comuni di Bardello, Bregano e Malgesso si articola in due parti. Una prima parte che individua i caratteri del territorio di studio in relazione agli strumenti di pianificazione sovracomunale. Mentre la seconda in parte, ed in particolare la presente relazione, definisce le linee di indirizzo per la redazione dei nuovi PGT, che hanno il compito di costruire uno strumento coordinato ed unitario di pianificazione dell'intero territorio, finalizzato al passaggio da Unione alla fusione in un unico Ente Comunale, dotato pertanto di uno strumento di pianificazione unico.

La redazione dei PGT in forma unitaria consente comunque anche in questa di operare attraverso obiettivi e linee di azione comuni e condivise e di rendere più semplice ed immediata la gestione dello strumento di pianificazione.

Lo studio è peraltro corredato dalle verifiche sugli strumenti urbanistici relative al contenimento del consumo di suolo in attuazione della L.R. 31/2014 e delle successive direttive, correlate all'adeguamento del PTR.

Lo studio è composto dalla Relazione, suddivisa in due parti, e dai seguenti elaborati grafici:

Inquadramento urbanistico e territoriale

Tav 1	Insieme delle previsioni dei vigenti PGT
Tav 2	I temi del PTCP
Tav 3	Piano di Indirizzo Forestale. Trasformabilità dei boschi
Tav 4	Elementi del paesaggio: Rete ecologica Regionale
Tav 5	Elementi del paesaggio: Rete ecologica Provinciale

Lo stato della pianificazione comunale e le linee di indirizzo per la revisione

Tav 6	Stato di attuazione dei vigenti PGT
Tav 7	Carta del Consumo di suolo: elementi dello stato di fatto e di diritto
Tav 8	Le strategie di piano per il tessuto insediativo (urbano ed urbanizzabile)
Tav 9	Le strategie di piano per le aree naturali e la rete ecologica



Unione dei Comuni Ovest lago di Varese

2. LA FORMAZIONE DEL PIANO E GLI OBIETTIVI GENERALI

2.1. LA FORMAZIONE DEL PIANO

I PGT vigenti nei tre Comuni risultano decisamente eterogenei, sia per quanto riguarda l'individuazione degli obiettivi sia nell'impostazione con cui sono state definite le modalità di gestione del territorio e le regole che disciplinano gli interventi previsti per il raggiungimento degli obiettivi.

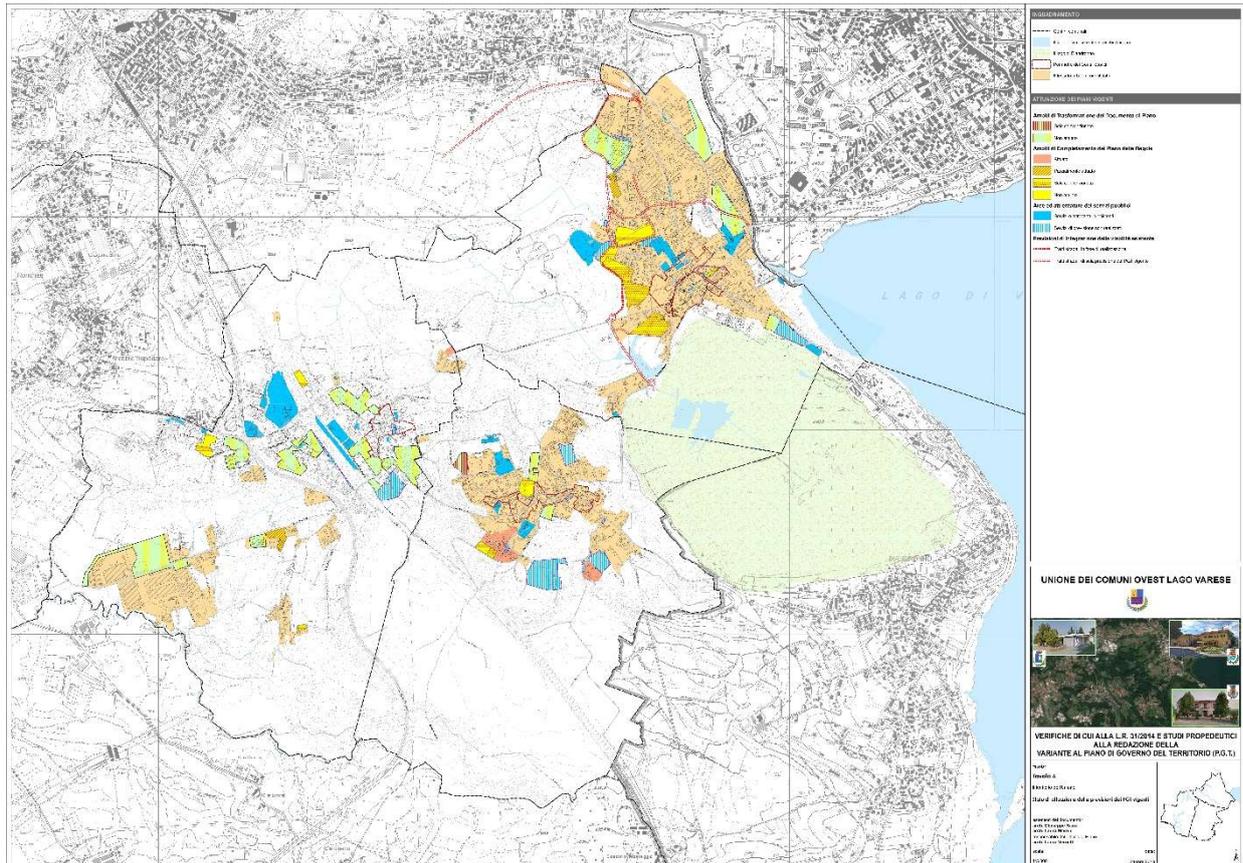
L'approccio su cui si basa il modello di pianificazione dei tre strumenti urbanistici risulta estremamente diversificato non per effetto delle differenze del contesto urbano che caratterizza ciascun comune, che come vedremo non risultano particolarmente significative, bensì rispetto ad una diversa modalità di interpretazione e di utilizzo degli strumenti di pianificazione che la legge regionale sulla gestione del territorio mette a disposizione dei pianificatori.





A partire dalle modalità con cui sono individuati e disciplinati gli ambiti di trasformazione, ovvero le zone destinate allo sviluppo insediativo del comune, i tra piani operano scelte diverse ed assegnano un ruolo diverso, ad esempio, allo strumento della perequazione urbanistica.

Nel caso di Bregano il PGT non prevede l'utilizzo della perequazione urbanistica, se non nell'accezione dell'urbanistica tradizionale di recupero della dotazione di servizi all'interno dei comparti di pianificazione quale standard urbanistico in rapporto alle capacità edificatorie assegnate.



Il PGT di Malgesso propone un modello di perequazione prevalentemente correlato a garantire una modalità di trattamento del valore delle aree all'interno dei tanti ambiti di trasformazione previsti, con la finalità di realizzare una concentrazione insediativa e di preservare significative aree a verde all'interno di tali ambiti ma in chiave di strategia generale di disegno del territorio urbano, e per ricavare aree per servizi sempre all'interno degli ambiti di trasformazione.

A Bardello la scelta ricade su un modello di perequazione più diffuso che accompagna gli interventi di edificazione e li mette in relazione alla realizzazione dei servizi attraverso un meccanismo di libero mercato dei diritti edificatori.

Anche l'individuazione e la determinazione dei meccanismi con cui si attuano gli ambiti di trasformazione, a monte del ricorso all'utilizzo della perequazione, risulta differenziato e riferito modelli urbanistici utilizzati estremamente diversi.

La scelta di Bregano è quella di un ricorso agli ambiti di trasformazione secondo il modello classico dei piani attuativi, o meglio piani di lottizzazione, simile ai precedenti PGT.

Nel PGT di Malgesso il ricorso agli ambiti di trasformazione è molto esteso, non viene utilizzato solo per le aree di espansione esterne al tessuto urbano consolidato ma anche per i comparti di completamento all'interno del centro urbano, intercettando all'interno di questi ambiti anche edifici esistenti ed aree di



pertinenza di ambiti già edificati. Dalle schede di intervento emerge un modello di pianificazione molto articolato che prevede che ogni ambito di trasformazione risponda un disegno di pianificazione preciso per quella porzione di territorio con un'individuazione di dettaglio delle aree destinate agli insediamenti, mediante concentrazione edificatoria, rispetto a quelle da conservare a verde (fruibile o di mitigazione paesaggistica) o destinate ad infrastrutture e servizi. Se da un lato questo disegno chiarisce l'intendimento del pianificatore e risolve a priori le scelte relative alla dotazione di verde e servizi dall'altro persegue un modello rigido di pianificazione, ed è forse il limite, insieme al numero significativo di soggetti interessati da ciascun ambito di trasformazione, che ha inibito l'attuazione del PGT per gli interventi strategici di espansione insediativa.

Il PGT di Bardello utilizza invece un criterio decisamente diverso dai primi due suddividendo le aree strategiche di espansione insediativa tra ambiti di trasformazione, presumibilmente quelli di nuova istituzione rispetto al PRG previgente, e comparti soggetti a pianificazione attuativa disciplinati dal Piano delle Regole. Soprattutto il ricorso alla pianificazione attuativa con comparti di limitata dimensione posti in continuità per perseguire il disegno strategico infrastrutturale di una nuova strada di evitamento del centro urbano, ha ottenuto l'effetto di una realizzazione parcellizzata dell'infrastruttura e di uno sviluppo insediativo che invece di completare il margine urbano e le necessarie urbanizzazioni ha costituito un ulteriore frastagliamento dello stesso.

La medesima disparità del modello di pianificazione dei tra strumenti urbanistici è rilevabile anche nella pianificazione dei servizi.

Ed è ancora più marcata la differenza nella disciplina delle aree per il tessuto urbano consolidato ed in particolare nell'approccio alla disciplina degli interventi per i centri storici, o meglio nuclei di antica formazione.

Diventa pertanto indispensabile, per arrivare ad uno strumento di pianificazione integrato ed unitario per la gestione del territorio dei tre comuni nell'ottica di passare dall'unione degli Enti alla fusione, rivedere la pianificazione attraverso un medesimo modello che possa tener conto delle specificità dei caratteri insediativi e delle aspettative delle comunità di ciascun Comune, ma sia costruito secondo le medesime regole di pianificazione, oltre a perseguire l'integrazione entro un progetto unitario di gestione del territorio, di razionalizzazione della rete dei servizi e delle infrastrutture, e di miglioramento dei tessuti urbani.

Il PGT istituito dalla legge urbanistica regionale n.12 del 2005 è composto da tre documenti fondamentali: il Documento di piano, il Piano dei servizi e il Piano delle regole.

IL Piano di Governo del Territorio (PGT) come nuovo strumento di pianificazione previsto dalla L.R. 12/2005, legge urbanistica di Regione Lombardia non si muove più nell'ambito di una stretta zonizzazione territoriale stabilendo prevalentemente i parametri edificatori che presiedono allo sviluppo insediativo. Si pone invece come strumento che stabilisce le regole per tutti gli interventi che concorrono a qualificare le trasformazioni del tessuto urbano. Non solo le trasformazioni che interessano le aree libere quale luogo deputato all'espansione della città, ma il piano diventa strumento organico di riordino per tutti gli interventi che riguardano l'organismo urbano.

I nuovi piani di governo del territorio dei tre Comuni, redatti in forma coordinata ed omogenea, non dovranno semplicemente parlare il medesimo linguaggio urbanistico, utilizzando medesime definizioni e regole per il nuovo modello di gestione unitaria del territorio e degli interventi urbanistici ed edilizi, dovrà altresì basarsi su obiettivi condivisi e su un progetto generale di razionalizzazione ed integrazione della struttura insediativa ed in particolare dei servizi e delle infrastrutture. Dovrà prevedere una modalità unitaria di gestione del sistema naturale e delle aree agricole, degli incentivi e delle politiche volte a rendere più qualificato ed efficiente il patrimonio edilizio esistente e più rispondente alle nuove esigenze ad ai nuovi stili di vita sia il tessuto urbano che i comparti destinati alle attività economiche.



In questo studio propedeutico abbiamo cercato di definire quelli che potrebbero essere obiettivi comuni nell'affrontare il nuovo modello di pianificazione, a partire dalle condizioni dello stato di fatto e delle previsioni urbanistiche delle diverse realtà Comunali.

Se lo sguardo urbanistico, sugli aspetti generali e condivisi del territorio esteso e della rete sovracomunale delle infrastrutture, può già trovare una primo germoglio delle soluzioni possibili per una pianificazione unitaria, all'interno del presente documento, le scelte volte a disciplinare il dimensionamento e la localizzazione delle possibili espansioni insediative, il progetto di razionalizzazione ed integrazione dei servizi, le specifiche modalità d'intervento per la conservazione e la riqualificazione del tessuto urbano e del patrimonio edilizio esistente a partire dai centri storici, dovranno essere oggetto di successivi approfondimenti per rendere omogenei i modelli di pianificazione sulla scorta dei diritti e delle consuetudini acquisiti dai piani previgenti, che dovranno però essere sostanzialmente riviste per addivenire ad un progetto ed uno strumento unitario di gestione del territorio "unito" delle tre realtà Comunali.

Con il PGT l'obiettivo primario che l'Amministrazione Comunale si pone a livello di pianificazione, è quello di operare per definire le opportune e migliori condizioni di organizzazione del tessuto urbano, rispetto alle potenzialità ed alle criticità che connotano il sistema ambientale, infrastrutturale ed insediativo del territorio.

I

Il PGT è uno strumento complesso, articolato in più atti, dotati ciascuno di propria autonomia tematica ma concepiti in un unico e coordinato processo di pianificazione, per perseguire un progetto coordinato di insediamenti in grado di mettere in relazione positiva infrastrutture, servizi, caratteri insediativi rispetto alle esigenze dell'abitare e delle attività economiche e sociali che interessano il tessuto.

Il DdP ha una doppia valenza: delinea il quadro di riferimento di lungo periodo a scala territoriale e urbana e stabilisce le strategie attuative per il periodo del mandato amministrativo; fornisce il quadro conoscitivo del territorio e inquadra il comune nella pianificazione sovraordinata; individua gli ambiti di trasformazione e ne detta gli indirizzi; classifica il territorio in relazione alla sensibilità paesistica e indica le strategie di salvaguardia e ricomposizione del paesaggio. Il DdP non ha potere conformativo dell'uso del suolo.

Il Piano dei servizi delinea l'assetto della città pubblica e della struttura dei servizi pubblici e di uso pubblico; non ha scadenza temporale e pone vincoli diretti sull'uso del suolo.

Il Piano delle regole governa l'attività edilizia nella città consolidata; definisce le regole in relazione alle tipologie e ai caratteri dei tessuti urbanistici presenti; individua i vincoli esistenti e pone gli eventuali nuovi vincoli derivanti dalle previsioni di PGT.

I vigenti PGT hanno avuto il compito fondamentale di compiere il passaggio strategico dal modello di pianificazione consolidata del piano regolatore ai nuovi criteri di approccio ad un governo della gestione integrata delle trasformazioni del territorio promosso da Regione Lombardia con lo strumento del PGT.

A partire dall'analisi di quanto previsto dal vigente PGT e di quanto è stato effettivamente attuato, i nuovi piani, o meglio il nuovo piano integrato esteso all'intero territorio dei tre Comuni, dovrà prendere in considerazione scenari di riqualificazione e di trasformazione del tessuto urbano coerenti con le mutate condizioni socio-economiche, con le differenti prospettive del programma amministrativo e non ultimo con i nuovi indirizzi della pianificazione di livello sovraordinato, quali la politica perseguita a livello integrato tra Regione, Province e Comuni, per il contenimento del consumo di suolo.



Unione dei Comuni Ovest lago di Varese

2.2. OBIETTIVI DELLA PIANIFICAZIONE LOCALE E RACCORDO CON GLI OBIETTIVI DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

I PGT vigenti nei tre Comuni risultano decisamente eterogenei, sia per quanto riguarda l'individuazione degli obiettivi sia nell'impostazione con cui sono state definite le modalità di gestione del territorio e le regole che disciplinano gli interventi previsti per il raggiungimento degli obiettivi.

La Variante dei PGT nasce dalla necessità di rivedere e di riscrivere le modalità con cui gli obiettivi dei tre piani sono stati perseguiti, a partire dalla presa d'atto di una difficile attuazione che ha caratterizzato l'efficacia dello strumento urbanistico dalla sua approvazione ad oggi.

Nasce però prioritariamente dalla necessità di costruire un progetto di pianificazione unitario e coordinato per l'intero ambito territoriale costituito dalle tre realtà Comunali, in grado di integrare le politiche insediative, di razionalizzazione e sviluppo dei servizi, di tutela e valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio all'interno di un unico disegno urbanistico e di gestione del territorio.

Il primo obiettivo del nuovo disegno di pianificazione dovrà essere pertanto quello di rivedere in maniera significativa le modalità con cui i singoli PGT affrontavano le regole per l'attuazione dei programmi di governo delle trasformazioni, per costruire un modello unitario ed organico, in grado di cogliere le diverse specificità del territorio e degli insediamenti ma di valorizzarle entro un disegno comune.

Rispetto all'insieme dei singoli obiettivi generali alla base dei PGT vigenti, le Amministrazioni Comunali dovranno individuare obiettivi comuni condivisi per quanto riguarda alcuni aspetti strategici, al fine di promuovere un nuovo strumento di pianificazione in grado di operare in forma sinergica per un progetto di sviluppo esteso all'intero territorio.

Il nuovo piano dovrà nascere pertanto sulla scorta di obiettivi specifici di portata più contenuta e definita che permettano di stabilire le finalità e le modalità con cui affrontare l'obiettivo primario e nel contempo di superare le criticità fondamentali riscontrate nell'attuazione degli strumenti vigenti. Sia per quanto riguarda le previsioni e l'assetto dello sviluppo insediativo declinato dal Documento di Piano, sia per quanto riguarda gli strumenti che regolano le possibilità d'intervento nel tessuto urbano consolidato, sul patrimonio edilizio privato e per la razionalizzazione del sistema dei servizi e delle infrastrutture.

Il PGT sviluppa un progetto di assetto e organizzazione insediativa del territorio comunale, considerando però la condizione locale entro una scala ben più ampia di relazioni sovracomunali: di carattere socio-economico, ambientale, infrastrutturale e culturale.

