

CITTA' DI MALNATE
Provincia di Varese



Piazza Vittorio Veneto, 2
21046 Malnate (VA)

Variante puntuale al Piano dei Servizi del Piano del Governo del Territorio

ex art. 13 L.r. 12/2005 s.m.i.



Relazione tecnico illustrativa

*Elaborato modificato a seguito della conferenza di verifica
e dell'espletamento del procedimento di verifica di
assoggettabilità alla VAS conclusosi con decreto di non
assoggettabilità prot. n. 52285 del 02/10/2020*

Sindaco

Segretario comunale

Adozione degli atti di Variante al Pgt

D.C.C. n. _____ del

____/____/____

Approvazione degli atti di Variante al Pgt

D.C.C. n. _____ del

____/____/____

Luglio 2021

Redattore:

dott. Pt. Luca Terlizzi

Via Papa Giovanni XXIII, n. 19 - 21053 Castellanza (VA)

P.IVA: 03045650128

T. 3804784739; M. terlizzi.trl@gmail.com

**Ordine degli architetti PCC della
Provincia di Varese
Planificatore territoriale n. 2568**

Dott. pt. Luca Terlizzi

P.IVA: 03045650128

C.F.: TRLLCU82L028300G



Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variante puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

Gruppo di lavoro

Città di Malnate

Maria Irene Bellifemine

Sindaco

Jacopo Bernard

Assessore urbanistica, edilizia privata, SUAP, Ecologia, Ambiente e manutenzioni reti verde

Davide Feleppa

Assessore Lavori pubblici e Mobilità Urbana (PUMS)

arch. Daniela Galli

Responsabile del Settore Edilizia Privata e Urbanistica

Arch. Rosalba Russo

Responsabile Ufficio Lavori pubblici

Incarico tecnico: redattore Variante

Dott. Pt. Luca Terlizzi

Ordine degli architetti PCC della
Provincia di Varese
Planificatore territoriale n.2568

Dott. pt. Luca Terlizzi

P.IVA: 03045650128

C.F.: TRLLCU82L02B300G



Indice

1.	Le finalità specifiche della Variante puntuale al PdS	pag. 01
2.	Lo scenario attuativo definito dalla pianificazione comunale vigente in materia di servizi.	pag. 03
3.	I termini della proposta di Variante puntuale	pag. 06
3.1.	Le modifiche riguardanti la riconformazione urbanistica di aree pubbliche	pag. 06
3.1.1.	<i>L'immobile di Via Matteotti/Via De Morh</i>	pag. 06
3.1.2.	<i>La biblioteca di Via Volta</i>	pag. 09
3.1.3.	<i>L'immobile sito in Via Marconi (edificio "ex Alberio")</i>	pag. 11
3.1.4.	<i>Il coerenzamento della normativa di piano rispetto alla condizione difettiva conseguente al duplice regime urbanistico-conformativo: il recepimento dei criteri di intervento specifici per il Polo civico assunti dall'amministrazione comunale</i>	pag. 18
3.2.	Il recepimento della programmazione intercorsa afferente la mobilità debole e sostenibile	pag. 29
3.2.1	<i>L'adeguamento delle previsioni relative alla mobilità debole contenute nel Piano dei Servizi: la coerenziazione con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) comunale.</i>	pag. 31
3.2.2.	<i>Gli aspetti urbanistici relativi alla ciclovia della Valle Olona</i>	pag. 41
3.2.3.	<i>Il quadro di sintesi delle previsioni ciclopedonali per la mobilità debole sostenibile contenute nella proposta di Variante</i>	pag. 48
3.2.4	<i>Gli aspetti di carattere normativo connessi alla mobilità debole e sostenibile</i>	pag. 50
4.	La verifica delle quantità di variante	pag. 53
5.	La sintesi delle modifiche apportate dalla Variante puntuale al Piano dei Servizi agli elaborati del PGT vigente	pag. 55



1. | Le finalità specifiche della Variante puntuale al PdS

Il Comune di Malnate si è dotato di un primo Piano di Governo del Territorio nel 2010¹, a cui ha fatto seguito una prima variante generale avviata nel 2011 e approvata con Deliberazione di Consiglio comunale n. 10 del 22 aprile 2013 (efficace dal 6 novembre 2013 a seguito di pubblicazione su Burl Serie Avvisi e Concorsi n. 45), che costituisce ad oggi lo strumento urbanistico comunale vigente di riferimento.

In ultimo, il PGT è stato modificato nel 2020 al fine di apportare le modifiche derivanti dall'approvazione dell'accordo di programma in Variante al PGT relativo alla pista ciclopeditone tra i comuni di Cantello e Malnate, previsto nell'ambito del progetto Interreg Italia – Svizzera Ti Ciclo Via.

Nel periodo di attuazione e gestione del Piano intercorso, si sono manifestate specifiche necessità di aggiornamento e coerenza degli elaborati del Piano dei servizi, sia al fine di dare corso alla progettualità pubblica in corso d'opera², che per porre in essere le azioni previste dalla programmazione riguardante la mobilità ciclopeditone intercorsa, sia a livello provinciale³ che comunale⁴, che hanno reso necessario avviare la Variante puntuale allo strumento del Piano dei Servizi⁵ in oggetto.

Nello specifico, in funzione delle necessità pubbliche particolarmente stringenti⁶, la Variante in oggetto è stata preordinata al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- L'inserimento nel piano dei servizi di due edifici/immobili di proprietà comunale e delle aree a servizi direttamente connesse, ricadenti all'interno degli ambiti "T", di disciplina esclusiva del Piano delle Regole (Polo Civico, Biblioteca di Via Volta);
- Il conseguente coerenza della normativa di piano nei casi di duplicità di regime conformativo riscontrabili, onde chiarire l'alternatività di disciplina tra piano dei servizi e piano delle regole, al fine di meglio disciplinare le modalità e i parametri di utilizzo ad assumere all'interno delle aree per servizi pubblici esistenti ed in previsione ricomprese all'interno del tessuto edificato consolidato esistente;
- rendere coerenti le categorie dei servizi rispetto all'utilizzo effettivo esistente (palazzina di Via Matteotti/Via De Morh);
- L'adeguamento delle previsioni di Piano relative alla mobilità debole contenute nel Piano dei Servizi, nello specifico il recepimento delle previsioni contenute nel P.U.M.S., già approvato nell'ottobre 2019 a seguito di assoggettamento VAS, e la modifica all'andamento del tracciato originario di pista ciclabile sita nella valle del fiume Olona e del torrente Valle del Lanza denominata MoVeOn;
- Conseguente adeguamento dei documenti finalizzato a rendere coerenti gli allegati al piano delle regole e del PGT alla variante introdotta.

¹ Approvato con Deliberazione di Consiglio comunale n. 27 del 18 giugno 2010 e pubblicato sul Burl Serie Inserzioni e Concorsi n. 48 del 1 dicembre 2010

² Con specifico riferimento all'approvazione del "progetto di fattibilità tecnico economica per l'utilizzo degli edifici comunali di Via Vota, Via Matteotti e Via Marconi" avvenuta con DGC n. 140 del 21 ottobre 2019, oltre che alla delibera di Consiglio comunale n. 12 del 2021 con la quale è stato approvato l'aggiornamento del Piano Triennale delle Opere pubbliche e del Piano annuale per il periodo 2021/2023, nel quale sono inseriti i lavori e le opere che richiedono una puntuale definizione urbanistica.

³ Con particolare riferimento allo Studio di fattibilità del percorso ciclopeditone della Valle Olona, tratto Gere – Diga Olona, ricompreso nel Corridoio n. 16 del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica.

⁴ Con specifico riferimento al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) comunale approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 51 del 30.09.2019.

⁵ La Variante puntuale al Piano dei servizi è stata avviata con Delibera di Giunta Comunale n. 67 in data 13.05.2021 avente per oggetto: Variante puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente, riguardante la modifica degli elaborati cartografici e la normativa del Piano con l'eventuale conseguente adeguamento dei documenti finalizzato a rendere coerenti gli elaborati del Piano delle Regole e del P.G.T. ai sensi della l.r. 12/2005 s.m.i., con contestuale avvio di verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS)". In data 18 maggio 2021 è stato pubblicato all'Albo Pretorio dell'Ente ed affisso nelle bacheche presenti sul territorio l'avvio del procedimento, nonché programmata la pubblicazione sul quotidiano a diffusione locale "la Prealpina" e sul Bollettino Regionale BURL.

