

Approvato il masterplan delle stazioni, così cambierà la città di Varese

Pubblicato: Mercoledì 8 Luglio 2020



In consiglio l'assessore **Andrea Civati** si è presentato persino **con il plastico** per rendere visivamente l'idea del cambiamento che il piano in votazione questa sera potrebbe significare per Varese, che coinvolge oltre 122mila metri quadrati, con investimenti pubblici (ma pagati dai privati per 19 milioni di euro fatto per "ricucire degli strappi" che hanno causato oltre 54mila metri quadri di aree abbandonate.

Ma alla fine ce l'ha fatta a far approvare il Masterplan Stazioni, che coinvolge le aree private vicine al cantiere degli scali ferroviari e che si estendono da Giubiano fino a viale Belforte e a via Carcano: **malgrado non tutta la maggioranza l'abbia seguito compatta.**

Varese 2.0, con **Elena Baratelli**, infatti ha prima proposto un emendamento – bocciato, ma votato da tutto il centrodestra – e poi deciso di astenersi sul voto. Il risultato finale è stato quindi di 17 favorevoli, due astenuti (Oltre alla Baratelli, il secondo è il rappresentante della lista Orrigoni **Valerio Vigoni**), 5 contrari.

Ed è stato approvato anche malgrado i mal di pancia, in sede di discussione, della minoranza (Rappresentata soprattutto dai consiglieri **Fabio Binelli**, Lega, e **Stefano Clerici**, Varese ideale), e anche di parte della maggioranza (**Elena Baratelli**, Varese 2.0), relativi ai tempi troppo stretti lasciati dall'assessorato per poterlo valutare.



Le contestazioni nel merito del progetto in sede di discussione non sono state molte: da segnalare quella di **Stefano Clerici**, Varese Ideale, che ha parlato di «Progetto di cementificazione travestito da progetto verde» e quella di **Rinaldo Ballerio**, che ha sottolineato come «È stata pensata una città del futuro senza pensare al suo drammatico, previsto svuotamento. Un progetto del genere in una città scesa a 50mila abitanti potrebbe avere molto meno senso».

Sono stati di più invece gli emendamenti, ben otto e tutti bocciati o ritirati, che volevano dai cambiamenti al progetto: da quello che voleva eliminare gli incentivi alle volumetrie che si sviluppano in verticale (Varese 2.0) a quello che voleva fissare una altezza massima inferiore ai 28 metri previsti nell'area di via Carcano – via Merini (Lega).

«L'obiettivo del Masterplan – ha affermato Civati – è di **“ricucire la città”**: creare uno spazio contemporaneo che abbia coerenza con il Cantiere Stazioni, eliminando l'isolamento dell'area di via Bainsizza e di via Montesanto, oggi strette tra i tracciati ferroviari, migliorando l'accessibilità del comparto e creando un nuovo parco urbano tra l'area di Viale Belforte e le Stazioni».

Leggi anche

- **Varese** – Masterplan, il centrodestra diserta il voto: le ragioni della Lega

- **Varese** – Vittoria triste in commissione per il Masterplan delle stazioni
- **Varese** – Masterplan delle stazioni: va al voto la Varese che verrà
- **Varese** – “Abbiamo chiesto, invano, un segnale di inversione di rotta nel masterplan stazioni”
- **Varese** – Due consigli di quartiere incontrano l’assessore sul masterplan delle stazioni
- **Varese** – Comincia dall’ex Fonderia Galante la “bonifica” dell’area del masterplan stazioni di Varese

I PUNTI PRINCIPALI DEL PROGETTO

Sono quattro i punti principali del progetto pubblico: il nuovo parco “spina verde”, con un viale alberato e la riqualificazione del Vellone; la connessione tra piazzale Kennedy, via Cimone e via Montesanto; la ricucitura delle divisioni fisiche ma anche sociali che dividono quest’area dal resto della città e, da ultimo, l’ipotesi di una “strada parco” tra via Lazzaretto e via Montesanto.

La “spina verde” costituirà il nuovo asse da piazzale Kennedy fino al termine di via Montesanto, identificando il limite tra l’edificato e il parco del Vellone, che fa parte delle opere pubbliche del Masterplan. Quest’ultima area verrà riqualificata, valorizzando il versante boscato della collina di Giubiano e connettendo le funzioni sportive ospitate sul sovrastante pianoro. L’apertura del rilevato ferroviario, invece, darà nuova continuità alla porzione terminale di piazzale Kennedy, su cui è prevista la realizzazione del Centro Diurno, creando un’inedita possibilità di relazione tra due parti della città.



Il collegamento tra Montesanto e via Ledro sarà consentito dalla chiusura dei passaggi a livello ora presenti sulle vie Bainsizza e Vicenza. La “strada parco”, invece, è un’ipotesi alternativa al sottopasso in corrispondenza dell’ex macello civico: il progetto prevede in questo caso la realizzazione di una strada a doppio senso di circolazione tra le vie Lazzaretto e Montesanto e la riqualificazione a uso ludico e ricreativo delle aree a ridosso della ferrovia. Se dovessero invece concretizzarsi la trasformazione dell’area dell’ex macello e la creazione del sottopasso tra Montesanto e via Podgora, la “strada parco” potrebbe essere riconvertita in un collegamento ciclopeditoneale.



Un momento della presentazione

LE REGOLE PER I PRIVATI

Se questi sono gli interventi pubblici, le regole per la rigenerazione effettuata da privati sono improntate alla flessibilità. Le nuove costruzioni dovranno prevedere portici e spazi pubblici fruibili, come, per esempio, parchi, piste ciclabili o aree sportive; per quanti riguarda gli edifici in sé, invece, fino all’altezza di 7,50 metri dal suolo essi dovranno privilegiare funzioni commerciali, esercizi di vicinato, sport e tempo libero, limitando a un massimo del 30% le aree di residenza. Al di sopra degli 8 metri, viceversa, è prevista la zona “working&living”, con almeno la metà degli spazi dedicati a funzioni residenziali e la restante quota suddivisa tra attività del terziario avanzato e servizi compatibili.

Stefania Radman

stefania.radman@varesenews.it