In relazione al contesto ambientale ed insediativo di ampia scala in cui si colloca l'ambito territoriale dei tre Comuni, le trasformazioni promosse dal PGT, seppure di modesta dimensione e puntuali, si devono opportunamente inserire nello scenario degli indirizzi strategici declinati dalla pianificazione regionale. Sia per quanto riguarda la tutela e la valorizzazione del sistema ecologico territoriale, mediante il progetto di ricostruzione e potenziamento di una rete ecologica di scala regionale. Sia per la riqualificazione di un paesaggio che nel corso degli ultimi decenni ha subito pesanti impatti negativi per effetto di uno sviluppo insediativo ed infrastrutturale non equilibrato e disorganico.



2.2.1. OBIETTIVI E AZIONI DELLA REVISIONE DEI PGT

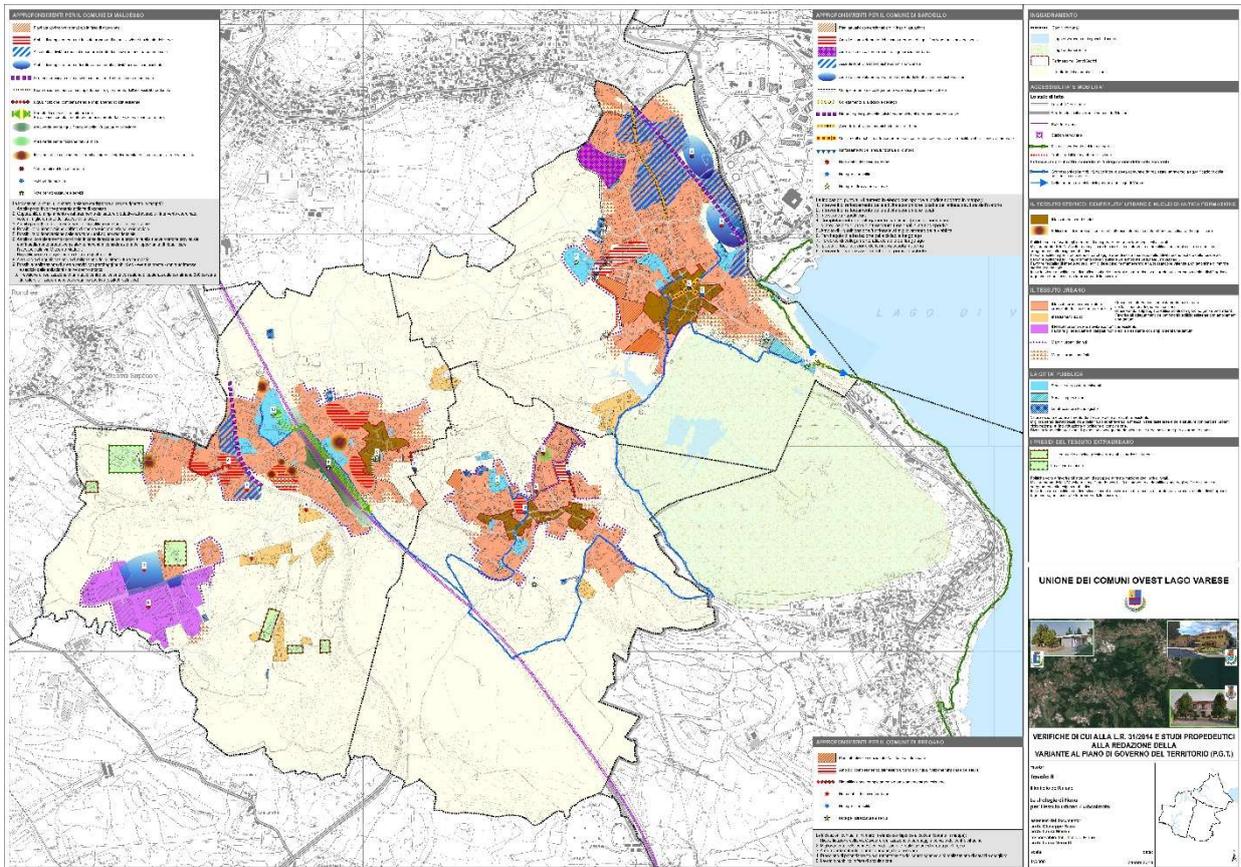
Obiettivi della revisione dei PGT in relazione ai diversi sistemi territoriali

1. Sistema insediativo

- a) Rivedere le previsioni delle nuove possibilità insediative (ambiti di trasformazione e comparti liberi nel tessuto edificato) conservando una offerta sufficiente a soddisfare il trend di crescita demografica ancora in atto, riducendo comunque complessivamente il consumo di suolo e rivedendo la dimensione e la localizzazione delle nuove aree per contenere l'impatto ambientale e paesaggistico
- b) Favorire il recupero del patrimonio edilizio esistente in particolare dei nuclei di antica formazione e degli insediamenti sparsi quali le cascine storiche dismesse
- c) Mantenere per i nuovi insediamenti un modello di tipologia urbana coerente con i caratteri insediativi esistenti basato su edifici bassi con ampia dotazione di verde privato con attenzione al contesto paesaggistico
- d) Privilegiare per i nuovi insediamenti le porosità interne al tessuto urbano consolidato e le migliori opportunità di completamento e di qualificazione del margine urbano, preservando le zone di maggiore valenza ambientale
- e) consentire l'adeguamento e l'ampliamento degli edifici esistenti, per far fronte a sopravvenute e esigenze abitative, contenendo conseguentemente l'espansione insediativa, il consumo di suolo
- f) Promuovere un modello di correlazione tra la realizzazione dei nuovi insediamenti e la dotazioni di servizi che superi la logica della polverizzazione e dispersione di aree a verde urbano di piccola dimensione (perequazione di comparto) e persegua la realizzazione di un sistema di aree per servizi polifunzionale e di livello sovracomunale
- g) Favorire la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente sotto il profilo dell'efficienza energetica

2. Politiche per gli insediamenti destinati alle attività economiche

- a) Consentire il completamento ed il rafforzamento dei comparti più rilevanti destinati all'insediamento delle attività economiche nel rispetto delle specifiche vocazioni (funzioni da insediare, tipologie edilizie, dotazione di servizi) e del contesto in cui risultano inseriti
- b) Favorire una migliore accessibilità, anche attraverso interventi mirati e puntuali di riqualificazione della viabilità, e di connessione con le direttrici di interesse sovracomunale
- c) promuovere l'insediamento di attività economiche e di servizi privati, nelle aree centrali, funzionali a rivitalizzare il tessuto urbano per migliorare la qualità di vita dei residenti
- d) Favorire le opportunità insediative dei comparti produttivi esistenti prevedendo un sistema di funzioni qualificate complementari a quelle produttive ad integrazioni delle attività
- e) Consentire l'ampliamento degli insediamenti esistenti in relazione alle esigenze di sviluppo delle attività insediate
- f) Prevedere la riconversione funzionale ed edilizia degli insediamenti produttivi dismessi e di quelli scarsamente compatibili con il contesto insediativo, in quanto generatori di impatti negativi in termini di traffico, di emissioni o di integrazione paesaggistica, favorendo, ove necessario, la rilocalizzazione in ambiti più idonei
- g) Promuovere una migliore integrazione sotto il profilo ecologico e paesaggistico degli insediamenti produttivi per gli insediamenti esistenti e stabili adeguati criteri di qualificazione ambientale per quelli di nuova edificazione
- h) Incentivare la riqualificazione degli edifici esistenti sotto il profilo dell'efficienza energetica, della gestione delle acque, della dotazione di verde quale servizio ecosistemico e migliore qualificazione paesaggistica



3. Razionalizzazione del sistema dei servizi

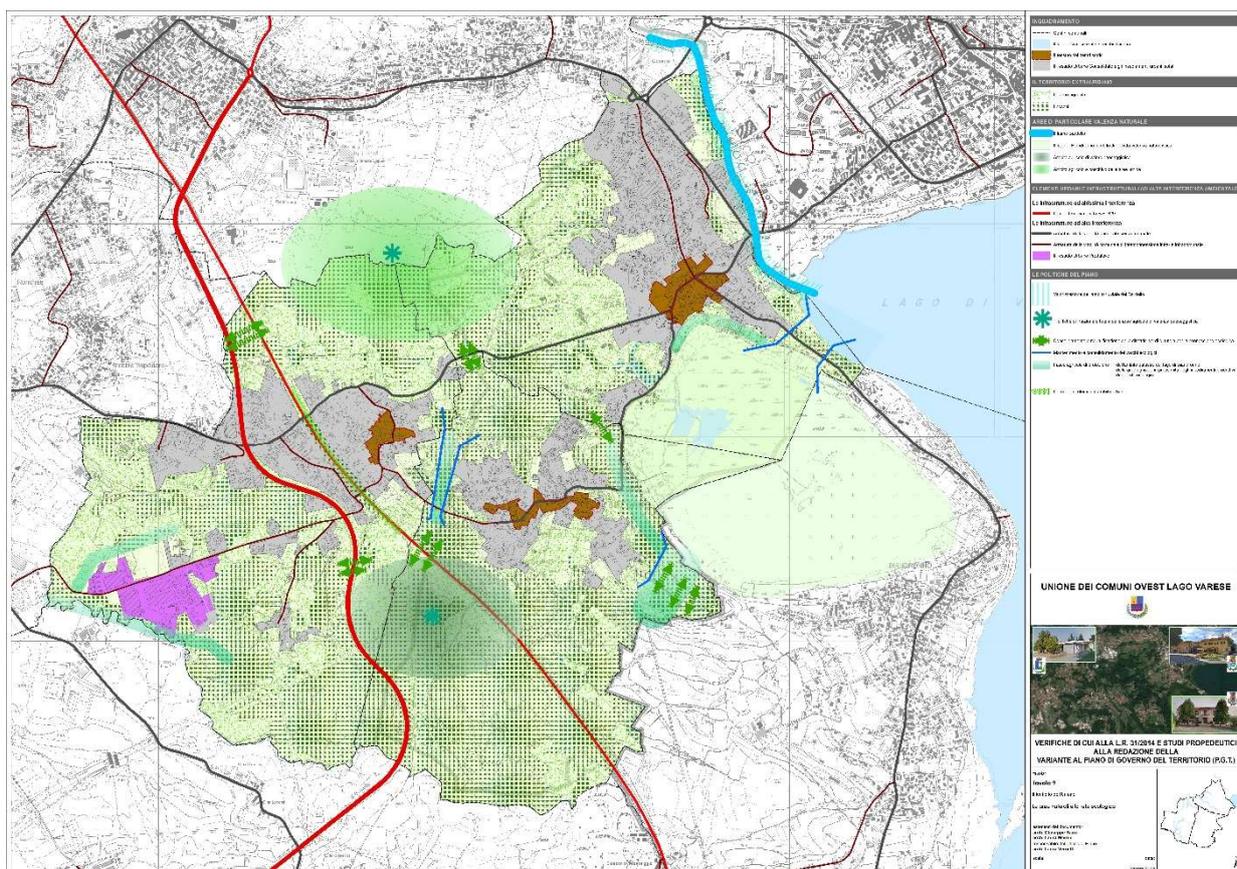
- a) Promuovere un progetto integrato di razionalizzazione e sviluppo dei servizi a scala sovracomunale con la riqualificazione e la realizzazione di nuovi servizi strategici condivisi tra le diverse comunità
- b) Ottimizzare l'utilizzo e l'implementazione delle strutture per servizi esistenti
- c) Rivedere la pianificazione delle aree a verde pubblico in ambito urbano con la creazione di pochi parchi attrezzati di adeguate dimensioni, opportunamente integrati con altre funzioni, evitando la proliferazione di piccole aree a verde di difficile manutenzione e scarsamente funzionali in contesti di adeguata disponibilità di verde privato al servizio diretto degli insediamenti
- d) Pianificare il sistema del verde in ambito urbano con valenza di servizi ecosistemici e di connessione con il verde naturale e le aree agricole, perseguendo l'efficienza sotto il profilo ecologico, delle esigenze idrogeologiche, e dell'inserimento e paesaggistico e il basso impatto manutentivo e dei costi di gestione
- e) Migliorare l'accessibilità ai servizi, anche attraverso la messa in sicurezza dei percorsi esistenti e la creazione di percorsi ciclabili e pedonali dedicati

4. Adeguamento e sviluppo della rete di mobilità

- a) Prevedere interventi mirati di adeguamento della viabilità di collegamento sovracomunale al fine di contenere gli impatti negativi del traffico di attraversamento nei centri urbani e sugli insediamenti che si affacciano sulle principali direttrici di traffico,
- b) Promuovere un progetto generale di riorganizzazione del sistema di mobilità sovracomunale di area vasta che coinvolga oltre ai tre comuni gli altri Enti interessati dal sistema al fine di risolvere il sistema delle connessioni tra le direttrici principali di viabilità che interessano l'area



- c) Riorganizzare la mobilità interna ai centri urbani per contenere l'impatto del traffico, in particolare nei tratti urbani delle direttrici di traffico di interesse sovracomunale
- d) Sviluppare la rete di mobilità ciclabile e pedonale di connessione tra i servizi e i punti nodali del tessuto insediativo, quale opportunità collegamento tra i centri urbani e di connessione alla rete ciclabile di interesse provinciale
- e) Migliorare la dotazione di aree di sosta nell'ambito del centro urbano per favorire l'accessibilità ai servizi pubblici e private



5. Rendere efficaci e coerenti le previsioni di tutela e valorizzazione delle componenti ambientali e paesaggistiche

- Promuovere una maggiore integrazione tra i progetti di tutela e riqualificazione delle aree di particolare valenza naturalistica, quali il lago di Varese, gli habitat di rete natura 2000, le zone umide, il sistema dei boschi, interesse sovracomunale in rapporto agli ambiti agricoli ed agli insediamenti esistenti
- Prevedere specifiche azioni per il consolidamento della rete ecologica che interessa il territorio
- Migliorare sotto il profilo ecologico e paesaggistico la qualità della fascia di transizione tra il contesto degli insediamenti urbani e le aree naturali ed agricole.
- Migliorare le connessioni e la tutela delle aree a verde



2.2.2. GLI OBIETTIVI DELLA PROGRAMMAZIONE SOVRAORDINATA

Nel quadro conoscitivo del DdP sono riepilogati i contenuti e gli obiettivi prefissati dagli strumenti di pianificazione sovralocale aventi ricaduta diretta per il territorio comunale.

Nel Titolo primo della relazione sono stati presi in considerazione gli obiettivi e gli indirizzi degli strumenti di pianificazione sovracomunale, per una disamina del quadro di coerenza delle scelte che dovranno essere operate nella revisione dei PGT in forma unitaria e coordinata rispetto alla pianificazione sovraordinata.

Gli strumenti di pianificazione sovraordinata considerati sono stati:

- Piano Territoriale Regionale;
- Piano Paesaggistico Regionale;
- Piano territoriale di Coordinamento della Provincia di Varese;



Unione dei Comuni Ovest lago di Varese

3. LA PARTECIPAZIONE ALLA FORMAZIONE DEL PIANO

La formazione dei nuovi PGT secondo gli indirizzi della legislazione regionale (LR 12/2005) si sviluppa secondo un percorso partecipato che inizia contestualmente all'avvio del procedimento di piano con la raccolta dei contributi dei cittadini e delle associazioni, in forma di suggerimenti e proposte preliminari. La partecipazione segue poi tutto il percorso di sviluppo del piano coordinata e supportata dal processo di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

3.1. LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Secondo l'articolo 4 della LR 12/2005 anche per la redazione dei nuovi PGT dei tre Comuni, il Documento di Piano è soggetto a procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), considerando la revisione generale del PGT quale un nuovo procedimento di piano, con nuovi obiettivi e azioni di cui valutare la coerenza rispetto alla pianificazione sovracomunale e in relazione alle condizioni ambientali del territorio interessato dalle trasformazioni promosse dai nuovi strumenti di pianificazione.

Verranno interessati dal procedimento di VAS non solo le scelte strategiche del documento di piano ma anche gli indirizzi generali e le azioni principali dei due strumenti correlati che compongono il PGT: il Piano delle Regole ed il Piano dei Servizi.

La VAS, quale strumento di valutazione delle scelte di piano, prevede un processo parallelo a quello di definizione del Piano, con l'obiettivo di integrarne la componente ambientale in tutte le sue fasi, dalla definizione delle linee di indirizzo, all'elaborazione dei suoi contenuti, alla sua attuazione.

Se l'obiettivo primario nella revisione dei PGT dei tre Comuni è quello di addivenire ad un sistema di pianificazione integrato ed omogeneo esteso all'intero territorio Comunale, che produrrà comunque in questa prima fase tre PGT autonomi sotto il profilo amministrativo e di gestione del territorio non essendo ancora avvenuta la fusione dei tre Comuni in un unico Ente, si può attivare un procedimento unico di Vas che valuti in forma unitaria e coordinata i tre PGT considerandoli quale strumento di pianificazione esteso ad un ambito territoriale omogeneo.

Il procedimento di VAS applicato in forma unitaria ai tre PGT seguirà il normale iter, assegnando però all'Unione dei Comuni il ruolo di capofila per l'espletamento di tutta la procedura, con l'individuazione delle autorità e la gestione della conferenza fino all'emanazione del parere motivato finale, rimettendo poi ai Comuni l'adozione e l'approvazione dei nuovi PGT con le rispettive deliberazioni di Consiglio Comunale.

L'apertura del processo di valutazione con la conferenza di scoping, avrà il compito di raccordare e rendere omogenea la documentazione dei tre diversi strumenti urbanistici vigenti nell'indirizzo di una maggiore integrazione con la pianificazione di livello sovracomunale, a partire dalle nuove disposizioni sul contenimento del consumo di suolo e dall'aggiornamento del PTR.

Il rapporto ambientale dovrà prendere in esame sia gli aspetti generali condivisi tra i tre piani, sia quelli specifici delle trasformazioni specifiche promosso per ciascun territorio comunale.