⁶ Connesse all'utilizzo delle risorse pubbliche stanziare per la realizzazione dei progetti finanziati.



Dunque, la variante avviata interessa esclusivamente il Piano dei Servizi, ovvero il Piano delle Regole solo per eventuali adeguamenti materiali conseguenti alle modifiche del Piano dei Servizi. La variante in oggetto inoltre modificherà il Piano dei Servizi in modo puntuale, e non sostanziale, senza dunque incidere sulla revisione complessiva delle strategie e delle quantità del vigente PGT, in quanto è limitata a verificare ed aggiornare la conformazione urbanistica di alcune aree pubbliche, rispetto alle funzioni effettivamente in essere ed alla progettualità amministrativa in corso d'opera, nelle facoltà concesse dall'art. 9 della L.r. 12/2005 e s.m.i.

Pertanto, tale Variante, non riguardando oltremodo il Documento di Piano⁷, non è da intendersi in adeguamento ai contenuti del PTR integrato ai sensi della L.r. n. 31 del 2014 sul consumo di suolo e del redigendo Ptc.

La sostanziale coerenza con i criteri e gli indirizzi individuati dal PTR integrato ai sensi della L.r. n. 31 del 2014 è garantita in quanto:

- la variante non determina consumo di suolo, in quanto opera – dal punto di vista “areale” - una mera ridefinizione urbanistica di aree già consolidate su cui è già avvenuta la trasformazione edilizia, urbanistica o territoriale per funzioni antropiche e ricomprese all'interno dei tessuti edificabili del Piano delle Regole, al fine di identificare una nuova perimetrazione che attribuisca a tali aree la necessaria qualifica di "aree a servizi" nelle more della disciplina del Piano dei servizi, onde dare corso all'attuazione dei progetti pubblici in corso d'opera (cfr. par. 3.1);
- la ridefinizione della disciplina urbanistica delle aree interessate dalla previsione di realizzazione del nuovo polo civico rientra altresì negli interventi di rigenerazione urbana, in quanto volti a rifunzionalizzare delle aree ad oggi non utilizzate, incrementando dunque le dotazioni di servizi esistenti attraverso il riuso dell'esistente, senza comportare nuovo consumo di suolo ai sensi della Lr. 31/2014 e s.m.i.
- la variante recepisce i principali contenuti in materia di progettazione e programmazione dei percorsi della mobilità debole, nello specifico le previsioni contenute nel P.U.M.S., già approvato nell'ottobre 2019 a seguito di espletamento della procedura a VAS, e conforma le proprie previsioni al tracciato ciclopedonale provinciale della Valle Olona, tratto Gere – Diga Olona, contenuto nello studio di fattibilità provinciale e per il quale si è addivenuti allo stadio della progettazione definitiva. Quest'ultimo tracciato, trattandosi di una previsione prevista dalla programmazione provinciale e finanziata dallo stesso, in quanto ricompreso nel Corridoio n. 16 del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, rientra nei criteri di cui alla Dgr. XI/1141 del 14.01.2019 pertanto non comportano consumo di suolo alla scala comunale⁸.

⁷ Con la delibera di Consiglio Comunale n. 72 del 27 novembre 2018 è stata proroga la validità del documento di Piano del P.G.T. vigente ai sensi dell'art. 5, comma 5, L.R. 31/2014 come modificato dall'art. 1 della L.R. 16/2017.

⁸ La Legge Regionale 28 novembre 2014, n. 31 “Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato” individua prescrizioni specifiche con ricadute dirette sugli strumenti urbanistici comunali.

Per consumo di suolo la legge definisce (art. 2 comma 1 lett. C) “la trasformazione, per la prima volta, di una superficie agricola da parte di uno strumento di governo del territorio, non connessa con l'attività agro-silvo-pastorale, esclusa la realizzazione di parchi urbani territoriali e inclusa la realizzazione di infrastrutture sovra comunali [...]”;

La previsione di tracciato ciclopedonale sovralocale viene annoverata tra quelle coerenti con i dettami della DGR XI-1141 del 2019 “*Criteri di individuazione degli 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*”.

Il recepimento, da parte degli atti di governo del territorio comunale, di tale previsione, comprensiva delle opere connesse, di mitigazione e compensazione, pur costituendo consumo di suolo, non determinerà un'automatica e ulteriore ridefinizione della soglia di riduzione di consumo di suolo comunale, oltre l'entità definita, in attuazione della L.r. 31/2014, dal PTR.

Lo stesso PTR poi (Glossario, punto 13) definisce che gli interventi pubblici o di interesse pubblico o generale di rilevanza sovracomunale non concorrono al Bilancio Ecologico dei Suoli e non sono soggetti all'applicazione delle soglie di riduzione del consumo di suolo.



2. Lo scenario attuativo definito dalla pianificazione comunale vigente in materia di servizi.

Dal punto di vista della disciplina conformativa d'ambito, il vigente Piano dei servizi individua all'interno del territorio comunale con specifica codifica⁹ e simbologia grafica¹⁰:

- le *aree per servizi esistenti*¹¹, sulle quali sono attuati servizi di interesse generale, comprendenti sia i servizi pubblici che i servizi di interesse pubblico gestiti da soggetto diverso, ripartiti in specifiche categorie funzionali¹² in funzione della destinazione d'uso effettiva, nello specifico: i.) Aree per servizi per la residenza: - V: aree a verde in genere; - P: aree per parcheggi; - Is: aree per istruzione; - Ic: aree per interesse collettivo in genere; ii.) Ap: aree per servizi alle attività produttive; iii.) Ig: aree per servizi privati di interesse generale.
- le *aree per servizi in previsione*¹³, da destinare all'attuazione di nuovi servizi di interesse pubblico o generale¹⁴, anch'esse ripartite secondo le predette categorie funzionali, per i quali sussiste una tra le seguenti condizioni di interesse prioritario: i.) servizi già previsti nella programmazione triennale delle opere pubbliche; ii.) servizi che risultano necessari per il riequilibrio delle criticità riscontrate nell'esame dello stato dei servizi esistenti, e dunque per riequilibrare la distribuzione nelle diverse aree urbane; iii.) servizi fondamentali per il conseguimento di più generali obiettivi di tutela territoriale o di innalzamento dei valori ecosistemici.

La previsione delle nuove aree per servizi potrà dar luogo a localizzazioni nel quadro di piani attuativi individuati dal Piano delle Regole all'interno del tessuto edificato consolidato, oppure potranno essere indipendenti da tali strumenti, nel qual caso si determinerebbe l'esigenza della coerenza con il Programma Triennale delle Opere Pubbliche, fermo restando l'applicazione del principio di iniziativa privata nella realizzazione della previsione.

Ai fini di fornire un orientamento generale di intervento, le norme del Piano dei Servizi stabiliscono specifiche disposizioni per la realizzazione delle attrezzature pubbliche o di interesse generale in previsione (cfr. c. 3 art. 11), per le quali *"si fa tendenzialmente riferimento a quanto stabilito dal Piano delle Regole"*, prevedendo per le aree in previsione di proprietà privata l'assegnazione del medesimo indice di edificabilità territoriale stabilito dal Piano delle Regole, con diritto edificatorio trasferibile a favore di aree edificabili secondo le disposizioni e modalità definite dal Piano delle Regole.

Dal punto di vista della valutazione quantitativa della dotazione di base dei servizi esistenti, la Variante 2012 evidenziava una dotazione pro-capite¹⁵ di aree per servizi pubblici residenziali pari a 22 mq/ab (per una superficie complessiva di 363.034 mq), dunque superiore al parametro minimo di 18 mq/ab definito dalla vigente Lr. 12/2005 e s.m.i. e ai minimi funzionali attesi per i comuni della medesima dimensione demografica, di cui la metà per aree a verde (per una superficie complessiva pari a 196.415 mq) e meno di 4 mq/ab per servizi di interesse collettivo (Ic), per una superficie esistente di 61.000 mq circa.