I Vigenti PGT rappresentano la soglia di riferimento intermedia per valutare, rispetto alla soglia zero costituita dall'avvio della moderna pianificazione propugnata da regione Lombardia, con l'ambizioso progetto del governo del territorio integrato ai diversi livelli e rispetto alle tematiche strategiche, i possibili modelli alternativi per rendere attraverso i nuovi PGT la gestione del territorio in linea con gli indirizzi della pianificazione sovracomunale e maggiormente efficace nel raggiungimento degli obiettivi di integrazione e razionalizzazione del sistema territoriale complessivo.



4. QUADRO INTERPRETATIVO

4.1. QUADRO INTERPRETATIVO E STRATEGICO – CRITICITÀ E POTENZIALITÀ

Sulla scorta della lettura degli elementi che connotano il sistema insediativo ed infrastrutturale nel contesto territoriale ed ambientale, si è proceduto ad una prima valutazione delle criticità e delle potenzialità della struttura urbana e dei suoi impatti per poi procedere ad un'analisi più puntuale di come sono articolati i diversi centri urbani e delle strategie possibili per promuovere una pianificazione unitaria.

L'impostazione che dovrà essere seguita nella redazione dei nuovi PGT dovrà infatti perseguire l'obiettivo generale di un disegno strategico sinergico in grado di valorizzare l'integrazione delle scelte di razionalizzazione dei servizi e delle infrastrutture ed una politica coordinata ed unitaria di gestione delle regole di riqualificazione del tessuto urbano e di pianificazione dello sviluppo insediativo, sia per comparti destinati alla residenza che per le componenti delle attività economiche e degli ambiti specificamente produttivi.

L'analisi critica della situazione in essere e degli elementi emergenti vocazionali, nonché delle criticità e delle problematiche riscontrate dovrà portare a definire una proposta di linee d'indirizzo articolata rispetto alle tre componenti principali della pianificazione: sistema ambientale e paesistico (aree verdi, ecologia e paesaggio), del sistema insediativo (ambiti urbani infrastrutture ed attività economiche) e del sistema di mobilità.

4.1.1. LINEE DI INDIRIZZO PER IL SISTEMA AMBIENTALE E PAESISTICO (AREE VERDI, ECOLOGIA E PAESAGGIO)

L'analisi del quadro conoscitivo individua diversi valori ambientali e paesistici, oltre ad alcuni elementi di criticità puntuale.

Si deve innanzitutto rilevare che le aree urbane dei tre Comuni si inseriscono in un contesto di verde ambientale esteso e continuo che connota il territorio. Il territorio naturale è perlopiù caratterizzato da ampie aree boschive e da alcuni significativi ambiti agricoli coltivati, retaggio di un tempo la pratica agricola, come testimonia il sistema insediativo delle cascine era l'attività principale del territorio e le aree destinate alla coltivazione erano decisamente più estese, ma con l'abbandono delle attività primarie il



bosco ha avuto il sopravvento colonizzano il territorio.

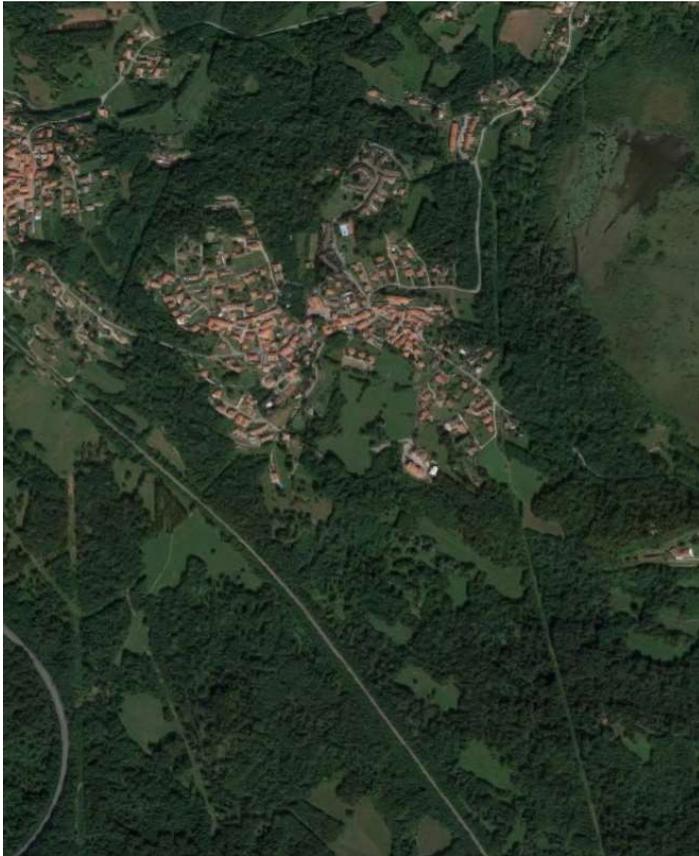
E' peraltro significativo segnalare che questo territorio è ancora oggi connotato dal sistema di aree umide della conca valliva prealpina formata con il ritiro dei ghiacciai, che ha dato vita al lago di Varese ed agli invasi lacustri oggi ridotti a stagni ed ad aree palustri, in un sistema continuo di ambiti umidi che conducono al lago di Comabbio e oltre fino al Ticino aree umide. Queste aree umide, di cui la più importante è certamente il laghetto di Biondronno, insieme alle sponde del lago di Varese caratterizzate da una presenza di canneti

tutelati quali habitat di rete natura 2000, rappresentano un capitale naturale di notevole valore, sia per le specie vegetali che per quelle animali, e contribuiscono a caratterizzare sotto il profilo paesaggistico il territorio, quale giustappunto del sistema dei rilievi morenici su cui si sono sviluppati gli insediamenti.



Anche l'ambiente agricolo rurale è fortemente permeato da tali caratteri ed è pertanto solcato da un esteso reticolo di canali e fossi che scolano le acque dei rilievi alimentando le aree umide.

L'estensione delle aree umide, che connotano questo ambito territoriale, ha portato a sviluppare gli insediamenti nelle zone dei rilievi che emergono dalla zona pianeggiante. I nuovi insediamenti e gli interventi di completamento del margine urbano dovranno pertanto tener conto di questa connotazione sia sotto il profilo ambientale, evitando di compromettere la funzionalità delle aree umide che non risultano peraltro idonee all'edificazione, sia sotto il profilo paesaggistico, ponendo attenzione all'inserimento dei nuovi edifici perché tenga conto della morfologia particolare dei terrazzamenti morenici e nel contempo sia rispettosa del sistema delle vedute che qualificano i rilievi e che dagli abitati esistenti sui rilievi si aprono verso il lago e verso le catene montuose dell'arco prealpino.



Le aree umide hanno peraltro condizionato il tracciato delle infrastrutture di collegamento tra i nuclei abitati, e la possibilità di realizzare nuove strade di collegamento non risulta particolarmente agevole in questo contesto. Anche gli interventi necessari per realizzare percorsi alternativi all'attraversamento dei centri urbani, considerato che il calibro della viabilità storica non risulta adeguato rispetto alle attuali condizioni del traffico, deve necessariamente confrontarsi con le caratteristiche geomorfologiche ed idrogeologiche del territorio.

Il sistema paesistico locale è poi caratterizzato dal tessuto storico di antica formazione dei nuclei originari attorno cui si sono sviluppati i paesi, e dal sistema dei presidi rurali costituiti dalle cascine, che, venuto meno l'economia agricola su cui si è basata la civiltà fino al primo dopoguerra, hanno perso l'originaria funzione e di cui rimangono i complessi di edifici, solo in parte recuperati a fini esclusivamente abitativi.

Fanno da contraltare a questa condizione di qualità alcuni elementi di criticità riferibili ai caratteri dello sviluppo urbano recente, con episodi di conurbazione lungo le direttrici di viabilità primaria, e alcune strutture destinate alle attività produttive insediate in contesti non idonei ad ospitare tali attività sia rispetto al disturbo del traffico e delle emissioni generate che dall'impatto paesaggistico rispetto al contesto o rispetto alle vedute.

Anche i margini del tessuto urbano sono in alcuni casi caratterizzati da un edificato che non si integra con il contesto ambientale circostante e risultano privi di elementi di armonizzazione o di mitigazione con il paesaggio boschivo od agricolo del territorio.

In questo contesto i processi di trasformazione urbana, sia per i piccoli interventi di qualificazione degli ambiti già edificati, sia per gli interventi urbanistici più estesi, possono rappresentare un'opportunità per una migliore integrazione paesaggistica e per una mitigazione ambientale degli impatti delle funzioni urbane sul territorio, in particolare quando il margine urbano risulta prossimo alle aree di maggiore sensibilità paesaggistica e vulnerabilità degli habitat naturali, quali l'ambito del lago e le zone palustri.



Unione dei Comuni Ovest lago di Varese

In relazione a queste criticità si pongono pertanto sia i temi della rigenerazione urbana (con la ricerca di un livello di equilibrio paesistico e complessivo superiore), sia della qualità e coerenza dei tessuti periurbani rispetto alle esigenze di strutturazione, efficienza e qualità territoriale complessiva (ambientale, paesistica, insediativa e infrastrutturale). Il tutto relazionato all'esigenza del contenimento di consumo di suolo.



OPPORTUNITÀ

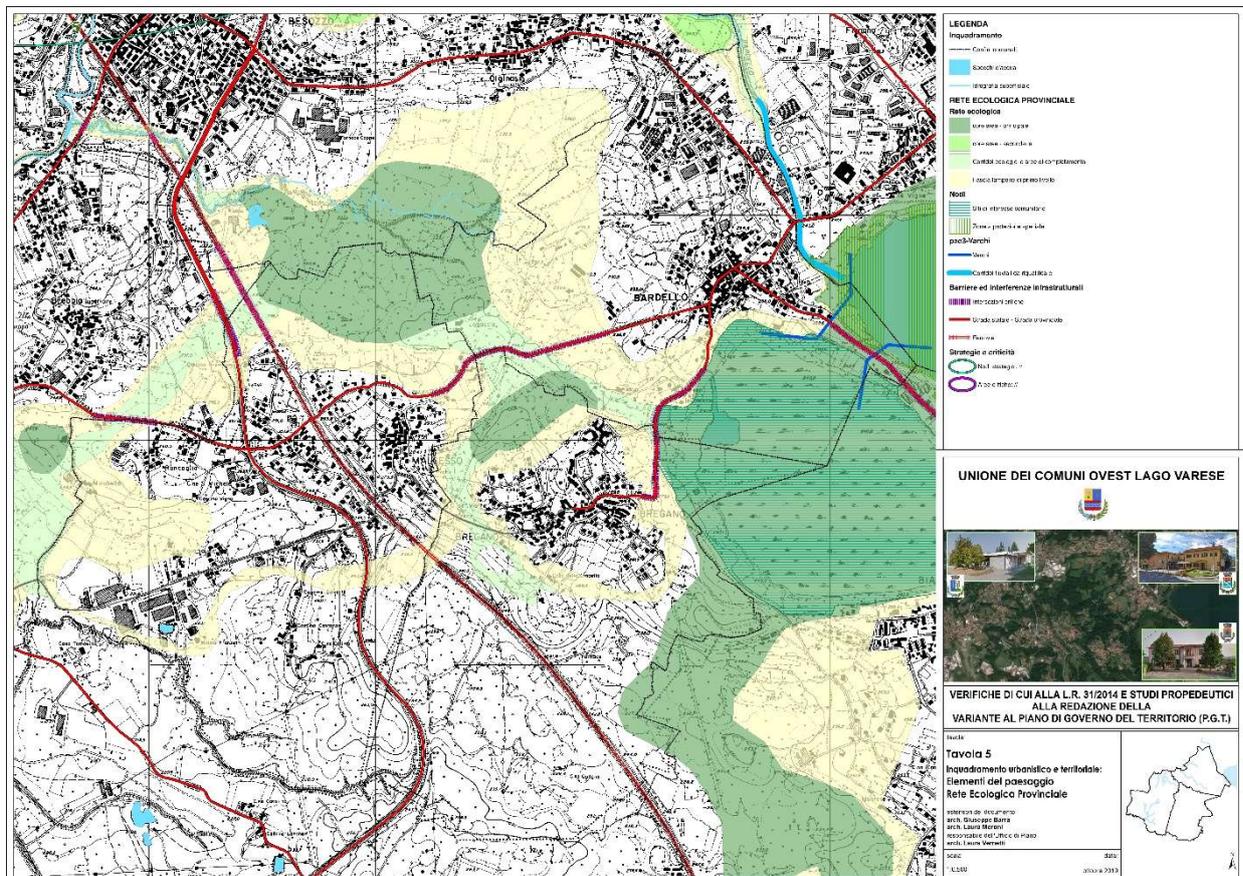
Articolazione e varietà del sistema paesistico/ambientale locale.

Il sistema ambientale delle aree di elevata naturalità e degli ambiti agricoli e boschivi rappresenta ancora un elemento caratterizzante per questa parte di territorio. Sono infatti riconoscibili:

- Il sistema lacuale e degli habitat palustri del lago di Biandronno, che estende la sua influenza sulle aree umide che si insinuano nella pianura agricola e nel sistema forestale
- Le aree boscate che risultano in progressiva espansione, connotate da un sistema di vegetazione differente in relazione ai caratteri idrogeologici del territorio;
- Gli ambiti agricoli caratterizzati da un paesaggio rurale della civiltà contadina prealpina, fatta di piccoli appezzamenti, di un sistema di fossi e riali, di strade campestri e di filari che delimitano i campi e rappresentano una rete ecologica diffusa di particolare valore paesaggistico ed ecologico
- il sistema geomorfologico locale, in cui i rilievi ed i terrazzamenti morenici caratterizzano sia la percezione del paesaggio sia la natura del soprassuolo.

Questo sistema paesistico e geomorfologico trova alcuni elementi di tutela ambientale specifica riferita a rete natura 2000 ed alle direttive comunitarie in termini di habitat:

- La ZPS delle alnete del lago di Varese;
- Il SIC del lago di Biandronno.
-



A margine di questo territorio anche il corso d'acqua del Bardello interessato dalla proposta di Contratto di fiume che consentirà di attivare progetti mirati di riqualificazione del corso d'acqua, di gestione



integrata del rischio idraulico e della valorizzazione naturalistica, e di promozione della fruizione anche mediante percorsi di connessione ciclabile e pedonale con la rete provinciale esistente.

Questi elementi del sistema ambientale, pur non rappresentando parti di un sistema unitario, possono svolgere specifici ruoli di valorizzazione del sistema locale.

Rispetto alle potenzialità connettive e alla possibile valorizzazione del territorio, gli ambiti agricoli e la rete dei percorsi rurali interconnessi con il sistema dell'abitato che si sviluppa sui rilievi, può svolgere un ruolo importante, per garantire l'estensione della rete sovracomunale nella fascia tra il lago di Varese ed il Lago Maggiore.

L'ampia articolazione del sistema ambientale determina quindi la necessità di valorizzare le qualità presenti e di ristabilire le connessioni tra il sistema insediativo e quello ambientale, in particolare sotto il profilo paesaggistico.

Funzionale a questo scopo può essere la costruzione di una rete della fruibilità urbana connessa a quella ambientale necessaria per attivare un processo di riappropriazione del territorio, dei suoi significati e dei suoi valori ambientali.

Connessione ecologica e margini urbani.

Le linee di indirizzo per il sistema ambientale e paesaggistico non possono prescindere dalle valenze che le aree agricole ed il sistema delle aree boscate rappresentano per garantire la continuità della rete ecologica in un territorio in cui le principali arterie viabilistiche di grande traffico, e le conurbazioni che si sono sviluppate lungo tali direttrici, rappresentano delle barriere difficilmente valicabili per la fauna ed elementi di interruzione della continuità degli habitat naturali quali elementi di riduzione della funzionalità ecologica e del potenziale di biodiversità del territorio .

Un progetto sulla funzionalità delle connessioni ecologiche tra il parco naturale del Campo dei Fiori e il Parco del Ticino ha messo in luce l'importanza di questo ambito territoriale per conservare la continuità dei corridoi ecologici, individuando gli interventi strategici per il superamento delle barriere e la conservazione dei varchi nella continuità delle conurbazioni e demandando alla pianificazione locale la pianificazione e la preservazione delle aree libere quali elementi di ambito diffuso al fine di garantire l'efficienza della rete ecologica promossa da Regione Lombardia nel quadro di una rinnovata attenzione ai temi della biodiversità e della qualità del paesaggio, intesa non "semplicemente" come tutela delle bellezze naturali bensì nella più ampia e ricca accezione di bene ecosistemico.

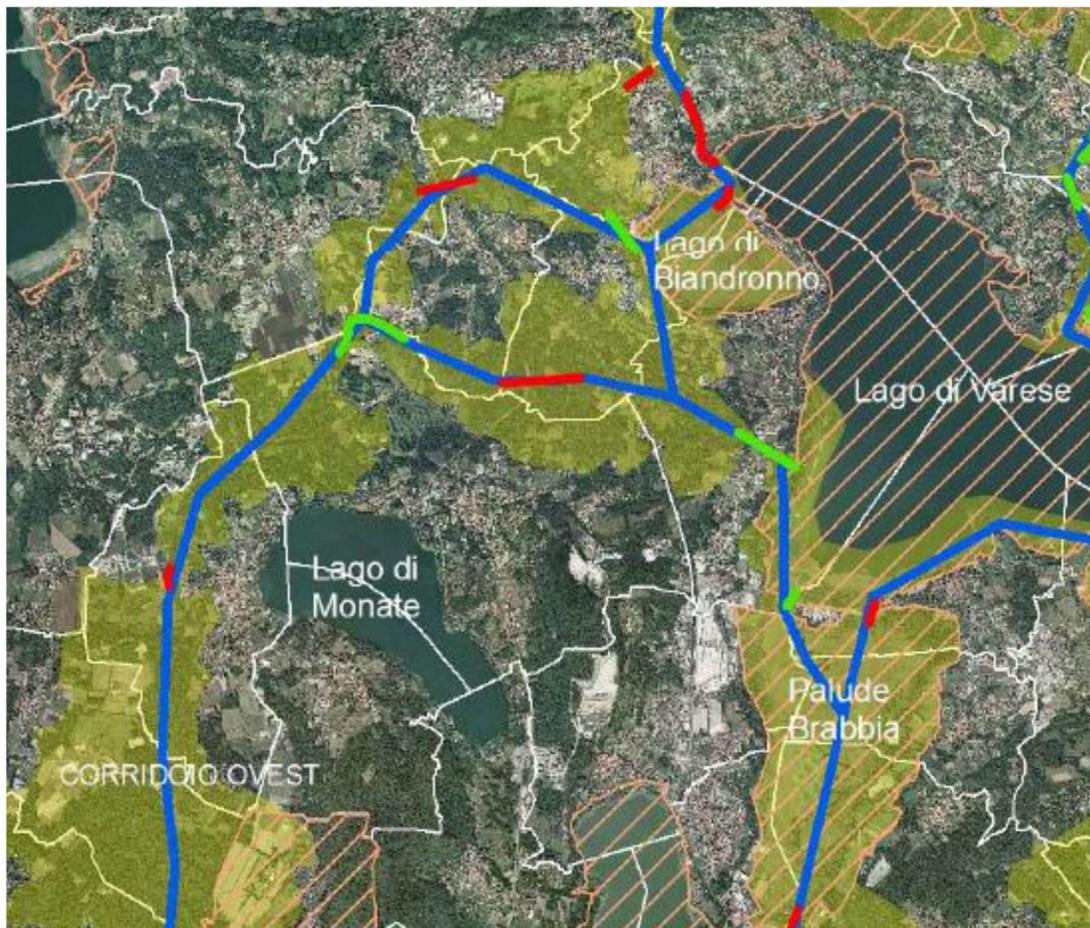
Il piano dovrà porre pertanto particolare attenzione alla conservazione dei varchi esistenti, che separano le conurbazioni urbane e delle aree dedicate alla creazione di elementi di connessione della rete ecologica con il superamento delle barriere infrastrutturali, conservando le aree agricole ed il patrimonio boschivo destinato a rafforzare il sistema ecologico degli ambiti di elevata naturalità.



CRITICITÀ

Fenomeni conurbativi lungo le direttrici di viabilità

I fenomeni conurbativi recenti hanno dispiegato i loro effetti principalmente lungo le direttrici di viabilità primaria nelle aree più esterne del sistema insediativo dei tre comuni (la sp 50 e la ss 626) ed in maniera minore lungo la viabilità intercomunale, limitando l'estensione insediativa alle propaggini del tessuto abitato.



In prossimità di questi ambiti di sviluppo insediativo recente, si registra una frammentazione del territorio libero dovuta a episodi insediativi isolati. È pertanto importante, sotto questo profilo, prevedere un progetto di riorganizzazione insediativa di tale contesto, in cui sistema insediativo e sistema infrastrutturale vengano opportunamente implementati e completati secondo un disegno urbanistico di natura compiuta, che in alcuni casi travalica i confini amministrativi, in grado di rispondere alle esigenze funzionali e di qualificazione paesaggistica.

I residui elementi di discontinuità dell'urbanizzato richiedono pertanto azioni di salvaguardia, ridisegno e attribuzione di significato al fine di garantire, per il futuro, sufficienti livelli di connessione ambientale.



Assenza di adeguate opportunità di fruizione del sistema ambientale

La forte connotazione locale del sistema ambientale e del sistema insediativo non è sufficientemente sostenuta da un sistema fruitivo efficiente e organizzato, pur in presenza di elementi strutturali di una certa rilevanza.

Da questo punto di vista si registrano le seguenti criticità:

- la ciclabile circumlacuale del lago di Varese, non risulta ad oggi opportunamente connessa con i centri abitati dei Comuni;
- non esistono percorsi ciclabili di collegamento tra i centri urbani;
- la rete delle strade e dei sentieri in ambito rurale non è opportunamente valorizzata in chiave fruitiva.

Scarsa qualificazione paesaggistica delle aree produttive.

I comparti destinati agli insediamenti produttivi risultano scarsamente qualificati sia per quanto riguarda la dotazione di infrastrutture sia per quanto riguarda un adeguato inserimento sotto il profilo dell'impatto ecologico e della mitigazione paesaggistica.

Occorre pertanto che il piano partecipi, insieme alle altre azioni di programmazione settoriale, alla riqualificazione di tali comparti sotto questi profili.

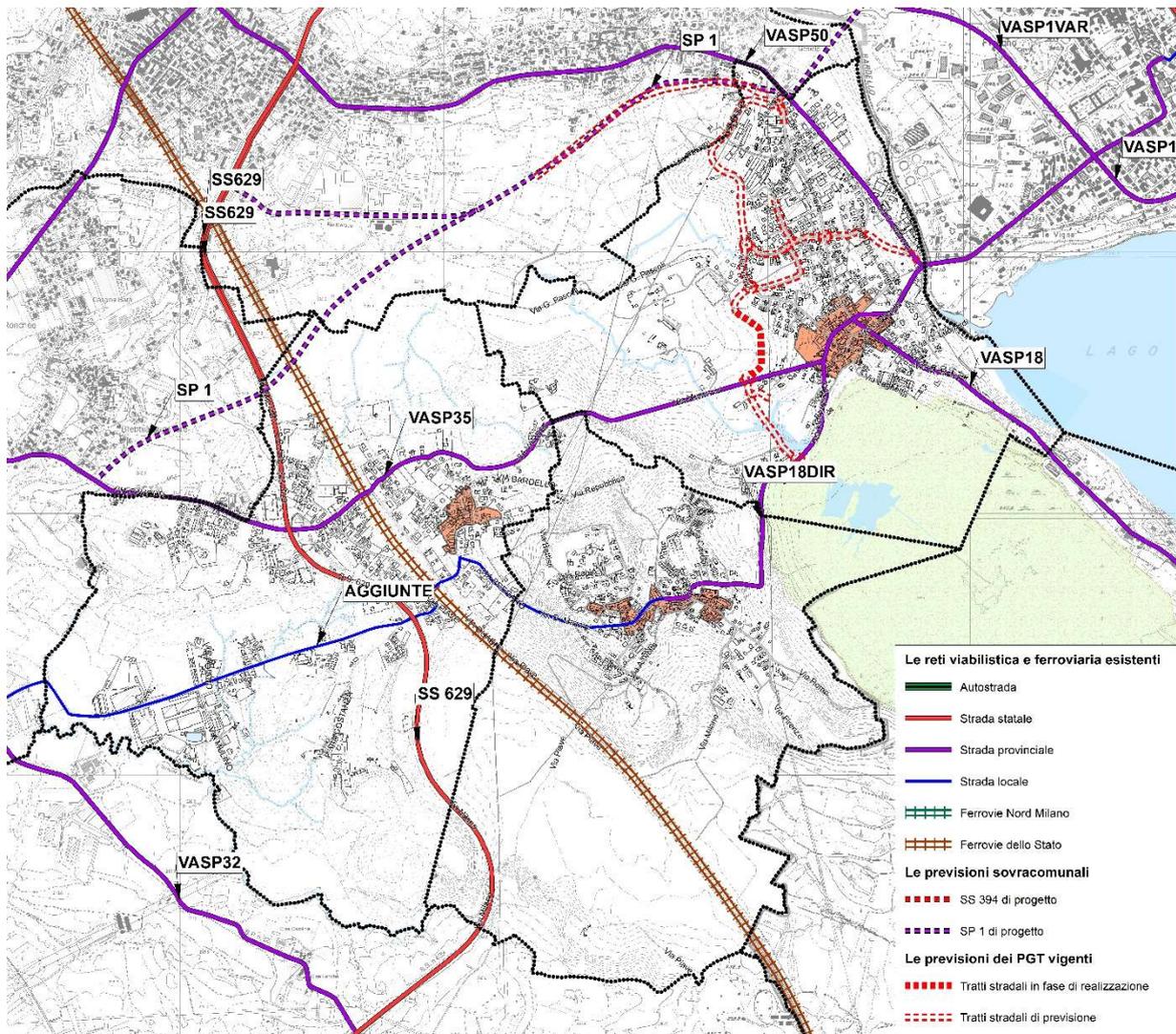


4.1.2. OPPORTUNITÀ E CRITICITÀ DEL SISTEMA DELLA MOBILITÀ

Infrastrutture e rete stradale sovracomunale

Gli insediamenti presenti in questo ambito territoriale sono collegati alle due principali direttrici viabilistiche, retaggio dei più recenti sviluppi del sistema infrastrutturale: a nord-est la ramificazione della viabilità circumlacuale costituita dalle strade provinciali che collegano Varese e l'autostrada A 8 (che lo collega a Varese e a Milano) con il Lago Maggiore e la Svizzera, ad ovest con la ss 626 (Vergiate – Besozzo) che collega la parte nord del lago maggiore con lo snodo tra la direttrice del Sempione ed il sistema autostradale che collega la Lombardia con il Piemonte allo sbocco del Lago Maggiore nel Ticino. Queste due principali direttrici viabilistiche rappresentano i lati di un triangolo che ha per vertice in nodo d'intersezione di queste arterie, poco a nord dell'area interessata dai tre comuni e che delimita questo sistema territoriale intercettando il sistema insediativo di Bardello da un lato e di Malgesso dall'altro.

Ed è proprio lungo queste due direttrici che si sono sviluppati i comparti insediativi che accolgono le attività economiche principali del territorio.



Mentre i centri abitati dei tre Comuni si collocano lungo la direttrice trasversale, che da Bardello intercetta la direttrice provinciale, Varese-Angera, e si dirama a servire i paesi sorti nella zona interna dei laghi di Monate e Comabbio. Questa arteria, anch'essa di livello provinciale ma caratterizzata da un livello di



servizio e da caratteristiche geometriche decisamente meno performanti delle altre direttrici principali, intercetta nel territorio di Malgesso la SS 626, fungendo così da collegamento secondario tra i due assi. E' proprio questa funzione secondaria, rispetto al ruolo principale di collegamento tra i centri urbani lungo questa direttrice, che rappresenta uno degli elementi di criticità per questo territorio, perché induce un traffico di attraversamento che nulla ha a che vedere con i centri abitati ma che determina un impatto negativo particolarmente significativo in quanto attraversa i centri abitati mettendo in sofferenza la rete stradale locale e gli abitati che si affacciano su tali vie.

Per quanto riguarda il sistema della mobilità locale, anche se i diversi strumenti di pianificazione che si sono succeduti prevedevano la realizzazione di nuove viabilità di evitamento dei centri abitati, in particolare di Bardello, non sono state realizzate nuove infrastrutture che li bypassano, con una progressiva crescita del disagio correlata all'aumento costante del traffico.

Rete stradale locale

Le principali infrastrutture di viabilità che innervano il sistema di mobilità interno all'area e che collegano i centri urbani, sono la SP 35 che collega Bardello con Malgesso, cui si affianca la Sp 18 che collega anch'essa i due centri ma transitando attraverso Bregano.

Se la prima direttrice è gravata da una significativa quota di traffico di attraversamento con le criticità di cui si è parlato nel paragrafo precedente, la seconda direttrice funge esclusivamente da collegamento interno, avendo un tragitto più lungo e tortuoso è utilizzata solo dai residenti per spostarsi da un centro all'altro avendo come Bregano come uno dei nodi principali degli spostamenti.

L'intersezione delle principali direttrici di viabilità, in corrispondenza del nodo di Bardello, interessa in maniera pesante il centro urbano, ed in particolare il nucleo di antica formazione. Questo crocevia di viabilità che si sovrappone e coincide con le vie del centro urbano rappresenta l'elemento di maggiore criticità della viabilità per il Comune di Bardello. Sono diverse le vie del centro interessate dal traffico di attraversamento ed il calibro ridotto delle strade storiche del centro urbano, unito alla presenza di strutture pubbliche importanti, di attività economiche e di servizio e delle abitazioni tipiche del centro storico, costituite dai palazzi e dagli edifici a corte edificati al margine delle strade, rendono la situazione ancora più impattante, rispetto a quanto avviene negli altri tronchi stradali interessati sempre dal traffico di attraversamento ma inserito in un tessuto urbano di matrice più recente, con i giardini a fare da mitigazione rispetto al traffico, e con calibri stradali e dotazione di marciapiede che riducono la situazione di rischio. I piani precedenti, compreso quello vigente, hanno cercato soluzione nella creazione di un sistema di circonvallazione nella zona nord-ovest, che ridurrebbe almeno in parte la criticità dirottando parte del traffico di attraversamento all'esterno del centro urbano. Nel corso degli anni sono stati realizzati solo alcuni tratti di questa nuova viabilità, non consentendo ancora di raggiungere un livello minimo di funzionalità. Lo spostamento del traffico andrebbe comunque ad interessare altri insediamenti residenziali di recente realizzazione. Resta pertanto da valutare quale soluzione viabilistica perseguire, se lo spostamento del traffico all'esterno o un sistema di gestione della circolazione con piccoli interventi di adeguamento della viabilità del centro urbano, per ottenere un risultato accettabile in termini di riduzione dell'impatto del traffico e mantenimento dell'accessibilità delle zone del centro per le attività economiche.

L'attraversamento del territorio di Malgesso dalla strada provinciale e dalla statale non pone gli stessi problemi in termini di impatto del traffico e di congestione della viabilità locale. Le problematiche indotte dalle arterie di viabilità sovracomunale rispetto alla rete locale sono invece da ricondurre alla barriera che queste due direttrici rappresentano, in particolare la ss 626, all'interno del tessuto urbano, rendendo difficili i collegamenti tra le diverse parti del contesto insediativo urbano. Tale situazione è peraltro



aggravata dalla linea ferroviaria che attraversa anch'essa il centro urbano parallelamente alla ss 626. Diventa pertanto fondamentale mettere in atto interventi volti a migliorare le connessioni tra le diverse parti del tessuto edificato, in particolare nella fascia ad ovest della ss 626. Contestualmente per quanto concerne l'area centrale risulta importante mettere in sicurezza il sistema degli attraversamenti in corrispondenza dei percorsi che attraversano la strada provinciale per collegare i principali servizi urbani. Anche la zona produttiva, che risulta separata ed autonoma rispetto al centro urbano, richiede un miglioramento della viabilità, sia per quanto riguarda l'accessibilità ed il collegamento con le direttrici principali, riducendo il traffico pesante di attraversamento del centro, sia per quanto concerne il miglioramento della rete locale di servizio e della dotazione di parcheggi funzionale all'insediamento produttivo

L'abitato di Bregano presenta problematiche minori rispetto agli altri due, tutte riconducibili al problema della sicurezza e di una migliore mobilità interna alle vie del centro, in quanto di calibro ridotto e perlopiù prive di marciapiedi.

Rete ciclopedonale

Sia all'interno dei centri urbani, sia quali collegamenti tra i centri, non sono presenti percorsi ciclopedonali tali da contribuire in modo significativo agli spostamenti.

Si evidenzia quindi la mancanza di una rete ciclabile sebbene le caratteristiche morfologiche del territorio non ostacolano tale tipologia di mobilità.

La rete ciclabile potrebbe peraltro fungere da elemento di sviluppo del territorio collegando i paesi con il sistema ciclabile del lago di Varese, oggi molto frequentato sotto il profilo turistico quale ciclovia di collegamento tra Varese ed il sistema dei laghi.

Pur in assenza di un disegno programmato del sistema della mobilità è possibile immaginare direttrici privilegiate di fruizione che dalla realizzazione di un percorso ciclabile sovracomunale possano poi rappresentare dorsali di collegamento urbano al servizio delle principali infrastrutture di pubblico interesse, nonché rete di valorizzazione delle bellezze naturali e paesaggistiche del territorio

POTENZIALITÀ

a. Riqualficazione del sistema di viabilità sovracomunale con la creazione di un collegamento diretto tra la SP 1 e la ss 626

La realizzazione del tronco di collegamento tra la SP 1 e la SS 626 rappresenta la vera alternativa al traffico di attraversamento che interessa i centri abitati e che utilizza la sp 50 come percorso privilegiato di collegamento tra Varese e la zona dei laghi di Comabbio e Monate.

Oltre a tale previsione un nuovo tratto di infrastruttura di viabilità strategica, previsto negli strumenti di pianificazione e programmazione sovralocali ma la cui attuazione non è prevista a breve termine, il sistema della viabilità primaria è interessato da due altre ipotesi di interventi strategici che non prevedono nuovi tratti viari ma la razionalizzazione e l'adeguamento delle infrastrutture esistenti. Entrambi importanti ed in grado di garantire significativi miglioramenti per il traffico locale dei tre Comuni.

Il primo riguarda la riorganizzazione della circolazione della viabilità provinciale che interessa il territorio a sud del lago di Varese, e che pertanto comporta una riqualficazione anche del nodo di Bardello, con una riduzione del traffico pesante in transito ad alcuni interventi di adeguamento dei tronchi stradali in ambito urbano.



Il secondo riguarda il declassamento funzionale della ss 626 con la riqualificazione degli incroci ed il miglioramento dei collegamenti e del servizio a livello locale, con conseguenze positive nei raccordi di accessibilità al centro urbano di Malgesso.

b. Caratteri del sistema urbano periferico dei centri urbani dei tre comuni e possibilità di riorganizzare il sistema complessivo della viabilità urbana.

I caratteri sfrangiati dello sviluppo urbano dei tre Comuni, consentono di ipotizzare un progetto urbanistico che contestualmente alla realizzazione di alcuni interventi strategici per il completamento del tessuto insediativo, prevede la possibilità di realizzare piccoli interventi di ricucitura ed integrazione del sistema della viabilità urbana. A fianco a tali interventi di realizzazione di nuovi piccoli tratti di viabilità al servizio degli insediamenti è opportuno prevedere l'adeguamento della rete stradale esistenti e dei nodi principali, ove possibile, per migliorare il livello di sicurezza sia viabilistico che pedonale.

c. Sistema della mobilità dolce possibilità di realizzazione di un percorso intercomunale al servizio del territorio e dei centri abitati.

Il recupero e la valorizzazione dei tracciati di alcune strade campestri utilizzate in passato per spostarsi tra i paesi consente di realizzare un percorso ciclopedonale che interconnette i centri urbani dei Comuni e li collega con la ciclabile del lago di Varese transitando all'interno di un paesaggio rurale particolarmente piacevole e suggestivo. La ciclovia rappresenta un'opportunità significativa per valorizzare il contesto agricolo e le bellezze naturali del territorio e per conseguire una migliore integrazione tra i paesi, rendendo accessibili i centri urbani ed i servizi di valenza intercomunale anche attraverso la mobilità dolce.

Si ritiene peraltro utile sviluppare una rete ciclabile locale che possa mettere a sistema nel tessuto urbano la rete dei servizi.