⁹ Cfr. Elaborato PdS2.0 "Verifiche analitiche".

¹⁰ Cfr. Tav. PdS6.1 "Localizzazioni del Piano dei servizi" (quadranti a, b, c).

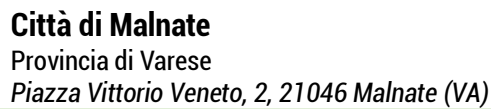
¹¹ Identificate con numerazione progressiva preceduto dal suffisso "Se".

¹² Cfr. Tav. PdS4.1 "Analisi del sistema dei servizi".

¹³ Identificate con numerazione progressiva preceduto dal suffisso "Sp".

¹⁴ per le quali *"è sempre ammessa la realizzazione di servizi di interesse generale da parte di soggetti privati nel rispetto dei disposti del comma 12 dell'art. 9 della LGT"* (cfr. art. 12 delle norme del Piano dei Servizi).

¹⁵ Assumendo come stato di riferimento la popolazione di 16.500 abitanti riscontrata per l'anno 2021. Poiché la popolazione rilevata per il 2019 è pari a 16.525 abitanti, tali quantità possono essere considerate attuali.



AREE PER SERVIZI ESISTENTI:

- SERVIZI PUBBLICI
- SERVIZI PRIVATI DI INTERESSE PUBBLICO

AREE PER SERVIZI IN PREVISIONE:

- SERVIZI PREVISTI

- Dall'analisi del sistema delle aree "V: verde pubblico, gioco, sport, tempo libero" si riscontra una buona dotazione quantitativa a livello generale, per cui la dotazione di aree per servizi a verde e affini consente il sostanziale soddisfacimento del fabbisogno quantitativo per la popolazione insediata, ma risulta discretamente elevata, tanto da far ritenere che non sussistano ulteriori fabbisogni futuri, anche per effetto delle azioni volte alla tutela e alla fruizione del territorio naturale.
- Dall'analisi del sistema delle aree "P: parcheggi", emerge come la dotazione di parcheggi pubblici in sede propria appare disomogenea, soddisfa le esigenze funzionali delle zone decentrate, tuttavia, il livello di dotazione quantitativo non evidenzia una equilibrata dotazione anche per le aree centrali, la cui efficienza è migliorabile mediante l'implementazione di politiche di mobilità ciclopedonale tali da rendere maggiormente fruibili anche le aree per la sosta più decentrate. Inoltre l'effetto di disomogeneità risulta tuttavia potenzialmente attenuabile per effetto della realizzazione di strumenti attuativi di recente approvazione e dell'individuazione di aree in previsione che presentano un'attitudine a soddisfare il bisogno di spazi a parcheggio insorgente
- Dall'analisi del sistema delle aree "Is: attrezzature per l'istruzione" emerge come la distribuzione delle aree per l'istruzione risulta equilibrata, la dotazione risulta sufficiente per garantire una adeguata



distribuzione territoriale del servizio; sussistono deficit strutturali di taluni istituti, tuttavia risolvibili mediante adeguamento e ampliamento degli edifici esistenti, senza necessità di individuare ulteriori aree.

- Dall'analisi del sistema delle aree "Ic: altre attrezzature di interesse collettivo" emerge come i servizi esistenti assicurano adeguato livello di prestazione per i cittadini, ravvisando uno standard dimensionale inadeguato per gli uffici comunali; mentre le attrezzature di interesse collettivo sono collocate nelle zone con maggiore densità (Malnate centro) e nelle zone con elevata presenza di popolazione, dunque il modello di diffusione di tali servizi è sostanzialmente centrale, in gran parte incentrato sulla presenza di uffici comunali e di strutture socio-sanitarie.

Pertanto, le principali strategie in materia di servizi pubblici operate dallo strumento urbanistico vigente sono così sintetizzabili:

- migliorare la dotazione di aree per servizi nelle zone più dense della città, laddove si rendono possibili o necessari processi di riqualificazione urbana,
- contribuire al compimento del sistema dei servizi mediante attuazione di talune previsioni interne al tessuto edificato consolidato,
- contribuire al miglioramento della rete delle connessioni urbane e territoriali destinati alla ciclopedonalità, così da realizzare le connessioni indispensabili per la trasformazione dell'insieme dei servizi esistenti in un sistema,
- individuare nuove localizzazioni per servizi all'interno delle aree di trasformazione urbanistica che possano risultare sinergiche con quelle specificamente localizzate dal Piano dei Servizi, e che possano dar luogo alla
- formazione di una "riserva" di suoli necessari per garantire il riequilibrio delle dotazioni anche a fronte degli obiettivi di sviluppo del Documento di Piano



3. I termini della proposta di Variante puntuale

3.1. Le modifiche riguardanti la riconformazione urbanistica di aree pubbliche

Tra gli intendimenti della Variante vi sono quello di “rendere coerenti le categorie dei servizi rispetto all'utilizzo effettivo esistente (palazzina di Via Matteotti/Via De Morh)” oltre che “l'inserimento nel piano dei servizi di due edifici/immobili di proprietà comunale, delle aree a servizi delle aree direttamente connesse, ricadenti all'interno degli ambiti “T”, di disciplina esclusiva del Piano delle Regole (Polo Civico, Biblioteca di Via Volta)”

Tali edifici/immobili, di proprietà comunale, sono oggetto del progetto di fattibilità tecnico economica “per l'utilizzo degli edifici comunali di Via Vota, Via Matteotti e Via Marconi” approvato con DGC n. 140 del 21 ottobre 2019, che ha individuato specifici ambiti di progetto per la razionalizzazione del patrimonio comunale esistente.

3.1.1. L'immobile di Via Matteotti/Via De Morh

L'edificio, localizzato nella centrale Via Matteotti sulla direttrice Municipio-Stazione FNM, realizzato per ospitare il Municipio del Comune di Malnate (mantenendo questa destinazione fino al 1951 quando la sede comunale fu trasferita in piazza Vittorio Veneto) e successivamente trasformato in sede scolastica, con la realizzazione dell'ampliamento della scuola elementare, avvenuto negli anni 60, ha subito una serie di trasformazioni per adattarlo a uffici comunali fino alle attuali destinazioni. Ad oggi quindi l'edificio è utilizzato per finalità istituzionali: al piano terreno sono localizzate la sala consiliare con gli uffici destinati ai servizi sociali, mentre nel piano superiore sono localizzati gli uffici tecnici sia del ramo urbanistico (edilizia privata) che di quello dei Lavori Pubblici con annessi locali per riunioni e archivi.





Città di Malnate

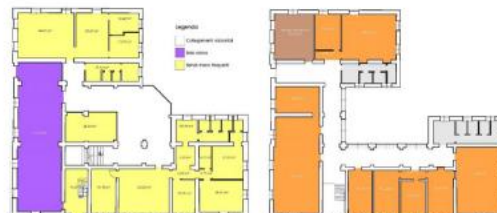
Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)



- Sala consiliare
- Servizi sociali, sport e città dei bambini
- Uffici tecnici



Per tale edificio, il progetto di fattibilità riporta che “le parti portanti verticali di dimensioni abbondanti garantiscono solidità mentre, quelle orizzontali necessitano di opportune verifiche in base alle future destinazioni”, inoltre “*la serramentistica, l'impiantistica e le pavimentazioni, malgrado alcuni interventi di ristrutturazione [omissis] necessiterebbero di radicali interventi con l'adeguamento in materia di isolamenti termoacustici. Anche per la copertura è necessario predisporre delle verifiche sia per costatarne l'impermeabilità che per valutarne la tenuta statica*”

Il vigente Piano dei servizi ricomprende impropriamente l'immobile all'interno della categoria funzionale “Is: aree per istruzione”, assimilandolo all'adiacente plesso delle scuole elementari di Malnate. Trattandosi di un'immobile all'interno del quale trovano luogo esclusivamente “strutture per la pubblica amministrazione” e non “strutture scolastiche, o altri servizi per l'istruzione equiparabili” la Variante in oggetto prevede l'attribuzione al servizio esistente della specifica categoria di “aree per interesse collettivo – Ic” in sostituzione della categoria “Is: aree per istruzione” assegnata dal vigente Piano dei servizi, anche al fine di consentire eventuali interventi di adeguamento e razionalizzazione dell'immobile per la destinazione effettiva per cui oggi è adibito.

Al servizio esistente verrà assegnato un codice identificativo progressivo coerente con la numerazione del vigente PGT e preceduto dal suffisso “Se”.



Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

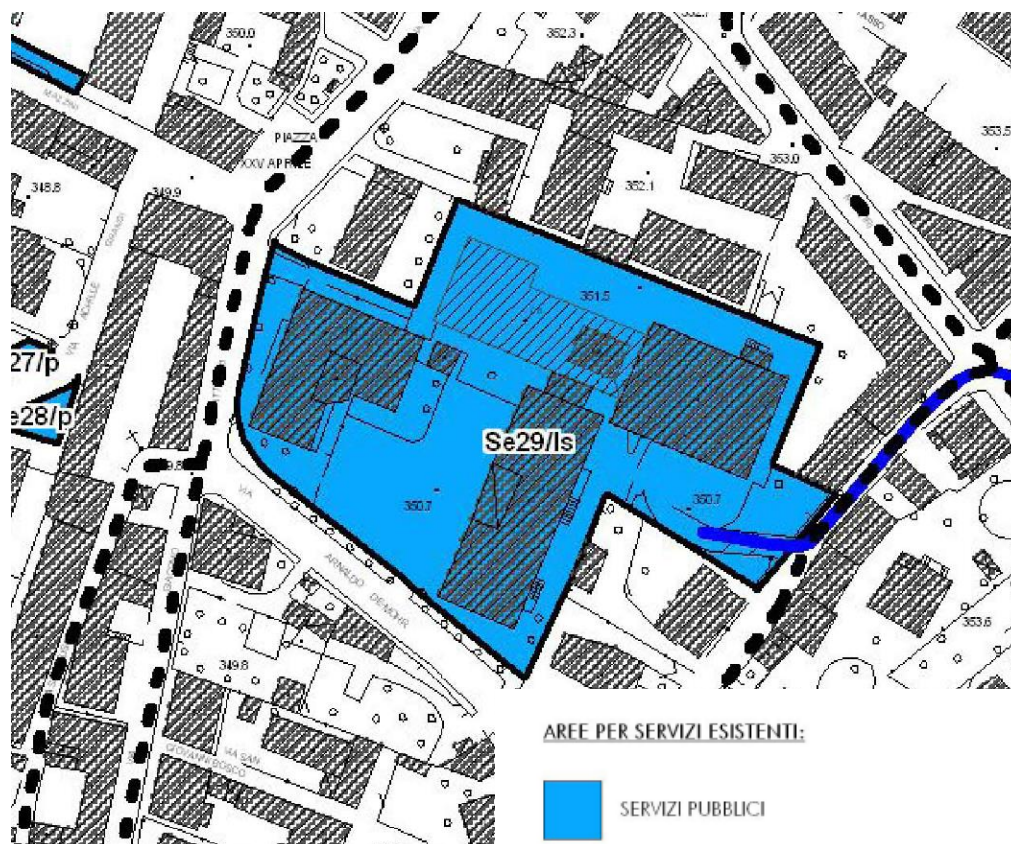


Fig. Identificazione dell'immobile di Via Matteotti: PGT vigente (Tav. PdS6a.1 Localizzazioni del PdS)



Fig. Identificazione dell'immobile di Via Matteotti: proposta di Variante



A seguito della modifica prevista verranno aggiornate e coerenziate i seguenti elaborati di Piano:

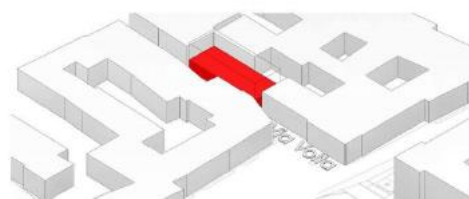
- PdS4.1_Analisi del sistema dei servizi
- PdS5.1_Potenzialità di sviluppo del sistema dei servizi
- PdS6a.1_Localizzazioni del PdS
- PdR21.2_Quadro urbanistico generale
- PdR21a.2_Quadro urbanistico NO
- PdR21e.2_Quadro urbanistico centro

3.1.2. La biblioteca di Via Volta

L'attuale biblioteca civica comunale "Adolfo Buzzi" è ubicata in Via Volta, in centro storico, al piano rialzato di un complesso residenziale realizzato negli anni '90. La superficie, di circa 185 mq, è composta da un ampio salone collegato all'ingresso, oltre ad un locale ad uso deposito e ai servizi igienici suddivisi per sesso e utilizzabili da disabili. Questo spazio, progettato come sala civica Comunale, ha subito negli anni utilizzi vari, fino ad arrivare all'attuale destinazione intorno agli anni 2000.



Via Volta

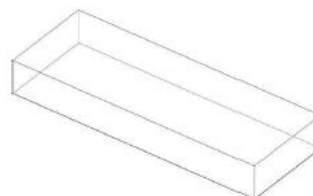


Attuale sede della biblioteca comunale

Superficie 185 mq circa



Pianta piano terreno scala 1:200



Assonometria

Trattandosi di un servizio esistente di interesse comunale, occorre conformare la disciplina del PGT vigente - che non identifica tale spazio come un ambito a servizio esistente, ma solo come ambito del tessuto urbano consolidato assoggettato alla sola disciplina del Piano delle Regole, ricadente all'interno dell'ambito T1 della città storica - attribuendo la qualifica di "servizio esistente", ciò anche al fine di consentire eventuali interventi

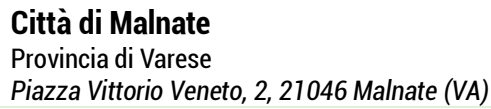




Fig. Individuazione dell'attuale spazio biblioteca di Via Volta all'interno della disciplina del Piano dei Servizi, con assegnazione codice Se194/lc

A seguito della modifica prevista verranno aggiornati e coerenzati i seguenti elaborati di Piano:

- PdS4.1_Analisi del sistema dei servizi
- PdS5.1_Potenzialità di sviluppo del sistema dei servizi
- PdS6a.1_Localizzazioni del PdS
- PdR21.2_Quadro urbanistico generale
- PdR21a.2_Quadro urbanistico NO
- PdR21e.2_Quadro urbanistico centro

3.1.3. L'immobile sito in Via Marconi (edificio "ex Alberio")

L'immobile in questione, denominato "edificio ex Alberio"¹⁶, sito in Malnate in Viale G. Marconi n. 5, è costituito da un fabbricato¹⁷ ad uso magazzino/negozio sviluppantesi sui piani terra, interrato e primo-ammazzato, con annesso cortile in proprietà, e copre una superficie di circa 585 mq.

¹⁶ Questo edificio era stato realizzato dalla famiglia Alberio a fine anni 50 per lo svolgimento della loro attività di commercio e vendita di prodotti ortofrutticoli.

¹⁷ Si specifica che le unità immobiliari fanno parte di un fabbricato i cui lavori di costruzione sono stati iniziati in data antecedente al 1 settembre 1967, dichiarato abitabile con decorrenza dal 30 settembre 1958 e dal 15 marzo 1964. Successivamente sono state realizzate opere per quali è stata presentata al Comune di Malnate Denuncia d'Inizio Attività Prot. n. 12099 in data 29 giugno 1998 e che in data 13 dicembre 2018 è stato emesso dal Comune di Malnate provvedimento di Sanatoria N. SAN0372/2018 con avvenuto pagamento di tutte le relative sanzioni e che da tale data ad oggi non risultano eseguiti altri lavori od opere soggetti a sanatoria.



Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)



L'immobile, contraddistinto al Catasto fabbricati del Comune di Malnate al Foglio 7 particelle 3390 (sub. 501, 502, 503, 504, 505) e 2516 parte (sub. 509, 510, 511 e 512), è entrato a far parte del patrimonio comunale dal 21 dicembre 2018¹⁸, e si trova pertanto nelle piene disponibilità dell'Ente.