CRITICITÀ

a. Incompleta definizione del sistema di viabilità urbana

Il sistema della viabilità urbana nel comune di Bardello presenta diversi punti di incompleta definizione. Mentre nel margine ovest è possibile ipotizzare soluzioni di completamento e messa in rete del sistema (a fronte dei diversi interventi di completamento insediativo previsti), non sembra invece di facile soluzione il problema dell'attraversamento del centro urbano, di cui si possono ridurre le criticità attraverso un diverso sistema di organizzazione dei percorsi ed alcuni puntuali interventi sull'edificato e su alcuni tratti di strada.

Per alcune porzioni di viabilità esistente nei tre comuni è poi opportuno ipotizzare nuove regolamentazioni d'uso, anche con l'ausilio di sensi unici e divieti di svolta utili a implementare e aumentare la dotazione di spazi di sosta e a regolare in modo più efficiente e sicuro il traffico urbano.

b. Pericolosità di alcuni nodi di viabilità urbana

Lungo i percorsi di viabilità urbana esistono diverse intersezioni con un elevato livello di pericolosità, sui quali è opportuno intervenire al fine di garantire una migliore sicurezza, anche se i margini stradali non sempre consentono un idoneo adeguamento dell'incrocio o del tracciato stradale.

c. Assenza di un sistema ciclabile per la fruizione o a servizio del sistema urbano – criticità orografiche per la messa in rete dei due sistemi

Come già richiamato nel capitolo precedente la mancanza di una rete ciclabile rappresenta una mancata opportunità per sviluppare una fruibilità dell'ambiente agricolo e naturale e valorizzare in tale chiave il



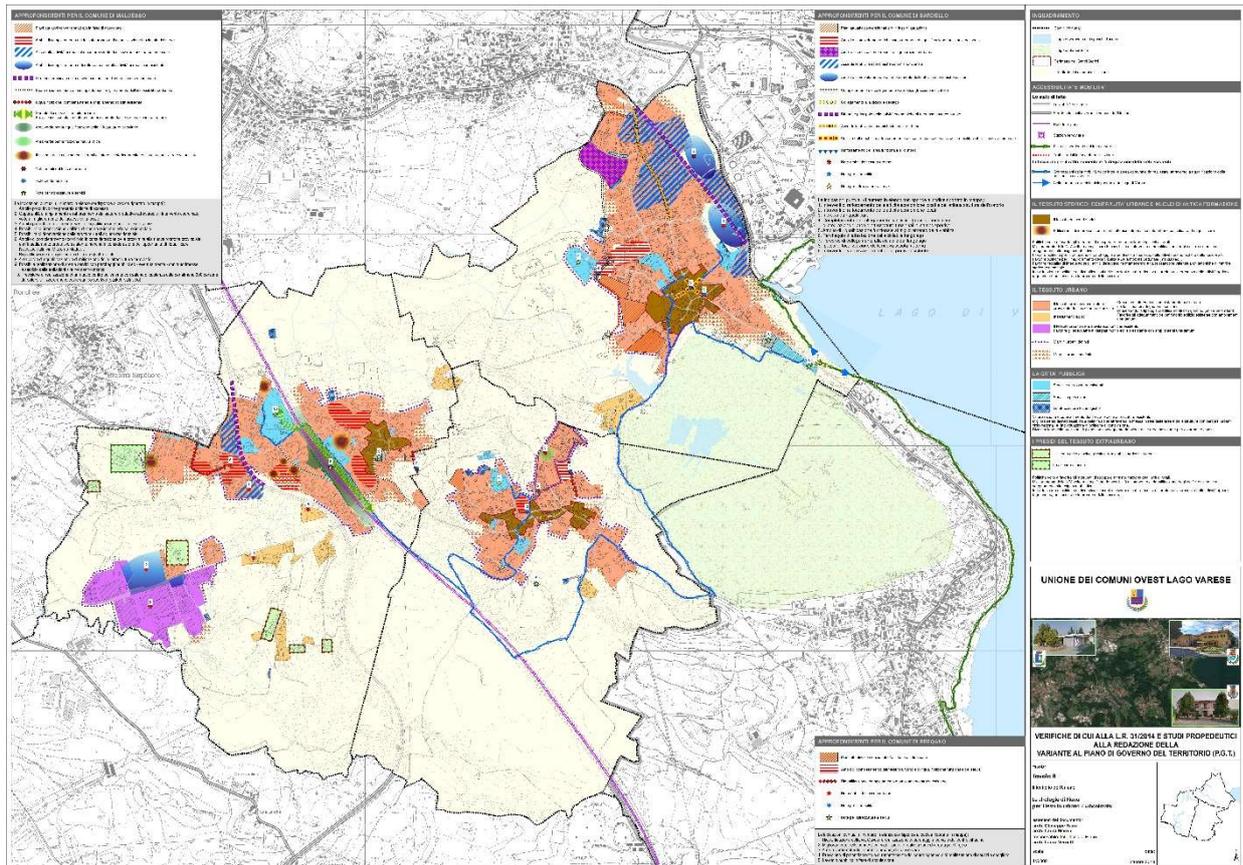
Unione dei Comuni Ovest lago di Varese

contesto paesaggistico e consentire l'interconnessione tra i Comuni anche attraverso i mezzi di mobilità ecologicamente sostenibile e funzionale al benessere psico-fisico dell'individuo .



4.1.3. OPPORTUNITÀ E CRITICITÀ DEL SISTEMA INSEDIATIVO

Il sistema insediativo dei tre paesi si è sviluppato attorno agli originari nuclei di antica formazione, seguendo poi, come ulteriore elemento guida dell'espansione le infrastrutture di viabilità sovracomunale, che nel caso di Bardello ed in parte di Malgesso hanno consentito l'insediamento di attività economiche rilevanti in relazione alla buona accessibilità garantita dal diretto collegamento con direttrici di traffico di livello provinciale e regionale, nonché con la prossimità con polarità urbane quali Gavirate e Besozzo.



Il tessuto urbano più recente si è sviluppato, dal secondo dopoguerra ad oggi, seguendo un modello urbano differente rispetto a quello del nucleo originario omogeneo, e per certi versi poco ordinato. E' un tessuto caratterizzato da case di abitazioni singole e ville o villette con giardino privato, spesso servite da strade private, prive di marciapiede e di ridotta dimensione. L'insieme crea un contesto paesaggisticamente piacevole, con edifici di basso impatto immersi in un verde diffuso con una significativa presenza di alberature ornamentali, in particolare nelle zone più esterne del centro abitato. Ciò non significa che il tessuto urbano sia caratterizzato da una buona qualità, perché lo sviluppo insediativo è avvenuto senza un criterio ordinatore e privo di regolarità. Gli ambiti insediativi dei tre comuni si presentano infatti con ampie aree inedificate che si insinuano nel tessuto e che prive di una funzionalità agricola risultano perlopiù poco qualificate sotto il profilo paesaggistico e naturale.

La forma dell'agglomerato è oggi dominata da una successione di episodi isolati prevalentemente costituiti da unità residenziali monofamiliari, che, quand'anche strutturalmente ne presentino le caratteristiche, non riescono ad acquisire i caratteri del quartiere urbano.

Il tessuto si connota per una sostanziale disomogeneità con un reticolo viario poco razionale e non gerarchizzato. Anche le strutture pubbliche, al di fuori del centro storico, non assurgono a punti di riferimento per l'organizzazione urbana.



Unione dei Comuni Ovest lago di Varese

Per quanto riguarda il sistema industriale, diversi opifici appartenenti al primo periodo dell'industrializzazione, sono presenti all'interno del tessuto residenziale, mentre il comparto produttivo più consistente e significativo è frutto di uno sviluppo insediativo recente, per certi versi ordinato e coerente, che si è sviluppato ad ovest del centro abitato di Malgesso in un comparto produttivo sovracomunale condiviso con il confinante Comune di Brebbia.



Mentre l'altro importante ambito in cui si sono insediate attività economiche sia di natura produttiva che commerciali e di servizi e rappresentato dalla porzione di tessuto urbano in Comune di Bardello attraversato dalla Provinciale Varese-Angera.



Questi ambiti destinati alle attività produttive ed economiche conservano ancora significative aree libere funzionali per consentire opportunità di sviluppo insediativo e nel contempo di una migliore qualificazione di tali ambiti in termini di servizi ed infrastrutture.



Altre aree produttive di più recente edificazione sono collocate ai margini del tessuto residenziale, connotate da monotonia funzionale e paesaggistica.

Il sistema commerciale, peraltro poco consistente, parallelamente allo sviluppo del sistema insediativo, ha visto muovere il suo baricentro dai negozi di vicinato, collocati nel “centro”, alle nuove polarità di alcuni edifici a specifica destinazione collocati lungo la viabilità principale e legati a una scala territoriale più vasta (anche perché solitamente localizzati in prossimità dei nodi delle reti infrastrutturali).

Il sistema dei servizi è comunque sufficientemente strutturato e distribuito, anche se privo di un’organizzazione territoriale polarizzata per funzioni (poli dell’istruzione, polo dell’infanzia, polo sportivo, polo amministrativo/culturale, ecc.), in quanto costruito rispetto alla dimensione delle singole comunità e non funzionale ad un servizio intercomunale, al di là i poche eccezioni quali le strutture scolastiche.

OPPORTUNITÀ

a. Specificità locali – caratteri paesaggistici del tessuto storico.

Il centro storico costituisce il principale punto di riferimento per la vita sociale del tessuto urbano di ciascun comune.

Gli elementi ordinatori del quadro paesaggistico del centro storico sono le strutture pubbliche del Municipio e dei palazzi che ospitano i servizi e gli assi principali di attraversamento.

Il sistema delle corti tipico delle strutture rurali dei tre centri rappresenta ancora oggi un modello insediativo vivo da conservare e riqualificare. Il centro storico di Bardello è invece caratterizzato anche dalla presenza di palazzi e ville storiche e conserva anche nell’aspetto delle cortine edilizie che prospettano sulle strade principali i caratteri dei centri urbani più importanti.



b. Elementi ordinatori del sistema edificato recente.

Il tessuto urbano più recente si è sviluppato adattandosi alla disorganica conformazione della proprietà fondiaria su cui è calato il modello tipologico delle case singole con giardino, di diverso valore architettonico e paesaggistico, in funzione dei diversi stili di riferimento per le diverse epoche di costruzione.



E' un tessuto non particolarmente ordinato nella trama e privo di spunti per la creazione di centralità e per la caratterizzazione urbana degli spazi pubblici, relegati al mero ruolo di elementi di connessione ed accessibilità al sistema degli insediamenti privati.

I giardini alberati ed in genere il verde privato diffuso rappresentano il valore aggiunto di questo modello poco qualificato sotto il profilo urbano

c. Frangia urbana sud ed aree periurbane intercluse

Il margine esterno del tessuto urbano è spesso connotato da un limite non definito e la transizione verso la zona agricola si caratterizza per una serie di spazi a verde privati poco qualificati, utilizzati come orti o prolungamento dei giardini afferenti alle abitazioni.

Significativa è la presenza di sfrangiature e vuoti urbani presenti anche nelle aree più interne del tessuto. Il carattere puntuale e disomogeneo della distribuzione di questi vuoti comporta l'attivazione di specifiche azioni progettuali, se non riferite all'opportunità del loro riutilizzo al fine di contenere il consumo di suolo più esterno, quantomeno per creare opportunità di migliore qualificazione del tessuto urbano sia in termini di dotazione di servizi sia in termini di completamento del sistema paesaggistico del contesto centrale.



d. Insediamenti produttivi dismessi e possibilità di riprogettazione urbana

Sono presenti sul territorio comunale diversi nuclei produttivi dismessi. Essi possono essere letti sia in termini di potenzialità (legata al loro riutilizzo e ai processi di riqualificazione urbana sottesi) sia in termini di criticità (per gli elementi di contrasto che attualmente generano sull'intorno).

La loro natura, dimensione e localizzazione non è omogenea. Prevalentemente si tratta di aree dismesse distribuite puntualmente all'interno del tessuto edificato, di dimensione variabile e si prestano, per la



maggior parte, ad un riutilizzo in veste residenziale o polifunzionale coerente con i caratteri del tessuto limitrofo. La loro ridotta dimensione e la distribuzione casuale non consentono, in genere, di associare al loro recupero importanti azioni di riqualificazione urbanistica generale.

Fa eccezione l'allevamento avicolo abbandonato, di significativa dimensione posta al margine del tessuto urbano di Bardello, la cui riqualificazione funzionale richiede attente valutazioni in relazione al contesto agricolo circostante ed all'accessibilità.

CRITICITÀ

a. Dinamiche evolutive recenti e criticità del sistema insediativo.

Il sistema insediativo recente si è sviluppato come processo di addizione per parti successive e nelle porzioni più recenti non sono leggibili elementi ordinatori o gerarchie urbane.

Ne deriva la predominanza di assetti monofunzionali residenziali in cui la buona dotazione complessiva di servizi sovrappone solo parzialmente ai caratteri diffusi di bassa qualità urbana.

Ad eccezione delle porzioni limitrofe al centro storico e agli elementi ordinatori del tessuto urbano non sono presenti strutture di servizio e aree verdi che consentono una distribuzione diffusa di servizi e di qualità urbana.

b. dinamiche evolutive recenti ed elementi di fragilità del sistema produttivo.

La crisi generale del settore manifatturiero ha determinato fenomeni di degrado e sottoutilizzo territoriale nei poli di insediamento industriale più maturo (insediamenti produttivi interni al tessuto urbano). Il comparto produttivo è caratterizzato dalla presenza di attività produttive ancora vitali e in attività. Le operazioni di riqualificazione urbana e ambientale sono quindi condizionate dalla necessità di consentire il proseguimento (e anche il potenziamento) delle attività garantendo il loro consolidamento anche mediante l'offerta di un mix funzionale più ampio.

L'azione di piano deve pertanto ricercare, per i diversi contesti, le specifiche soluzioni necessarie a risolvere il sottoutilizzo e il degrado delle aree e degli edifici interessati, individuando soluzioni paesistico ambientali e di destinazione d'uso utili al rilancio economico e territoriale.

Si pone pertanto il tema di ridefinire le funzionali insediabili e il rapporto di queste con il sistema urbano complessivo (in termini di rapporto con il sistema viario, con il sistema dei servizi e con il tessuto residenziale) al fine di ottenere una rivitalizzazione economica e occupazionale.

c. criticità di connessione territoriale ed urbana, anche relativamente al sistema dei servizi

Il sistema urbano rado, nato per processi di addizione successiva, si caratterizza per bassi livelli di connessione interna, sia in riferimento al sistema viabilistico, che nella porzione sud appare incompleto, sia per quanto riguarda la mobilità dolce (per la quale manca un assetto di rete complessivo).

Le connessioni tra sistema urbano e sistema ambientale appaiono deboli, anche per effetto delle barriere costituite dalle principali direttrici di viabilità, che costituiscono una barriera difficilmente superabile per le utenze deboli.

Laddove storicamente presenti, i percorsi di connessione tra sistema urbano e sistema ambientale appaiono scarsamente valorizzati.

d. processi conurbativi e saldature in atto

Un ulteriore elemento portante del sistema economico locale è costituito dal sistema lineare attestato sulla SP 50, ove si sono concentrate le attività economiche commerciali e terziarie locali, che rileva però la presenza di ampie aree inutilizzate, che possono rappresentare opportunità per un completamento qualificato del sistema insediativo non solo del comparto ma più in generale del contesto urbano.



Unione dei Comuni Ovest lago di Varese

Se ciò costituisce un elemento di forza economica del sistema locale, non va però dimenticato che ne derivano anche elementi di complessità e criticità territoriale, in termini di impatti generati (traffico, emissioni, ecc.), di fenomeni conurbativi connessi, di qualità ambientale e paesistica in genere. In quest'area si genera anche una richiesta di servizi (parcheggi, trasporti, ecc...) legati agli addetti insediati, ai flussi di traffico generati.

e. elementi di frangia e aree libere intercluse;

La presenza di tessuti di frangia urbana, e di aree intercluse libere determina un'ulteriore penalizzazione dei caratteri di qualità urbana, ingenerando anche potenziali fenomeni di usi impropri delle aree libere.



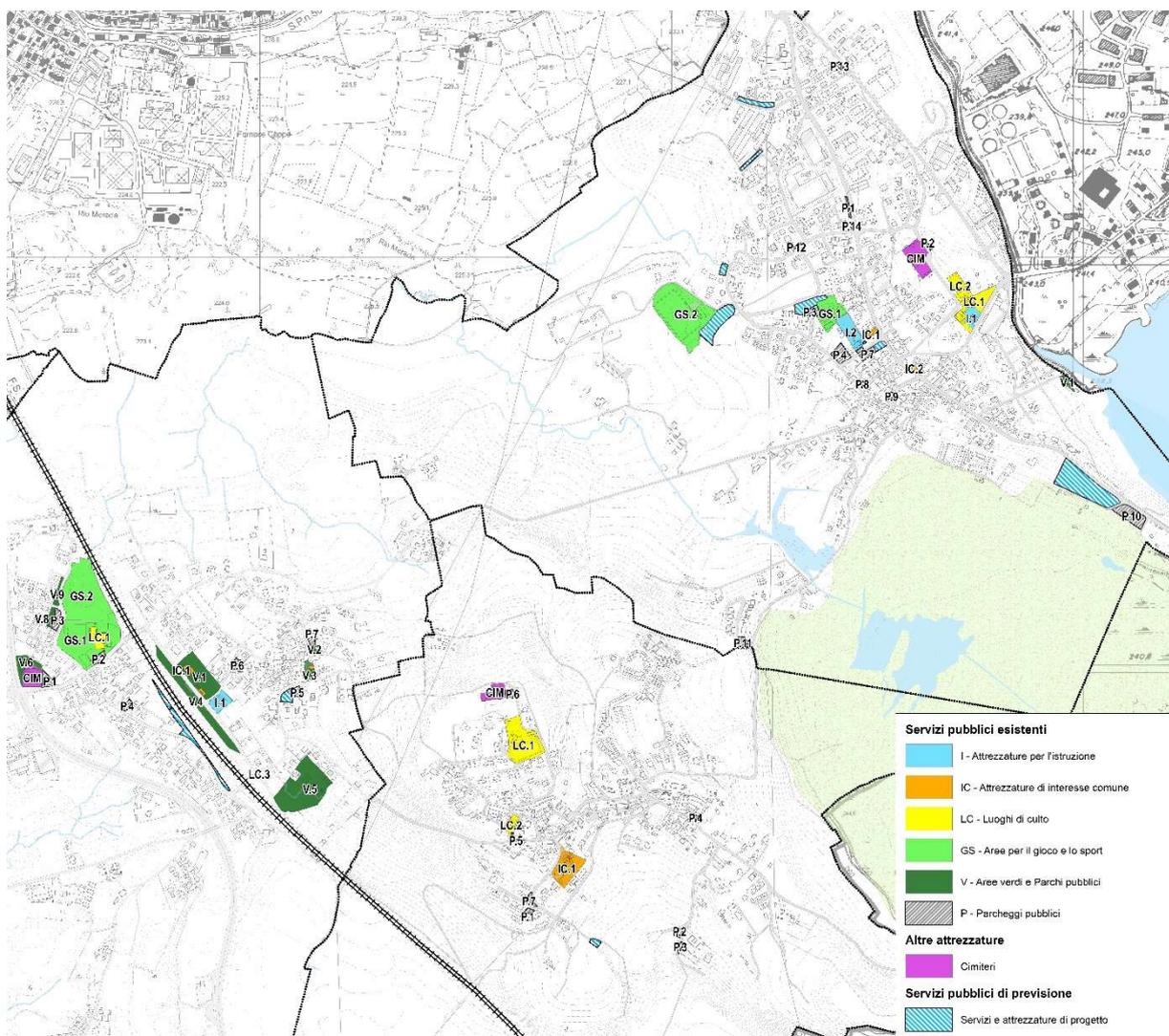
4.1.4 I SERVIZI ESISTENTI

In questo paragrafo si riportano sommariamente i dati relativi ai servizi esistenti.