Identificazione dell'immobile acquisito dall'amministrazione comunale in data 21 dicembre 2018 (Database topografico regionale e ortofoto aerea)

L'immobile è confinante, nell'insieme, con Via Marconi ad est, e con i mappali 9881 e 2516 (su due lati), entrambi di proprietà comunale.

¹⁸ A seguito della volontà da parte dei proprietari dell'immobile di cedere al Comune di Malnate l'edificio di proprietà, si da atto che: i.) con Deliberazione di Giunta Comunale n. 125/2018, è stato dato mandato agli Uffici competenti di avviare gli adempimenti necessari alla valutazione della fattibilità dell'acquisto delle sopra citate unità immobiliari site in Malnate, Viale G. Marconi n. 5; ii.) con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 70 del 27 novembre 2018 è stato approvato l'acquisto delle dette unità immobiliari, sulla base della perizia estimativa a firma del Geom. Fabio Giani, allegata alla delibera stessa, a seguito del parere di congruità del prezzo espresso dalla competente agenzia del demanio; iii.) con Determina n. 731 del 14 dicembre 2018, in attuazione alla Deliberazione del Consiglio Comunale n. 70 del 27 novembre 2018, si è proceduto ad impegnare le somme necessarie all'acquisto a corpo dell'immobile; iv.) l'acquisto degli immobili è avvenuto a seguito di atto notarile di vendita e trasferimento dell'immobile al Comune di Malnate del 21 dicembre 2018, repertorio n. 11406 – n. 5100 della Raccolta compravendite del Notaio Domenico Chiofalo.



Identificazione catastale dell'immobile acquisito dall'amministrazione comunale in data 21 dicembre 2018 (edificio ex Alberio) e del compendio comunale contiguo.

In considerazione della sua localizzazione strategica e della buona accessibilità (confina con la sede attuale del Comune ed è prospiciente, sul versante est, alla nuova Piazza delle Tessitrici), è volontà dell'Amministrazione comunale di Malnate prevedere su tale ambito la realizzazione di un "Polo Civico", al fine di colmare le esigenze di spazi per uffici, magazzini ed archivi da riunire in un unico ambito amministrativo, nonché proseguire nell'obiettivo di razionalizzare la distribuzione di detti spazi comunali, adeguare alla normativa l'attuale archivio comunale.

I lavori e le opere di realizzazione del progetto di polo civico risultano inserita nel Piano triennale delle opere pubbliche comunale 2019/2021¹⁹ e del Piano annuale 2021, senza ricorso ad indebitamento e ad anticipazione di cassa. Le risorse necessarie alla realizzazione del progetto sono stanziare in un capitolo di spesa specifico (n. 726/2021) denominato "realizzazione polo civico".

Poiché l'ambito come sopra identificato presenta una disciplina esclusiva del Piano delle Regole (essendo il PGT vigente antecedente al passaggio di proprietà pubblica del compendio), onde dare attuazione alla progettualità pubblica in corso d'opera²⁰, è necessario che l'immobile, come sopra contraddistinto catastalmente, risulti conformato alla disciplina del Piano dei servizi.

¹⁹ Con delibera di Consiglio comunale n. 12 del 2021 è stato approvato l'aggiornamento del Piano Triennale delle Opere pubbliche e del Piano annuale per il periodo 2021/2023.

²⁰ Si da conto che con Deliberazione di Giunta Comunale n. 140 del 21 ottobre 2019 è stato approvato il progetto di fattibilità tecnico economica "per l'utilizzo degli edifici comunali di Via Volta, Via Matteotti e Via Marconi" di cui agli atti comunali di prot. n. 20844 del 30.09.2019, al cui interno è prevista per l'edificio ex Alberio una proposta di realizzazione di un "polo civico". Conseguentemente all'approvazione del progetto di fattibilità tecnico economica è stato dato corso alla procedura di individuazione dei professionisti per la redazione del progetto definitivo ed esecutivo nonché di tutte le altre procedure necessarie per dare l'opera compiuta, nello specifico: i.) con medesima Deliberazione di Giunta Comunale n. 140 del 21 ottobre 2019, di cui agli atti comunali di prot. n. 20844 del 30.09.2019, è stato dato mandato agli uffici competenti di procedere con le conseguenti procedure per l'affidamento di un incarico per la redazione del progetto definitivo/esecutivo come previsto dal D.Lgs. 50/2016 "Codice dei contratti pubblici". Con determina n. 384 del 03/08/2020 è stato aggiudicato l'incarico per la



Dal momento che il progetto di realizzazione del polo civico (come da Progetto di fattibilità approvato nel 2019) rientra in un quadro di riqualificazione generale del comparto degli edifici comunali esistenti, che comprende anche la ristrutturazione degli uffici dei vigili urbani e la demolizione dei vecchi uffici, compresi il magazzino, l'economato e il ricovero dei mezzi comunali; ed in considerazione del fatto che i lavori di demolizione dei vecchi uffici, compresi il magazzino, l'economato e il ricovero dei mezzi comunali sono già stati ultimati, e pertanto, ad oggi, le aree ricomprese all'interno della porzione di seguito raffigurata risultano completamente libere da edificazioni, ad eccezione del solo manufatto adibito ad archivio storico (che verrà ricollocato all'interno del nuovo "Polo Civico" secondo le previsioni di cui al progetto di fattibilità approvato), si riscontra come l'intero compendio di proprietà comunale – come di seguito individuato - potrà essere utilizzato per una riorganizzazione e riprogettazione complessiva dell'ambito di proprietà comunale esistente, sia per la realizzazione della struttura civica, che per il reperimento degli spazi a parcheggio interrati annessi e la riprogettazione degli spazi verdi ed aperti di pubblica fruizione, in connessione con la Piazza delle Tessitrici esistente ad ovest del compendio.



Fig. Lo scenario di riqualificazione generale del comparto degli edifici comunali esistenti individuato dal Progetto di fattibilità 2019. In giallo: gli interventi di demolizione dei vecchi uffici, compresi il magazzino, l'economato e il ricovero dei mezzi comunali previsti e posti in attuazione.



Fig. Lo scenario di progetto del nuovo polo civico, con l'individuazione delle parti costruite/edificate e la porzione di area da adibire a parcheggio interrato.

redazione del progetto definitivo/esecutivo "per i lavori di realizzazione del nuovo polo civico e riqualificazione urbana degli spazi esterni adiacenti".

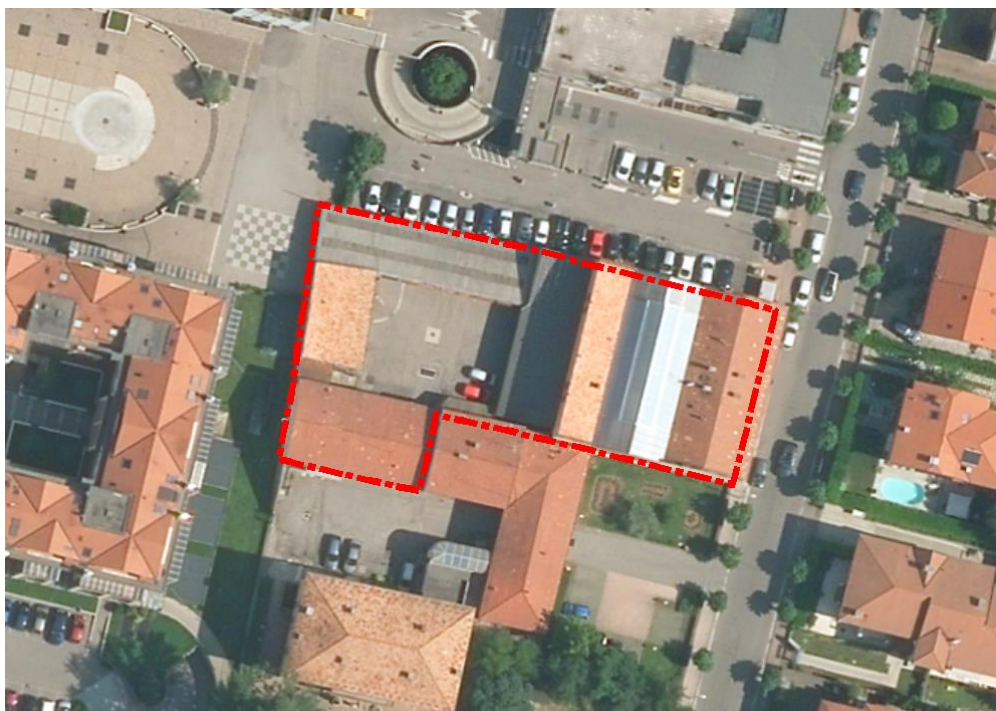


Fig. Individuazione del compendio di riorganizzazione e riprogettazione complessiva delle aree comunali

Pertanto, al fine di conseguire la conformità del progetto di realizzazione del Polo civico comunale in corso d'opera con la disciplina urbanistica del PGT comunale, nonché una complessiva e più ampia riorganizzazione e riprogettazione dell'ambito di proprietà comunale esistente (come sopra individuato) in connessione con la Piazza delle Tessitrici esistente, la presente proposta di Variante prevede l'identificazione di una nuova perimetrazione di *"area per servizi in previsione"* (si veda la linea rossa tratteggiata nell'immagine seguente) che ricomprende al suo interno l'insieme delle aree di proprietà comunali site in Via Marconi necessarie all'attuazione del progetto di interesse pubblico, per una superficie complessiva pari a 1.635 mq, nello specifico:

- a) il fabbricato (ex edificio Alberio) - identificato con area rossa nell'immagine seguente - acquisito dall'amministrazione comunale nel dicembre 2018, per il quale il PGT vigente assegna la disciplina esclusiva riguardante l'ambito territoriale T2 del Piano delle Regole (essendo il PGT vigente antecedente al passaggio di proprietà pubblica del compendio);
- b) l'area contermina ad ovest dell'immobile, prospiciente Piazza delle Tessitrici, originariamente interessata dai vecchi uffici comunali (compresi il magazzino, l'economato e il ricovero dei mezzi comunali), oggetto di recente demolizione, ad oggi recintata e non pubblicamente fruibile, identificata dal vigente PGT come *"area per servizi esistente"* a verde (codice Se193/v), tuttavia in modo improprio, in quanto non coerente con lo stato dei luoghi esistente ed originario.



All'intero compendio viene dunque assegnata la classificazione di *"area per servizi in previsione"*, in quanto deputata all'attuazione di nuovi servizi di interesse pubblico o generale (in quanto ad oggi ancora da attuare), con categoria specifica di *"aree per interesse collettivo – lc"*. Poiché all'interno dell'ambito di previsione la riorganizzazione dell'ambito di proprietà comunale dovrà prevedere, in applicazione delle norme del Piano delle Regole, una quota di aree a verde, nella misura pari almeno al 25% dell'area di intervento, all'ambito di previsione verrà assegnata la categoria funzionale mista *"lc – V"*.

Al nuovo ambito con destinazione a servizi in previsione verrà assegnato un codice identificativo progressivo secondo la numerazione del vigente PGT e preceduto dal suffisso *"Sp"*.



Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

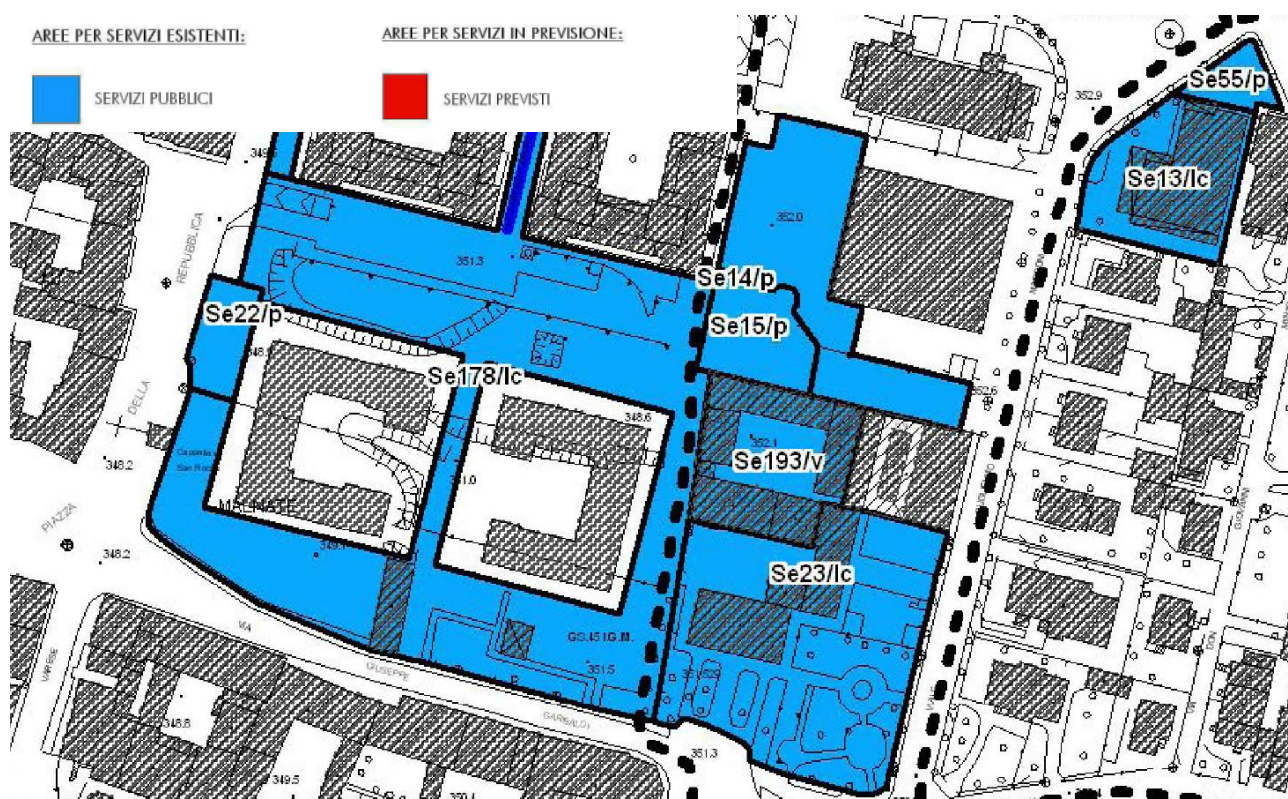


Fig. Disciplina del Piano dei Servizi del PGT vigente 2012 (stralcio Tav. PdS6a.1_Localizzazioni del PdS)



Fig. Disciplina del Piano dei Servizi – proposta di Variante.



Di conseguenza, la proposta di Variante prevede:

- l'eliminazione dell'ambito contrassegnato con codice Se193/v, classificato impropriamente dal PGT vigente come "area per servizi esistente" a verde, in quanto non coerente con lo stato dei luoghi esistente e preesistente;
- la riconformazione della porzione d'area interessata dagli uffici dei vigili urbani oggetto di recente ristrutturazione all'interno dell'ambito a servizio esistente contrassegnato con codice Se23/lc che identifica il complesso della casa comunale, in quanto non interessato dal progetto di realizzazione del nuovo polo civico comunale.

A seguito della modifica prevista verranno aggiornati e coerenziali i seguenti elaborati di Piano:

- PdS4.1_Analisi del sistema dei servizi
- PdS5.1_Potenzialità di sviluppo del sistema dei servizi
- PdS6a.1_Localizzazioni del PdS
- PdR21.2_Quadro urbanistico generale
- PdR21a.2_Quadro urbanistico NO
- PdR21b.2_Quadro urbanistico N-E
- PdR21e.2_Quadro urbanistico centro

3.1.4. Il coerenzamento della normativa di piano rispetto alla condizione difettiva conseguente al duplice regime urbanistico-conformativo: il recepimento dei criteri di intervento specifici per il Polo civico assunti dall'amministrazione comunale

Il Vigente P.G.T. del Comune di Malnate presenta una duplicità di regime conformativo per i servizi esistenti ed in previsione: la cui disciplina è in parte mutuata da quella degli ambiti territoriali del tessuto edificato consolidato esistente di cui alla Parte III "Quadro urbanistico", Capo 1° - all'art. 50 delle norme della disciplina generale - del Piano delle Regole, ed in parte dettata dal Piano dei servizi, che comunque sul versante regolatorio stabilisce che *"per quanto concerne gli indici e i parametri edilizi, si fa tendenzialmente riferimento a quanto stabilito dal Piano delle Regole"*.