Nel conteggio sono ricompresi unicamente i servizi relativi ad apposite strutture edilizie di carattere pubblico o di interesse pubblico, tralasciando pertanto quella serie di attività che possono essere riconosciute quali servizi di interesse collettivo non specificamente riferibili ad aree e strutture pubbliche o convenzionate quale interesse pubblico.

Non sono altresì individuate le aree per parcheggi pubblici in quanto dovranno essere oggetto di specifiche individuazioni e valutazioni in riferimento al livello di servizio ed alla funzione svolta in rapporto alle destinazioni cui risultano correlate.

Le destinazioni delle singole aree per servizi riportate nella tabella seguente sono riferite allo schema grafico allegato e devono intendersi come indicative.



– Individuazione dei servizi esistenti



Unione dei Comuni Ovest lago di Varese

Num.	Cat.	Sigla	Servizio	SLP stimata (mq)	SUPERFICIE (mq)
Comune di Bardello					
I servizi esistenti					
1	I	I.2	Scuola primaria "Molinari"	715	2.879
2	I	I.1	Scuola materna "Sala"	250	1.391
3	IC	IC.1	Municipio	780	518
4	IC	IC.2	Uffici postali	120	118
5	LC	LC.1	Parrocchia di Santo Stefano	800	3.212
6	LC	LC.2	Parrocchia di Santo Stefano - oratorio	0	2.065
7	GS	GS.1	Campo sportivo comunale	200	3.808
8	GS	GS.2	Campo sportivo di via Pascoli	150	14.098
9	V	V.1	Verde attrezzato lungolago con chiosco	0	690
10	P	P.1	Parcheeggio di via Piave	0	254
11	P	P.2	Parcheeggio di via Don Alfredo Camera	0	153
12	P	P.3	Parcheeggio di via Pascoli	0	488
13	P	P.4	Parcheeggio di via Matteotti	0	1.299
14	P	P.5	Parcheeggio di via Matteotti	0	31
15	P	P.6	Parcheeggio di via Matteotti	0	146
16	P	P.7	Parcheeggio di via Matteotti	0	649
17	P	P.8	Parcheeggio di piazza Trieste	0	114
18	P	P.9	Parcheeggio di via Cantore	0	139
19	P	P.10	Parcheeggio di via Mazzini	0	2.382
20	P	P.11	Parcheeggio di via Monte Grappa	0	451
21	P	P.12	Parcheeggio di via Verdi	0	128
22	P	P.13	Parcheeggio di via Puccini	0	165
23	P	P.14	Parcheeggio di via Piave	0	69
I servizi di previsione					
24	P	P.15	Parcheeggio di via Puccini	0	990
25	P	P.16	Ampliamento parcheggio di via Matteotti	0	470
26	V	V.2	Verde pubblico di via Vitali	0	1.806
27	V	V.3	Verde pubblico di via Puccini	0	540
28	V	V.4	Verde pubblico di via Pascoli	0	3.305
29	V	V.5	Verde pubblico di via Verdi	0	422
30	V	V.6	Area verde e per il tempo libero	0	7.681
Altre attrezzature					
31	CIM		Cimitero comunale	0	3.420



Unione dei Comuni Ovest lago di Varese

Comune di Bregano					
I servizi esistenti					
1	IC	IC.1	Municipio con ambulatorio e parcheggi pertinenti e pubblici + parcheggio+ campi tennis	450	4.191
2	LC	LC.1	Santuario con casa parrocchiale, parcheggio e zona sportiva con campo da calcio	485	6.803
3	LC	LC.2	Oratorio	115	1.019
4	P	P.1	Parcheggio entro PL di via Piave	0	268
5	P	P.2	Parcheggio entro PL di via Milano	0	192
6	P	P.3	Parcheggio entro PL di via Milano	0	220
7	P	P.4	Parcheggio di via Roma	0	76
8	P	P.5	Parcheggio di via Mazzini	0	148
9	P	P.6	Parcheggio cimitero	0	344
10	P	P.7	Parcheggio entro PL di via Piave	0	473
I servizi di previsione					
11	IC	IC.2	Lavatoio pubblico	0	377
Altre attrezzature					
12	CIM	CIM	Cimitero	0	1.759
Comune di Malgesso					
I servizi esistenti					
1	I	I.1	Scuola elementare Alessandro Manzoni	1120	1.686
2	IC	IC.2	Ambulatorio e farmacia	275	137
3	IC	IC.1	Municipio	333	333
4	IC	IC.4	Pensilina fermata autobus	6	15
5	IC	IC.3	Ufficio postale	88	88
6	LC	LC.3	Cappella di via Roma - via Quadri	7	7
7	LC	LC.1	Chiesa	740	739
8	LC	LC.2	Casa Parrocchiale	500	371
9	GS	GS.1	Area verde oratorio	0	11.535
10	GS	GS.2	Parco Din Don	0	13.046
11	V	V.1	Parco Municipio	0	5.199
12	V	V.2	Area verde di via Cavour	0	268
13	V	V.3	Area verde con parcheggi di piazza Marconi	0	966
14	V	V.4	Area verde e parcheggi di viale Rimembranze	0	5.184
15	V	V.5	Area verde	0	10.670
16	V	V.6	Area verde cimiteriale	0	1.848
17	V	V.7	Area verde di via Roncaglia	0	298
18	V	V.8	Area verde di via Besozzo	0	672
19	V	V.9	Area verde di via Besozzo	0	554
20	P	P.1	Parcheggio cimitero	0	819
21	P	P.2	Parcheggio di via Varese	0	544
22	P	P.3	Parcheggio di via Besozzo	0	754
23	P	P.4	Parcheggio di via San Michele	0	354



Unione dei Comuni Ovest lago di Varese

24	P	P.5	Parcheggio di via Roma	0	267
25	P	P.6	Parcheggio di via Garibaldi	0	588
26	P	P.7	Parcheggio di via Cavour	0	232
27	P	P.8	Parcheggio di via Roncaglia	0	1.011
28	P	P.9	Parcheggio di via Cavour	0	400
I servizi di previsione					
29	V	V.10	Area verde	0	1.851
30	V	V.11	Area verde	0	497
31	P	P.10	Parcheggio pubblico	0	819
Altre attrezzature					
32	CIM	CIM	Cimitero	0	2.150



4.2 LE ALTERNATIVE DI PIANO

4.2.1 ALTERNATIVE DISPONIBILI E IPOTESI DI PIANO

A fronte degli obiettivi prefissati e dell'individuazione delle criticità e potenzialità locali sono valutabili alcuni scenari alternativi per la pianificazione.

Gli scenari ipotizzabili devono comunque essere riferibili all'obiettivo dichiarato di contenimento del consumo di suolo e di riutilizzo del tessuto urbano esistente, ricomprendendo in questa formulazione l'ampia dotazione di aree libere intercluse all'edificato presenti nella porzione meridionale del comune, che determina la necessità di limitare l'erosione delle porzioni di territorio comunale più esterne.

L'utilizzo delle aree libere deve poi concorrere alla formazione di quelle direttrici di connessione urbana e ambientale ora assenti dall'assetto urbano.

Possono pertanto delinearsi le seguenti alternative di Piano:

- 1) alternativa definibile di **"ipotesi zero"**, cioè di riconferma dello stato di fatto in termini di pesi insediativi e di funzioni insediabili così come definiti dal vigente PGT. Dato il quadro di previsioni non attuate del PGT tale ipotesi non risolve i temi relativi a:

Essa consente certamente di limitare il consumo di suolo, ma restano critiche e deboli le possibilità di rimuovere le criticità di attuazione emerse nel periodo di vigenza dell'attuale PRGC.

Tale ipotesi sconta inoltre le seguenti **criticità** di fondo:

- non risolve le criticità di attuazione emerse rispetto al completamento del disegno infrastrutturale programmato nella parte ovest, sud ed est del paese;
 - non affronta il tema della ridefinizione del margine urbano e della maggiore strutturazione del sistema dei servizi all'interno del tessuto edificato, soprattutto in riferimento alla porzione nord/est del comune, che pur interessata dalla presenza del nuovo ospedale sconta problemi di connessione urbana e di strutturazione del sistema dei servizi alla persona;
 - comporta la necessità di riconfermare nel loro complesso le previsioni di insediamento produttivo non attuate, al fine di perseguire residui livelli di sviluppo economico. Ciò determina l'impossibilità di ripensare, anche in diminuzione, le ipotesi di consumo di suolo agricolo sottese non solo alle previsioni insediative ma anche a quelle indotte dalle previsioni del tracciato tangenziale ovest posto a servizio delle aree produttive di espansione;
 - a fronte delle criticità di attuazione emerse non consente di reperire le risorse per il potenziamento del sistema dei servizi urbani, pur in presenza di potenziali reiterazioni di vincolo per aree a servizi;
 - non risolve l'organizzazione della frangia urbana sud e est del sistema urbano, in termini di coerenza infrastrutturale e di potenziamento del sistema dei servizi;
 - non risponde alla necessità di ridefinire il rapporto con l'ospedale, anche solo in termini di mitigazione e separazione tra nucleo urbano ed ambito ospedaliero;
 - non risponde alla domanda di potenziamento e differenziazione del sistema economico locale.
- 2) alternativa definibile di **"massima densificazione"**, cioè di concentrazione degli interventi esclusivamente nel tessuto urbano consolidato, esclusivamente mediante interventi di riqualificazione funzionale. Tale ipotesi pregiudica, per il futuro, la possibilità di operare scelte graduali di evoluzione urbana a fronte del manifestarsi di nuovi scenari evolutivi (del sistema sociale ed economico complessivo);
 - 3) alternativa definibile della **"riqualificazione e riorganizzazione urbana, degli spazi liberi, delle aree di frangia, degli insediamenti produttivi, del centro storico"** che senza negare la possibilità di interventi puntuali di densificazione o di ridefinizione del perimetro urbano li orientino però al miglioramento delle valenze urbane del costruito o alla risoluzione dei temi emersi nel



corso delle analisi (riqualificazione paesaggistica, rivitalizzazione delle attività economiche, ricostruzione della trama verde di connessione ecologica, riorganizzazione del sistema dei servizi) consentendo il reperimento delle risorse necessarie all'interno dei processi di trasformazione edilizia e urbanistica programmati.

Un ulteriore elemento di riflessione rispetto alle alternative disponibili è quello relativo al tema dell'integrazione tra le tre realtà urbana con una conseguente razionalizzazione e migliore articolazione delle attività di servizio.

L'analisi delle potenzialità e opportunità evidenzia la forte presenza di tessuti monofunzionali. Nel territorio urbano sono presenti numerose strutture per adeguata dimensione per consentire un utilizzo plurifunzionale o intercomunale, che risultano però scarsamente interconnesse e prive di un'organizzazione complessiva in grado di valorizzarle in forma di sistema.

Sono individuabili due modelli di organizzazione alternativi:

- a) alternativa dell'organizzazione **"diffusiva"** del sistema dei servizi e di relazione, accentuando i gradi di diffusione dei servizi equipollenti in tutti e tre i centri urbani.
- b) Alternativa della **"connessione a rete dei servizi e del sistema di relazione"**, che trova nella riconferma dei poli esistenti (eventualmente da riorganizzare) e nel potenziamento della loro connessione (urbana e ambientali) la risposta alle necessità di maggior qualificazione del sistema insediativo integrato delle tre realtà comunali e di contemporanea massimizzazione delle economie di scala e di gestione;

Le amministrazioni Comunali hanno già messo in atto alcune iniziative consistenti nella direzione della razionalizzazione ed integrazione di tale sistema. I nuovi PGT dovranno pianificare proseguendo in tale direzione per conseguire un progetto di riorganizzazione del sistema volto a qualificare ed a potenziare i poli di servizio più significativi: il centro sportivo sportivo, un polo polifunzionale, che assumerà una valenza di natura ricreativa e di spazio di incontro e socializzazione, e quello scolastico integrato con le attività di natura culturale. Il piano dovrà promuovere inoltre azioni di integrazione e connessione dei servizi anche in tema di accessibilità mediante la creazione di una rete ciclabile intercomunale.

L'ipotesi diffusiva è ottimale solo in linea teorica, per l'impossibilità di fare fronte al reperimento delle risorse economiche necessarie al suo reale funzionamento.

L'alternativa della interconnessione in un progetto insediativo unitario ed integrato tra i tre comuni consente invece di massimizzare l'offerta disponibile (in termini di accessibilità) attraverso le risorse e le aree rise disponibili dai processi compensativi o perequativi introdotti dalla LR 12/05, perseguendo al contempo un disegno di possibile qualità urbana e ambientale.



5. IL PROGETTO DI PIANO

5.1. INQUADRAMENTO GENERALE E SINTESI DEI CONTENUTI.

La revisione dei PGT fatta in forma coordinata ed unitaria tra i tre Comuni avrà il compito di razionalizzare ed armonizzare un quadro pianificatorio definito dai vigenti PGT le cui previsioni risultano ad oggi perlopiù inattuato.

Il nuovo progetto urbanistico integrato, oltre ad operare la revisione delle scelte insediative nel rispetto di obiettivi di maggiore conservazione del patrimonio ambientale, dovrà proporre un radicale cambiamento delle modalità attuative, sia per quanto riguarda gli interventi strategici correlati agli ambiti di trasformazione, che per quanto concerne le regole deputate a disciplinare gli interventi sul patrimonio edilizio esistente.

Il ricorso alla perequazione urbanistica dovrà essere impostato su modelli che garantiscano una maggiore flessibilità e semplicità, consentendo una maggiore autonomia nell'attuazione degli interventi, e perseguendo finalità di maggiore correlazione con l'attuazione del piano dei servizi, con minori vincoli rispetto alla complessità delle azioni necessarie per l'attivazione di ogni singolo intervento.

Il Documento di Piano dovrà costituire uno strumento d'indirizzo che definisce linee strategiche di intervento, in particolare in merito all'assetto insediativo proposto, non solo di breve periodo ma anche di medio e lungo termine. Tale strumento, realizzato sulla scorta degli obiettivi strategici delle Amministrazioni, dovrà come riferimento insieme al quadro di area vasta, il progetto di integrazione ed unificazione dei tre comuni, e rappresentare anche uno strumento utile per un confronto con tutti gli attori locali. Questo vale in particolare per quanto riguarda gli insediamenti al confine con i sistemi economici delle polarità confinanti verso cui gravitano sia in termini di servizi infrastrutturali che di organizzazione urbana.

Rispondendo agli obiettivi delineati, i nuovi piani dovranno perseguire scenari di sviluppo territoriale riferibili alla valorizzazione delle qualità locali più che a scenari tipici e ricorrenti degli ultimi anni, ove lo sviluppo territoriale era inteso prevalentemente come fenomeno intensivo di uso e di consumo del suolo.

Ne dovrà derivare un quadro degli interventi coerente con gli scenari e gli obiettivi individuati, dove la riattribuzione di significato al sistema paesistico e ambientale, il completamento e l'integrazione della rete infrastrutturale, la riqualificazione del sistema urbano con il ridisegno delle aree di frangia, la rivitalizzazione del sistema economico/produttivo locale e la razionalizzazione del sistema dei servizi, dovranno delineare azioni di Piano coerenti con un assetto territoriale equilibrato in grado di tutelare e valorizzare sia il contesto naturale che quello paesaggistico.



5.2. INDIRIZZI PER IL QUADRO PROGETTUALE – IL SISTEMA PAESISTICO AMBIENTALE.

5.2.1. LA COMPONENTE AMBIENTALE

La nuova pianificazione integrata a livello territoriale dovrà riconoscere al sistema ambientale significati e ruoli ulteriori rispetto alle singole specificità rilevate, quali:

- funzione regolatrice del sistema ecologico locale e sovralocale, attraverso la ricostruzione e la difesa dei varchi di connessione con i sistemi naturali del fondovalle e del suo habitat fluviale attraverso la costruzione di una Rete Ecologica Comunale coerente con le indicazioni della Rete Ecologica provinciale (REP) e Regionale (RER);
- funzione di supporto alle attività agricole e agroforestali, che costituiscono il presidio delle aree libere e l'elemento di cultura materiale che consente di perpetuare le forme del paesaggio locale;
- funzione di valorizzazione e regolazione del sistema insediativo, previa la risoluzione dei conflitti di frangia e il potenziamento della fruizione ambientale.