Si è dunque proceduto in primo luogo a verificare la conformità urbanistica dell'intenzionalità progettuale alla luce della disciplina normativa relativa ai tessuti T2²¹ quale Ambito territoriale "della città contemporanea consolidata" (artt. 91 - 93 delle norme del Piano delle Regole) entro cui ricade la previsione del nuovo polo civico.

²¹ Ambito territoriale T2: della città contemporanea consolidata.



Fig. Stralcio cartografico Tav. PdR21a.2: individuazione del duplice regime conformativo

A seguito delle verifiche tecniche condotte d'intesa con gli Uffici tecnici comunali, sono emerse alcune criticità suscettibili di limitare o condizionare la più efficiente soluzione progettuale e realizzativa con pregiudizio per il pieno raggiungimento degli obiettivi prefissati. Le stesse richiedono una migliore e/o differente declinazione normativa, onde dar corso coerentemente al progetto di fattibilità approvato, senza ricorrere in futuro alle procedure derogatorie previste dalla normativa regionale vigente

In vista del superamento delle predette rigidità pianificatorie, l'amministrazione comunale ha definito con apposita Deliberazione di Giunta comunale (n. 85 del 10.06.2021) i criteri di intervento specifici per l'ambito a servizio, al fine di orientare la futura attività di ripianificazione dell'ambito, che dunque dovranno trovare formalizzazione all'interno dell'ambito di previsione come identificato dalla proposta di Variante. Ed in particolare:



- a) per l'immobile denominato "edificio ex Alberio" sono consentiti gli interventi infrastrutturali promovibili unicamente dal Comune, che dovranno mantenersi nel limite della ristrutturazione conservativa. La ristrutturazione sottoforma di demolizione e ricostruzione dovrà rispettare il sedime esistente e potrà essere intrapresa solo in caso di comprovate ragioni statiche e strutturali. In questo caso, le distanze minime dai confini potranno essere pari al filo dell'edificio preesistente, ai sensi dell'art. 2-bis del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380.
- b) I rapporti morfologici tra edifici esistenti e spazi aperti dovranno prevedere la continuità degli spazi aperti e del verde con la piazza delle Tessitrici ad ovest del fabbricato.
- c) Una maggiore SLP rispetto a quella esistente potrà essere ricavata all'interno della sagoma dei manufatti esistenti (ad es. attraverso soppalchi o piani intermedi);
- d) Al fine di soddisfare esigenze pubbliche è consentito un ampliamento degli edifici esistenti (anche sottoforma di demolizione-ricostruzione con contestuale ampliamento) entro la misura massima del 30% della volumetria esistente e comunque nella misura inferiore rispetto alla volumetria originariamente presente e demolita. L'ampliamento potrà collocarsi sia all'interno del sedime edificato esistente, in altezza, con il limite dell'altezza massima stabilita dalle norme del Piano delle Regole per il tessuto di inserimento, sia sulle aree non edificate prospicienti Piazza delle Tessitrici, in incremento della superficie coperta esistente, anche in eccedenza rispetto al parametro della superficie coperta stabilita dalle norme del piano delle regole per il tessuto di inserimento, comunque nel rispetto di quanto prescritto dal regolamento regionale di invarianza idraulica e nel limite della superficie filtrante stabilita dalle norme del Piano delle Regole per il tessuto di riferimento.
- e) La creazione di strutture accessorie separate dalla sagoma del fabbricato principale sarà consentita nel limite del 10% della volumetria esistente, da dedursi dalla possibilità massima di ampliamento di cui al punto precedente.
- f) Le porzioni in ampliamento e le strutture accessorie dovranno rispettare le distanze minime pari a 5 metri dai confini di proprietà ed il distacco di minimo di 10 metri da parete finestrata.
- g) E' imprescindibile il reperimento di parcheggi di uso pubblico nella misura almeno pari a quelli esistenti che verranno eventualmente soppressi per effetto della realizzazione degli interventi e, comunque, nella misura minima atta a soddisfare il fabbisogno derivante dalle attività/funzioni insediande. In caso di collocazione nel centro polifunzionale di uffici e strutture aperte al pubblico degli utenti, dovrà essere garantito un rapporto tra superficie concretamente adibita a pubblici servizi fruibili e superficie a parcheggio nella misura pari a 1/3. In caso di collocazione di funzioni equiparabili alle destinazioni d'uso private di cui all'art. 62 delle norme del Piano delle Regole (ad es. nel caso di eventuali quote di superfici adibite a somministrazione di alimenti e bevande), dovranno essere garantite le dotazioni previste dall'art. 16 delle norme del Piano dei Servizi per la quota pubblica e dall'art. 38 delle norme del Piano delle Regole per la quota di parcheggi privati (per uso addetti). Tali dotazioni dovranno essere integralmente collocate nel sottosuolo, con possibilità di formazione di rampa, corsello e manufatti accessori in superficie anche mediante l'utilizzo di aree contermini all'ambito di proprietà comunale già disciplinate a parcheggio dal Piano dei servizi. Per la quota di parcheggi non reperibile con modalità interrata, il fabbisogno minimo potrà essere soddisfatto attraverso la riconformazione a parcheggio di aree contermini all'ambito di proprietà comunale già disciplinate dal Piano dei servizi appartenenti anche a differenti categorie (ad es. area Ic in corrispondenza dell'attuale accesso carraio alla casa comunale) ovvero mediante la riconformazione funzionale di aree adibibili a parcheggio poste entro un'isocrona di accessibilità pedonale, definita nel raggio di 400 metri in linea d'aria, prevedendo un numero adeguato di stalli di sosta per la ricarica delle auto elettriche. Dovrà essere prioritariamente garantito il reperimento di adeguati spazi/stalli per le biciclette.



Si riporta di seguito una sintesi della disamina normativa della disciplina del Piano delle Regole vigente da applicare alle aree interessate dal progetto del “Polo Civico” come ripерimetrate dalla proposta di Variante, che ha portato alla definizione dei criteri di intervento definiti dall'amministrazione comunale.

Indirizzo a)

gli interventi infrastrutturali promovibili unicamente dal Comune dovranno mantenersi nel limite della ristrutturazione conservativa. La ristrutturazione sottoforma di demolizione e ricostruzione dovrà rispettare il sedime esistente e potrà essere intrapresa solo in caso di comprovate ragioni statiche e strutturali.

L'impianto normativo del Piano delle Regole vigente non definisce specifiche norme per il mantenimento della sagoma e sedime esistente all'esterno degli ambiti T1 (nuclei storici), in assenza di specifici vincoli (ad es. beni culturali) che non riguardano il compendio in questione. Gli interventi di demolizione e ricostruzione risultano in tal senso vincolati per quanto previsto dall'art. 92 c. 1 alla conservazione dell'assetto tipologico esistente, e dunque ai singoli tipi edilizi che ne determinano le caratteristiche costanti e strutturali, e dei rapporti morfologici tra edifici esistenti e spazi aperti, pubblici o pertinenziali. Tuttavia, si specifica che il grado di connotazione sia tipologico che morfologico dell'ambito in cui l'edificio si colloca è modesto, trattandosi di “ambito edificato recente con bassa omogeneità tipologica”. (Tav. PdR4.0 Morfotipologia del paesaggio urbano”) e di “edifici con fronte morfologicamente non definito”, (Tav. PdR11.0 Sistema insediativo residenziale: rapporto fronte strada). Per l'ambito in questione il Piano delle Regole riconosce esclusivamente la presenza di un fronte urbano definito da “sequenza tipologica” in corrispondenza di Via Marconi (Tav. PdR4.0 Morfotipologia del paesaggio urbano”).