Il sistema ambientale è interpretato dal PGT attraverso l'individuazione degli areali che ne costituiscono la struttura portante:

- il sistema delle **aree naturali di rete natura 2000** ed in particolare gli habitat costituiti dalle zone umide e palustri ;
- le rive del lago di Varese ed il corso d'acqua del Bardello;
- il sistema delle aree verdi di frangia, la cui salvaguardia risponde alla necessità di mantenere le residue aree libere di valenza ambientale all'interno di un sistema insediativo molto pervasivo e conurbato nell'ottica del rafforzamento del sistema delle connessioni ambientali previste dalla RER all'esterno del territorio comunale;
- gli ambiti agricoli che si inseriscono in un'areale boscato diffuso connotato da una vegetazione significativamente articolata e diversificata, sia in termini di valenze ecologiche e fruibili che paesaggistiche

Gli indirizzi per le scelte di piano contenute nella tavola della REC evidenziano gli elementi costitutivi individuati sulla base delle classificazioni provinciali (*core*, area primaria e secondaria, zone di completamento e zone tampone, varchi) e regionale.

A questi elementi si aggiungono, quali parti costitutive della rete ecologica locale, altri elementi di carattere ambientale che pur esterni alle reti sovralocali svolgono una funzione ecologica e ambientale che partecipa ad innalzare il livello di qualità ambientale e paesistico complessiva, con riflessi sulla qualità anche del sistema insediativo e i suoi gradi di connessione con il sistema ambientale.

Le azioni di tutela e valorizzazione, tuttavia, coprono un orizzonte più ampio di quello delineato dalla pianificazione della rete ecologica comunale.

Le aree libere rappresentate nelle tavole di Piano vengono infatti salvaguardate nella loro vocazione agricola, silvo-forestale e ambientale anche attraverso l'apparato normativo e cartografico del Piano delle regole caratterizzato dal carattere conformativo delle sue previsioni.

Le strategie e le azioni di Piano recepiscono alla scala locale, dettagliandole con maggior definizione, anche le altre indicazioni degli atti di pianificazione sovraordinata, quali:

- **il Piano di Indirizzo Forestale (PIF) della Provincia di Varese.**
- l'individuazione delle **Aree agricole strategiche del PTCP** (di cui all'art.15 comma 4 della LR 12/05). La proposta di aree agricole strategiche formulata dalla Variante di PGT, rispetto allo stato di fatto ed alla eliminazione di alcune previsioni insediative particolarmente aggressive



Unione dei Comuni Ovest lago di Varese

promosse dal vigente PGT, e pur a valle di puntuali erosioni derivanti da specifiche previsioni di piano, consolida la struttura del territorio agricolo con un piccolo saldo positivo dell'estensione delle aree strategiche originarie.



5.3. QUADRO PROGETTUALE – IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE.

L'approccio progettuale del piano è volto alla soluzione di tematiche locali del sistema viario. In particolare vengono proposte ipotesi di potenziamento dei livelli di connessione interna di interesse sovracomunale e della viabilità locale urbana, necessarie per ridurre l'impatto del traffico di attraversamento.

In questo senso esso partecipa a consolidare, alla scala comunale, quel "sistema di viabilità volto a consentire la gestione organizzata dei flussi di traffico secondo una logica gerarchica orientata alla diluizione capillare del traffico veicolare su tutto il territorio..." provinciale "... mantenendo e migliorando l'efficienza dei collegamenti verso i comuni che si qualificano come poli a livello provinciale..."¹ delineata dal PTCP di Varese.



¹ PTCP della Provincia di Varese – Relazione generale – pag. 56



5.3.1. AZIONI DI PIANO PER IL SISTEMA DELLA MOBILITÀ.

A fronte della premessa effettuata nel precedente paragrafo, il Piano articola le sue politiche su tre fronti:

- interventi per la **razionalizzazione dei collegamenti viari est/ovest interni all'edificato**, che interessano peraltro in parte la SP 50 quale tratto di connessione, al fine di spostare su tracciati più esterni al tessuto urbano i flussi di attraversamento, in particolare dei mezzi pesanti per quanto concerne il Comune di Bardello.
- interventi di **messa in sicurezza della viabilità interna** ai centri urbani. Per quanto riguarda prettamente l'aspetto della mobilità veicolare ciò avviene individuando i nodi della viabilità urbana principale in cui la realizzazione di interventi di fluidificazione (rotatorie) consentono la contemporanea messa in sicurezza del nodo, anche rispetto alle esigenze di mobilità delle utenze deboli.
- interventi di **completamento e potenziamento della rete della mobilità dolce** volti sia al potenziamento della fruizione del sistema ambientale sia al completamento della fruibilità del sistema urbano e in particolare per l'accesso al sistema dei servizi. Entrambi le porzioni della ciclabilità locale risentono comunque dei limiti imposti dalla morfologia locale, che vede nell'incisione valliva dell'Olona e negli elementi di terrazzamento verso Venegono (e la stazione ferroviaria) i principali ostacoli alla realizzazione di un sistema completamente fruibile per le componenti più deboli di utenza (anziani, bambini, ecc.).



5.4. QUADRO PROGETTUALE – IL SISTEMA INSEDIATIVO.

Le indicazioni di Piano per il sistema insediativo costituiscono un insieme di azioni tese a perseguire gli obiettivi prefissati.

Sembra opportuno ricordare gli obiettivi generali e specifici delineati durante la costruzione del piano e aventi relazioni dirette con le azioni di piano sul sistema insediativo:

1. Recupero del tessuto edilizio esistente e conseguente contenimento del consumo di suolo:
 - a) valorizzare le aree libere in ambito urbano;
 - b) contenere le previsioni insediative che interessano le aree di espansione nelle zone di maggior valore ambientale;
 - c) recuperare le aree dismesse con funzioni qualificanti;
2. Rivitalizzazione e qualificazione del Centro Storico:
 - a) Promuovere il recupero del centro storico per migliorare e valorizzare il centro urbano sia quale polo deputato ai servizi per i cittadini che come contenitore qualificato per le attività di economiche di servizio alla residenza;
 - b) conservare e valorizzare il Centro Storico per gli aspetti storico-culturali e per le opportunità di socializzazione;
 - c) migliorare l'accessibilità al centro storico con la creazione di parcheggi di prossimità;
 - d) valorizzare i servizi, gli spazi e gli edifici di interesse collettivo presenti nel centro storico nel rispetto delle caratteristiche morfologiche del tessuto;
 - e) definire modalità di recupero con particolare attenzione agli aspetti architettonici;
3. Attenzione agli aspetti ecologici e ambientali del territorio
 - a) Riconoscere e tutelare le aree agricole che separano il sistema insediativo sovracomunale di questo particolare contesto
 - b) Valorizzare le aree umide ed il sistema degli habitat naturali anche in chiave didattica e fruitiva
4. Riqualificazione del sistema urbano e riorganizzazione della mobilità
 - a) Riqualificare gli insediamenti lungo le direttrici di attraversamento urbano e creare adeguate opportunità per l'insediamento ed il consolidamento delle attività di servizio
 - b) Verificare e riorganizzare il sistema dei servizi pubblici e creare una rete urbana per la mobilità dolce



5.5. QUADRO PROGETTUALE - ATTUAZIONE DEL PGT – COMPARTI REGOLATI DAL PIANO DELLE REGOLE, AMBITI DI PEREQUAZIONE, AMBITI DI TRASFORMAZIONE

La Variante ha sostanzialmente riconfermato il perimetro del Tessuto urbano consolidato, operando prevalentemente in revisione degli ambiti di trasformazione.

All'interno di tale tessuto sono state invece apportate modifiche significative al sistema delle regole che disciplinano gli interventi.

Dal punto di vista delle strategie generali, gli indirizzi che il Documento di Piano definiscono per il tessuto consolidato si possono riassumere nei seguenti punti:

- il recupero dei nuclei di antica formazione quali ambiti privilegiati della riqualificazione urbana. Oltre alla vocazione residenziale, sempre riconosciuta, sono sviluppate azioni volte alla valorizzazione fruitiva delle componenti storico culturali e della qualità del centro urbano rispetto alla valorizzazione dei servizi pubblici e privati, presenti nel centro, l'edificato del centro storico viene peraltro interessato da un modello di pianificazione di dettaglio, volto a definire gli interventi di recupero funzionale degli edifici, rispetto ai mutati stili di vita, compatibili con l'obiettivo di tutela delle valenze storico-testimoniali del patrimonio edilizio di antica formazione;
- la riqualificazione del sistema urbano con previsioni che implicano sia la valorizzazione di specifici ambiti sia una maggiore strutturazione del sistema dei servizi;
- la soluzione di alcune specifiche criticità urbane, come ad esempio gli episodi di opifici produttivi dismessi o non più compatibili con il contesto, che rappresentano però delle opportunità per la rivitalizzazione del centro urbano;
- il riconoscimento della vocazione terziario/commerciale della direttrice storica della strada provinciale, con riconferma delle attività in essere;
- la soluzione dei problemi di connessione tra le diverse parti del tessuto urbano, sia viaria sia ciclopedonale.

Su tutto il territorio comunale viene poi ridefinita, dal PdR, la regolamentazione delle aree (edificabili o di completamento) ricomprese nel TUC.

Per le aree di completamento utili alla cucitura urbana nonché per il recupero delle aree dismesse di importanza puntuale e del sistema delle cascine storiche rispetto al contesto urbano, è posta in capo al Piano delle Regole l'individuazione degli strumenti operativi utilizzabili per la loro attuazione (Piani attuativi o permessi di costruire convenzionati) e la loro regolamentazione.



Unione dei Comuni Ovest lago di Varese

5.6. QUADRO PROGETTUALE – RIDUZIONE DEL CONSUMO DI SUOLO.

Regione Lombardia ha pubblicato i “criteri per l’attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo” – fascicolo interno al “Progetto di integrazione del PTR”.

LA CARTA DEL CONSUMO DI SUOLO

Il contenimento del consumo di suolo rappresenta uno degli obiettivi strategici a livello nazionale e regionale, ed il raggiungimento di tale obiettivo passa attraverso l’attuazione degli indirizzi della Legge Regionale n. 31 del 2014, con il recepimento degli indirizzi di legge e delle prescrizioni del PTR, nell’ambito della pianificazione comunale (PGT).

La legge regionale, introducendo la nuova lettera e bis) al comma 1 art. 10 della LR 12/05, specifica che la quantificazione e la descrizione del consumo di suolo avviene tramite uno specifico elaborato, denominato Carta del Consumo di suolo².

Le direttive regionali individuano una soglia temporale, che coincide con l’entrata in vigore della legge, che rappresenta il riferimento, rispetto alla pianificazione allora vigente, per verificare il recepimento nei nuovi strumenti urbanistici del contenimento e della riduzione del consumo di suolo e nel contempo misurare, secondo parametri oggettivi ed omogenei, il livello e la connotazione di utilizzo e di compromissione in essere del suolo, nell’ambito territoriale comunale.

Anche se risultano sufficientemente chiari e definiti i parametri che il PTR individua per verificare lo stato d’uso del territorio e le previsioni di pianificazione che determinano, rispetto ai criteri di legge, consumo di suolo, l’applicazione delle direttive regionali comporta alcune criticità, che lo studio per la redazione della carta del consumo di suolo deve affrontare per poter valutare correttamente l’efficacia del nuovo strumento urbanistico rispetto alla situazione del 2014.

Gli aspetti principali, su cui è necessario sviluppare una riflessione preliminare, sono sostanzialmente due.

Il primo aspetto riguarda la necessità di ricondurre ad un sistema omogeneo e coerente di lettura della situazione territoriale e delle previsioni urbanistiche gli strumenti urbanistici generali dei tre comuni, che sono stati ideati e costruiti secondo modelli di pianificazione differenti e che hanno pertanto operato con modalità differenti il tema dei nuovi insediamenti di espansione insediativa, ovvero individuando con criteri differenti le aree libere da assoggettare a pianificazione attuativa o i nuovi ambiti di trasformazione urbana.

Solo con la revisione e l’aggiornamento del PTR avvenuto nel dicembre 2018, e le direttive con le circolari applicative emanate nell’estate di quest’anno, sono stati proposti criteri univoci per la definizione dei parametri che entrano in gioco nella lettura del consumo di suolo. Non sempre per i PGT vigenti nei tre comuni, la classificazione del territorio per le previsioni risulta coerente con le i criteri con cui, in

² (il Piano delle regole *individua e quantifica, a mezzo di specifico elaborato denominato Carta del consumo di suolo, la superficie agricola, ivi compreso il grado di utilizzo agricolo dei suoli e le loro peculiarità pedologiche, naturalistiche e paesaggistiche, le aree dismesse, da bonificare, degradate, inutilizzate e sottoutilizzate, i lotti liberi, le superfici oggetto di progetti di recupero o di rigenerazione urbana; tale elaborato costituisce parte integrante di ogni variante generale o parziale del PGT che preveda nuovo consumo di suolo. L’approvazione della Carta del consumo di suolo costituisce presupposto necessario e vincolante per la realizzazione di interventi edificatori, sia pubblici sia privati, sia residenziali, sia di servizi sia di attività produttive, comportanti, anche solo parzialmente, consumo di nuovo suolo - lett e bis comma 1 art. 10 LR 12/05).*



applicazione dei principi della LR 31/2014 e del PTR, si deve procedere a leggere lo stato d'uso o di pianificazione del territorio secondo i dettami previsti per le verifiche sul consumo di suolo dalle direttive regionali.

Per procedere al calcolo degli indici relativi alle verifiche sul consumo del suolo è stato pertanto necessario procedere ad una lettura delle previsioni di piano dei tre PGT vigenti riconducendo ad una condizione omogenea le diverse previsioni urbanistiche, per evitare, ad esempio, che la classificazione dei servizi e degli insediamenti isolanti più consistenti quali presidi esistenti del tessuto urbano consolidato, risultasse fonte di fraintendimento per la verifica del consumo di suolo.

Questo al fine di agevolare, la modalità di pianificazione del territorio nella stesura della nuova Variante urbanistica di PGT, quale strumento urbanistico coordinato e redatto in forma unitaria per i tre comuni, definendo con medesimi criteri gli ambiti di trasformazione, sui quali si applica il principio della riduzione del consumo di suolo, e delle altre aree libere (ambiti di completamento e lotti liberi destinati ai nuovi insediamenti, con superficie superiore a 2.500 mq., superfici a verde per servizi urbani al di sopra della medesima soglia di superficie) che pur non essendo direttamente interessate, in questa prima fase di applicazione della legge alla riduzione del consumo di suolo, devono essere individuate e classificate nelle rispettive categorie di uso del suolo per la definizione degli indici urbanistici che permettono il confronto degli strumenti di pianificazione che si succederanno fino alla data ad oggi fissata nel 2050 per raggiungere il livello zero di consumo di suolo in Lombardia.

Una particolare attenzione è stata peraltro posta alla lettura delle previsioni insediative che riguardano i margini del tessuto urbano consolidato e gli ambiti di trasformazione, che spesso includono, a mio avviso in maniera non sempre coerente, insediamenti esistenti da riqualificare, che per la legge regionale lombarda rientrano a pieno titolo nella definizione degli interventi di rigenerazione urbana, (ancorché siano classificati dal PGT vigente tra gli Ambiti di Trasformazione).

L'elaborato grafico Tav 7 "*Carta del consumo di suolo: elementi dello stato di fatto e di diritto*" fotografa la situazione dell'uso del suolo e delle previsioni urbanistiche dei tre comuni rispetto alla classificazione stabilita dalle direttive regionali funzionali alla determinazione degli indici di utilizzazione ed urbanizzazione del territorio.

Nell'elaborato grafico il territorio è suddiviso nelle seguenti categorie:

- la superficie urbanizzata
- la superficie urbanizzabile
- la superficie agricola e naturale
- le aree di rigenerazione urbana.

A ciascuna delle categorie sono assegnate le diverse aree del territorio nello stato di fatto o nello stato di diritto, ovvero rispetto alle previsioni urbanistiche dello strumento vigente ed allo stato di attuazione alla data dell'entrata in vigore della L.R. 31/2014.

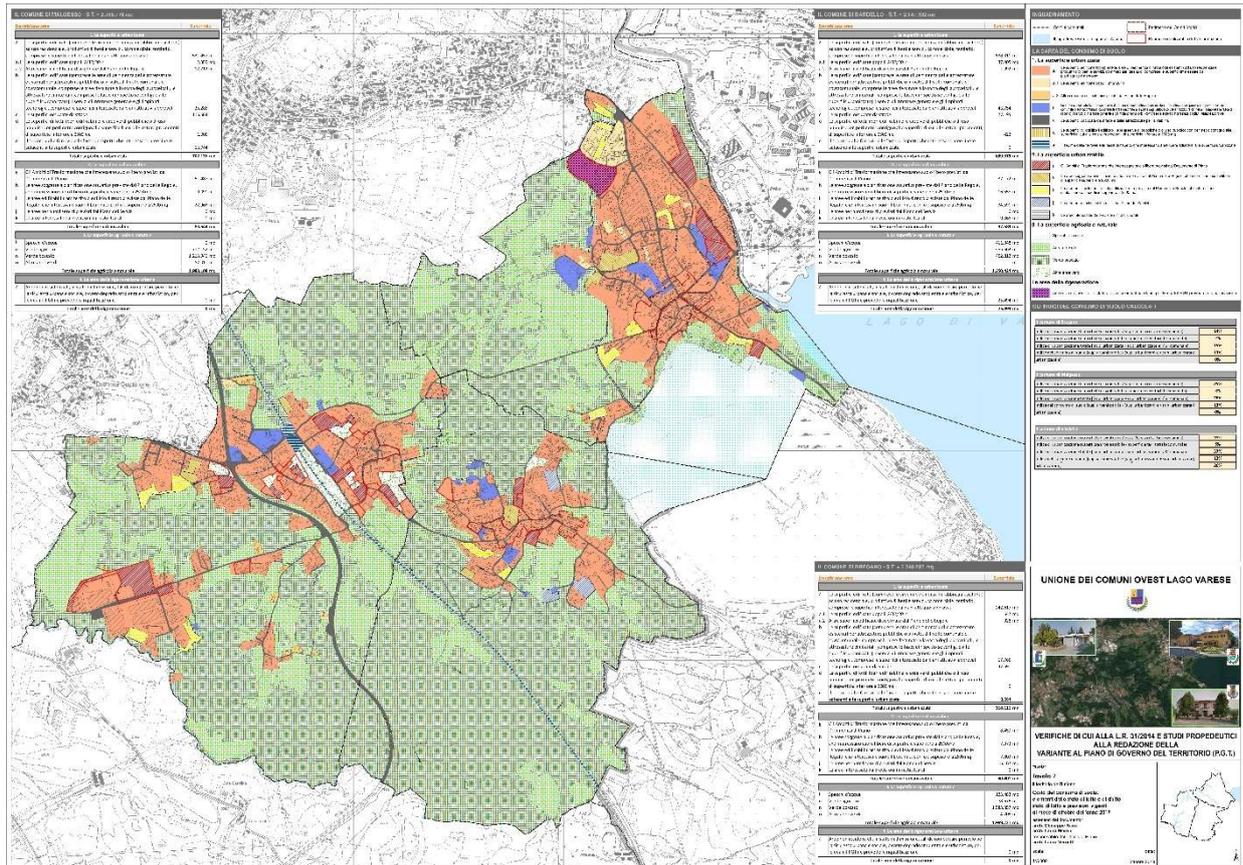
La **superficie urbanizzata** comprende oltre alle aree edificate e destinate ad infrastrutture e servizi anche le aree libere delle porosità urbane che abbiano una superficie inferiore a 2500 mq. Nella superficie urbanizzata rientrano anche le fasce di rispetto delle principali infrastrutture di trasporto che interessano l'ambito urbano e le aree a verde pubblico che hanno una estensione territoriale inferiore a 2.500 mq.

La **superficie urbanizzabile** rappresenta invece quella parte di territorio in cui la previsione urbanistica del PGT definisce un'attribuzione di diritto alle aree di possibile edificazione. Rientrano in tale classificazione le aree ed i lotti liberi di completamento del tessuto urbano consolidato di superficie superiore ai 2.500 mq., le aree libere di espansione o completamento che fanno parte del tessuto urbano consolidato soggette a pianificazione attuativa e gli ambiti di trasformazione destinati allo sviluppo insediativo.



Rientrano in questa categoria anche le aree libere destinate alla realizzazione di nuovi servizi o di nuove infrastrutture.

Sono invece classificate in una specifica categoria, **aree di rigenerazione urbana**, e saranno oggetto di specifiche linee di indirizzo regionali, gli ambiti edificati e dismessi per i quali il piano prevede interventi di riqualificazione ai fini insediativi e che consentono pertanto di dare risposta alle nuove esigenze insediative senza incidere sul consumo di suolo agricolo o naturale, ma ricorrendo esclusivamente al riuso del suolo già urbanizzato ed edificato.



Al di fuori degli ambiti già urbanizzati (stato di fatto quale superficie urbanizzata) e di quelli destinate ai nuovi insediamenti ed infrastrutture urbane, per effetto delle previsioni dello strumento urbanistico, (stato di diritto quale previsioni di nuove urbanizzazioni) il resto del territorio libero (agricolo o naturale) è quello su cui si concentra la tutela della legge sul consumo di suolo. La riduzione del consumo di suolo opera infatti sul contenimento della superficie urbanizzabile ed in particolare sulla progressiva riduzione della superficie destinata agli ambiti di trasformazione per nuovi insediamenti non ancora attuati nel dicembre 2014, alla data di entrata in vigore della legge regionale.

Nella costruzione delle nuove varianti generali dei PGT si potrà pertanto operare prevedendo aree destinate ai nuovi insediamenti che differenti rispetto a quelle del vigente PGT purché siano rispettati gli indici relativi al consumo di suolo misurati alla data di entrata in vigore della legge, applicando inoltre la riduzione in percentuale, definita dalla legge per i diversi comparti territoriali regionali, sulle previsioni degli ambiti di trasformazione destinati a nuovi insediamenti.



La possibilità di prevedere una diversa localizzazione degli ambiti di trasformazione, ed in genere delle aree destinate ai nuovi insediamenti che comportano consumo di suolo agricolo o naturale, rispetto a quelli previsti dal vigente PGT, prevede peraltro, oltre al rispetto della riduzione delle superficie destinate ad ambiti di trasformazione una verifica della qualità delle aree di nuova destinazione rispetto a quelle delle previsioni vigenti.

Sarà pertanto necessario procedere con una verifica del bilancio ecologico del suolo ai sensi dell'articolo 2 comma 1 lettera d) della L.R. 31/2014.

Attraverso un'indagine ulteriore sulle aree interessate dalla trasformazione, finalizzata alla scelta e alla gestione della qualità dei suoli oggetto di trasformazione ai fini edificatori o infrastrutturali e pertanto da considerare ai fini del consumo di suolo, che per la prima volta la Variante prevede di sottrarre all'attuale utilizzo agricolo o allo stato di naturalità.

I valori derivati, nell'indagine che ha portato a definire gli indici specifici per ciascuna realtà comunale, definita nello stato di fatto dell'attuale uso del territorio consolidato e dello stato di diritto previsto dai PGT vigenti è rappresentato nell'elaborato grafico Tav. 7. All'interno della tavola sono riportate le tabelle con la quantificazione delle superfici territoriali in relazione allo stato d'uso o alle previsioni di urbanizzazione e gli specifici parametri definiti dalle direttive regionale per quantificare il consumo di suolo.



4.1 CRITERI GENERALI

Ai sensi dell'art. 3, comma 1 lettera k della l.r. 31/2014, il progetto di integrazione del PTR detta i criteri per la redazione della Carta del consumo di suolo ai fini sia dell'attuazione a livello comunale della politica di riduzione del consumo di suolo, che della formazione di una base conoscitiva uniforme indispensabile per la gestione e il monitoraggio della politica suddetta e del Piano regionale.

Nel rispetto dell'obiettivo regionale prioritario di ridurre il consumo di suolo e, fatta salva la restituzione al SIT regionale di un livello minimo di informazioni necessarie al monitoraggio del consumo di suolo ("superficie urbanizzata", "superficie urbanizzabile", "superficie libera non urbanizzabile", le tre voci devono coprire l'intero territorio comunale, a cui si sovrappongono le "aree della rigenerazione"), ogni Comune può integrare i contenuti della Carta del consumo di suolo per meglio rappresentare le proprie specificità territoriali anche in considerazione di ulteriori specificazioni e criteri forniti dai PTCP e/o dal Piano territoriale metropolitano e da studi e approfondimenti di scala locale.

Data la natura e il numero delle informazioni da restituire, gli elementi di carattere quantitativo e qualitativo della Carta del consumo di suolo sono rappresentati su una o più cartografie da elaborare almeno alla scala 1:10.000. In esse devono essere rappresentati lo stato di fatto e quello di diritto dei suoli desunti dagli strumenti di pianificazione comunale e sovracomunale e la sintesi degli elementi relativi al "grado di utilizzo dei suoli agricoli e le loro peculiarità pedologiche, naturalistiche e paesaggistiche". Alla scala 1:10.000 l'unità minima di rilevamento dovrebbe avere uno sviluppo areale di almeno 1.600 m² (pari a una superficie cartografica di 16 mm²).

La Carta del consumo di suolo è corredata altresì da una relazione che riporta i dati quantitativi e gli elementi descrittivi necessari. La relazione contiene anche:

- *il calcolo della riduzione del consumo di suolo rispetto agli Ambiti di trasformazione degli strumenti di pianificazione urbanistica alla data di entrata in vigore della l.r.31/14 (2 dicembre 2014), dimostrato anche con l'ausilio di apposite cartografie di confronto tra il consumo di suolo al 2 dicembre 2014 e quello risultante a seguito dell'adeguamento del PGT alla l.r. 31/2014;*
- *il calcolo della soglia comunale di consumo di suolo ai sensi della lett. c) comma 1 art. 2 l.r. 31/14 e della lett. b ter) comma 2 articolo 8 della l.r. 12/05, necessario ai fini dell'applicazione di quanto previsto dal comma 1 art. 5 della l.r. 12/05 (Osservatorio permanente della programmazione territoriale);*
- *la verifica del bilancio ecologico del suolo di cui all'art. 2 comma 1 lettera d) della l.r. 31/2014, formulata nel rispetto dei criteri qualitativi per la pianificazione comunale.*

La Carta del consumo di suolo costituisce parte integrante del PGT e viene aggiornata ad ogni variante degli atti costituenti il PGT che preveda consumo di suolo, "e costituisce presupposto necessario e vincolante per la realizzazione di interventi edificatori, sia pubblici sia privati, sia residenziali, sia di servizi sia di attività produttive, comportanti anche solo parzialmente, consumo di nuovo suolo."

4.2 CARTA DEL CONSUMO DI SUOLO: ELEMENTI DELLO STATO DI FATTO E DI DIRITTO

Oltre agli elementi richiesti espressamente dalla norma ("la superficie agricola, ..., le aree dismesse, da bonificare, degradate e sottoutilizzate, i lotti liberi, le superfici oggetto di progetti di recupero o di rigenerazione urbana" - lett. e bis) art. 10 della l.r.12/05), devono essere altresì rappresentati: la superficie urbanizzata, la superficie urbanizzabile, la superficie libera non urbanizzabile e il suolo libero nel suo complesso, agricolo e non, esterno e interno al territorio urbanizzato.

Rispetto allo stato di fatto e di diritto, l'intero territorio comunale deve essere classificato secondo le tre macro voci "superficie urbanizzata", "superficie urbanizzabile", "superficie libera non urbanizzabile" (con relative sottoclassi e dati quantitativi riportati in forma tabellare).

A queste si sovrappongono, se presenti, le "aree della rigenerazione".

Nello specifico si definiscono:

1) Superficie urbanizzata, categoria sotto cui vengono ricomprese le aree non più naturali e non più idonee all'uso agricolo a causa dell'intervento antropico e sulle quali sono già in atto interventi di trasformazione approvati o dotati di titolo edilizio. Sono esclusi dalla superficie urbanizzata gli insediamenti



agricoli²⁴ e le strade riservate all'uso agricolo, oltre ai canali, ancorché ricadenti in ambito non urbanizzato.

Nella superficie urbanizzata rientrano:

a) le superfici edificate (comprese le aree di pertinenza di fabbricati esistenti, salvo che non siano classificate come aree pubbliche o di uso pubblico dal Piano dei servizi) ad uso residenziale, produttivo di beni e servizi, commerciale, terziario, comprese le superfici interessate da piani attuativi approvati alla data di adozione della variante di PGT;

b) le superfici edificate (comprese le aree di pertinenza delle attrezzature esistenti, salvo che non siano classificate come aree pubbliche o di uso pubblico dal Piano dei servizi) per attrezzature pubbliche o private, di livello comunale o sovracomunale, comprese le aree destinate alla sosta degli autoveicoli (ancorché non totalmente impermeabilizzate), le attrezzature cimiteriali (comprese le fasce di rispetto se contigue alle superfici urbanizzate), i servizi di interesse generale e gli impianti tecnologici, comprese le superfici interessate da piani attuativi approvati alla data di adozione della variante di PGT;

c) le superfici occupate da strade interne al TUC/centro edificato e se, esterne al TUC/centro edificato, le strade così come indicate dal livello informativo "area stradale" del DBT;

d) le superfici di lotti liberi edificabili e le aree verdi pubbliche o di uso pubblico con perimetro contiguo alle superfici di cui alle lettere precedenti, di superficie inferiore a 5.000 m² nei Comuni con popolazione residente maggiore di 10.000 abitanti alla data di avvio della variante del PGT, e di superficie inferiore a 2.500 m² nei Comuni con popolazione residente inferiore a 10.000 abitanti alla data di avvio della variante del PGT.

e) il sedime delle infrastrutture di mobilità di livello sovracomunale esistenti tra i quali aeroporti, eliporti, ferrovie, autostrade, tangenziali, compresi gli svincoli, le aree di sosta e gli spazi accessori ad esse connesse (quali stazioni carburante, aree di stazionamento). Per le ferrovie deve essere considerato il sedime dei binari e delle attrezzature connesse (stazioni, depositi e scali merci, ecc...), nonché le porzioni delle relative fasce di rispetto che interessino aree libere adiacenti alle superfici urbanizzate se di ampiezza inferiore a 30 m. Si precisa che i tratti infrastrutturali in galleria e i viadotti non rientrano nella superficie urbanizzata;

f) le cave (limitatamente alle parti interessate da progetti di gestione produttiva approvati²⁹), le discariche, i cantieri, i depositi all'aperto su suolo impermeabilizzato, le centrali e gli impianti per la produzione di energia, i depuratori (comprese le fasce di rispetto se contigue alle superfici urbanizzate), gli impianti per il recupero, trattamento e smaltimento dei rifiuti.

Sono da ricomprendersi nella superficie urbanizzata anche le aree libere sulle quali sia stato approvato il progetto esecutivo di opera pubblica di cui all'art. 23 del D.Lgs 50/2016, ovvero altro livello di progettazione che abbia già prodotto procedura di gara per l'affidamento dei lavori di esecuzione delle opere pubbliche ovvero abbia già dato avvio alle procedure espropriative di cui allo stesso art. 23 del D.Lgs 50/2016, oppure quelle aree libere per le quali sia stato rilasciato il Permesso di costruire o titolo ad esso equipollente.

Devono essere evidenziati con apposite simbologie grafiche:

1. Gli interventi pubblici e di interesse pubblico o generale di rilevanza sovracomunale per i quali non trovano applicazione le soglie di riduzione del consumo di suolo ai sensi del comma 4 art. 2 della l.r. 31/14.

2. Le porzioni di superficie urbanizzata interessate da Ambiti di trasformazione, piani/progetti di recupero e di rigenerazione, suddivisi per destinazione funzionale prevalentemente residenziale o per la produzione di beni e servizi.

3. Le cave e le porzioni di territorio interessate da autorizzazione di carattere temporaneo riferite ad attività extracomunali.

2) **Superficie urbanizzabile**, categoria sotto cui vengono ricomprese le aree soggette a trasformazione o a previsione di edificazione secondo i seguenti criteri:

g) gli Ambiti di trasformazione che interessano suolo libero³⁰ previsti dal Documento di piano, suddivisi per destinazione funzionale prevalente: residenziale o per la produzione di beni e servizi;



h) le aree soggette a pianificazione attuativa previste dal Piano delle regole, che interessano suolo libero di superficie superiore a 5.000 m² nei Comuni con popolazione residente maggiore di 10.000 abitanti alla data di avvio della variante del PGT, e di superficie superiore a 2.500 m² nei Comuni con popolazione residente inferiore a 10.000 abitanti alla data di avvio della variante del PGT.

Sono esclusi da questa categoria i piani attuativi approvati alla data di adozione della variante di PGT;

i) le aree edificabili tramite titolo edilizio diretto previste dal Piano delle regole, che interessano suolo libero di superficie superiore a 5.000 m² nei Comuni con popolazione residente maggiore di 10.000 abitanti alla data di avvio della variante del PGT, e di superficie superiore a 2.500 m² nei Comuni con popolazione residente inferiore a 10.000 abitanti alla data di avvio della variante del PGT;

j) le aree per nuovi servizi previsti dal Piano dei servizi con perimetro non contiguo³³ alla superficie urbanizzata comportanti edificazione e/o urbanizzazione quali per esempio la realizzazione di parcheggi, di edifici per lo sport, la cultura, il tempo libero, il culto;

k) le aree per nuovi servizi previsti dal Piano dei servizi con perimetro contiguo³⁵ alla superficie urbanizzata comportanti edificazione e/o urbanizzazione quali per esempio la realizzazione di parcheggi, di edifici per lo sport, la cultura, il tempo libero, il culto, di superficie superiore a 5.000 m² nei Comuni con popolazione residente maggiore di 10.000 abitanti alla data di avvio della variante del PGT, e di superficie superiore a 2.500 m² nei Comuni con popolazione residente inferiore a 10.000 abitanti alla data di avvio della variante del PGT;

l) le aree interessate da previsioni infrastrutturali di livello comunale e sovracomunale, da impianti tecnologici per lo smaltimento e la depurazione di rifiuti e acque e per la produzione di energia in previsione. Devono essere evidenziati con apposite simbologie grafiche:

1. gli interventi pubblici e di interesse pubblico o generale di rilevanza sovracomunale per i quali non trovano applicazione le soglie comunali di riduzione del consumo di suolo ai sensi del comma 4 art. 2 della l.r. 31/14, individuabili sulla base della specifica deliberazione della Giunta regionale.

2. Le porzioni di superficie urbanizzabile interessate da Ambiti di trasformazione suddivisi per destinazione funzionale prevalentemente residenziale o per la produzione di beni e servizi.

3) **Superficie libera non urbanizzabile**, la superficie non classificabile come superficie urbanizzata, né come superficie urbanizzabile, indipendentemente dall'uso che la caratterizza.

Le attrezzature leggere e di servizio esistenti e previste dal Piano dei servizi, connesse alla fruizione dei parchi urbani e territoriali pubblici o di uso pubblico e delle aree verdi e del sistema ambientale e rurale, non comportano consumo di suolo e sono dunque ricomprese nella superficie libera non urbanizzabile, anche dopo la loro realizzazione.

4) **Aree della rigenerazione**, ossia le aree su "superficie urbanizzata" o su "superficie urbanizzabile" o su "superficie libera non urbanizzabile" che presentano una, o più delle seguenti caratteristiche:

f) aree non residenziali, ovvero già utilizzate da attività economiche, interessate da fenomeni di dismissione/abbandono, totale o prevalente, tali da comportare pericolo per la salute e la sicurezza urbana e sociale, ovvero degrado ambientale e urbanistico;

g) aree residenziali interessate da fenomeni di dismissione/abbandono totale o prevalente tali da comportare pericolo per la sicurezza urbana e sociale, ovvero degrado ambientale e urbanistico;

h) singoli edifici di dimensioni rilevanti rispetto ai fabbisogni locali o interi complessi edilizi urbani o rurali non utilizzati in via non transitoria;

i) siti potenzialmente contaminati e siti contaminati, ai sensi del comma 1 lettere d) ed e) dell'art. 240 del D. Lgs 152/06;

j) aree esterne o ai margini del TUC/centro edificato abbandonate o usate impropriamente (tra le quali cave cessate non recuperate, aree residuali di infrastrutture, aree ad usi impropri rispetto ai vincoli di parco o altri vincoli di natura ambientale e paesistica, ecc.);

k) altre aree ritenute rilevanti, ai fini della rigenerazione, da parte del Comune.