Pertanto, in via cautelativa, l'amministrazione comunale ha espresso la volontà di mantenere gli interventi promuovibili nel limite della ristrutturazione conservativa, tendendo quindi, per quanto possibile, al mantenimento della sagoma e del sedime esistente, o ad una loro riproposizione in caso di comprovata necessità di demolizione e ricostruzione degli edifici, dal punto di vista statico e strutturale, secondo la tipologia edilizia esistente.

Indirizzo b)

I rapporti morfologici tra edifici esistenti e spazi aperti dovranno prevedere la continuità degli spazi aperti e del verde con la piazza delle Tessitrici ad ovest del fabbricato.

In considerazione della connotazione morfo-tipologica del contesto in cui il compendio in questione si inserisce (“edifici con fronte morfologicamente non definito”, Tav. PdR11.0 Sistema insediativo residenziale: rapporto fronte strada), si ritiene opportuno non vincolare l'intervento al rispetto dei rapporti morfologici esistenti, dovendosi porre come obiettivo quella della ricerca di un miglior rapporto morfologico perseguibile con gli edifici esistenti e gli spazi aperti rispetto all'esistente, che nel caso specifico è da ricercarsi nel rapporto di continuità con la piazza delle Tessitrici ad ovest del fabbricato.

Indirizzo c)

Una maggiore SLP rispetto a quella esistente potrà essere ricavata all'interno della sagoma dei manufatti esistenti (ad es. attraverso soppalchi o piani intermedi)

La norma del Piano delle Regole prevede per le aree ricadenti all'interno del tessuto T2 l'assegnazione di uno specifico Indice di Edificabilità Territoriale (It) pari alla $S/p \text{ esistente} / St \text{ esistente}$, intendendo per $S/p \text{ esistente}$ la somma delle superfici di pavimento di ciascun piano esistente (Art. 93 c. 2). Inoltre, la medesima normativa all'art. 93 c. 1 prevede che per i tipi edilizi esistenti con destinazione d'uso non residenziale (come l'edificio in questione) non è ammesso l'incremento del 20% della SLP esistente previsto invece per le destinazioni d'uso residenziali. La norma di piano pertanto consente di recuperare solo la superficie dei piani esistenti, e non lo spazio all'interno di un volume, laddove l'altezza interpiano consentisse ad es. la realizzazione di soppalchi o piani intermedi, aspetto questo che l'amministrazione comunale intende perseguire in coerenza al progetto di fattibilità approvato. Pertanto, in ottica di massimizzazione e ottimizzazione dell'esistente, ed in funzione delle specifiche necessità di progetto, la volontà dell'amministrazione è stata quella di tendere ad un'impostazione volta a favorire il pieno utilizzo dello “spazio” all'interno del volume (ingombro) dell'edificio esistente, nell'ipotesi di ristrutturazione conservativa dell'edificio esistente.



Indirizzo d) ed e)

“Al fine di soddisfare esigenze pubbliche è consentito un ampliamento degli edifici esistenti (anche sottoforma di demolizione-ricostruzione con contestuale ampliamento) entro la misura massima del 30% della volumetria esistente e comunque nella misura inferiore rispetto alla volumetria originariamente presente e demolita” [omissis] “La creazione di strutture accessorie separate dalla sagoma del fabbricato principale sarà consentita nel limite del 10% della volumetria esistente, da dedursi dalla possibilità massima di ampliamento di cui al punto precedente”

Il progetto di fattibilità prevede un ampliamento volumetrico, in aggiunta all'edificio esistente (ossia fuori sagoma) per la porzione prospiciente piazza delle Tessitrici. Tale ampliamento non sarebbe possibile senza disapplicare la norma di cui all'art. 93 c. 1 che non consente l'incremento del 20% della SLP esistente previsto invece per le destinazioni d'uso residenziali. Si rende necessario pertanto intervenire in tal senso, al fine di attuare il progetto in coerenza con il progetto di fattibilità

Indirizzo d)

L'ampliamento potrà collocarsi sia all'interno del sedime edificato esistente, in altezza, con il limite dell'altezza massima stabilita dalle norme del Piano delle Regole per il tessuto di inserimento, sia sulle aree non edificate prospicienti Piazza delle Tessitrici, in incremento della superficie coperta esistente, anche in eccedenza rispetto al parametro della superficie coperta stabilita dalle norme del piano delle regole per il tessuto di inserimento, comunque nel rispetto di quanto prescritto dal regolamento regionale di invarianza idraulica e nel limite della superficie filtrante stabilita dalle norme del Piano delle Regole per il tessuto di riferimento

Il Parametro di superficie coperta²² stabilito dalla norma del Piano delle Regole per i tessuti T2 è pari a massimo il 35% dell'area di intervento, a fronte di un rapporto di copertura esistente all'interno dell'ambito di intervento così come perimetrato pari al 46%, se si considera la pianta a terra dell'edificio Alberio e dell'edificio dell'archivio storico ad oggi esistente. Poiché la vigente norma di Piano non prevede la possibilità di mantenimento della Sc esistente, laddove risulti superiore al parametro Sc = 35% prescritto, si rende necessario disapplicare il parametro di copertura per l'attuazione del progetto di fattibilità approvato.

Si riscontra peraltro come il preesistente stato di edificazione dell'intero ambito di intervento, precedentemente alla demolizione di tutti gli edifici comunali avvenuta recentemente, si attestava attorno all'80%, pertanto il rapporto di copertura preesistente dell'ambito era di poco superiore al 20%. Ne consegue che la scelta operata dall'amministrazione va nella direzione di ricercare – nella definizione del parametro di copertura di riferimento per l'intervento – una misura intermedia che garantisca la de-impermeabilizzazione dell'ambito rispetto al suo stato originario, ma che dia al contempo dei margini di sviluppo maggiore in superficie per far fronte alle necessità di progetto in caso di eventuali ampliamenti o integrazione volumetriche (ad es. dei volumi staccati dal corpo di fabbrica principale per laboratori), nel rispetto di quanto prescritto dal regolamento regionale di invarianza idraulica qualora ricorressero i presupposti progettuali per l'applicazione delle norme regionali vigenti in materia, e garantire al contempo una sufficiente dotazione di aree per servizi a verde, come previsto dal PGT vigente.

Indirizzo g)

Parcheggi

Le norme vigenti di Piano non definiscono per le destinazioni d'uso a servizio pubblico specifiche dotazioni di parcheggi minime da reperire obbligatoriamente. In tal senso:

- l'art. 38 del Piano delle regole disciplina l'indice di dotazione di parcheggi privati, definendo la superficie minima da destinarsi al parcheggio di uso privato in funzione della SLP da realizzarsi e il numero di posti minimi nei casi di nuova

²² Come definito dall'art. 45 delle norme del Piano delle Regole del PGT vigente.



costruzione, ampliamenti e cambi di destinazione d'uso, ma esclusivamente per le destinazioni residenziale, commerciale e terziario/direzionale.

- L'art. 16 delle norme del Piano dei servizi definisce le aree per servizi da garantire esclusivamente negli ambiti soggetti a PII o PA di iniziativa privata, commisurate dunque alla Slp residenziale, produttiva, terziaria e commerciale.

Peraltro, l'edificio è in parte classificato catastalmente già come un'unità commerciale (D/8) e in parte come abitazione di tipo civile (A/2). Pertanto, qualora si equiparasse l'intervento ad un cambio d'uso per destinazioni private, tale mutamento non comporterebbe una sostanziale variazione del fabbisogno di aree per servizi e attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale (con specifico riferimento ai parcheggi) rispetto alla destinazione precedente, rimanendo all'interno della medesima categoria di cui all'articolo 23-ter del d.p.r. 380/2001, come peraltro rimarcato dalla normativa regionale vigente (ex art. 51 c. 1 Lr. 12/2005 e smi).

Tuttavia, in ottica di riorganizzazione e riprogettazione complessiva dell'ambito di proprietà comunale esistente per la realizzazione di una struttura civica, l'amministrazione comunale ha ritenuto comunque opportuno introdurre dei criteri minimi per il reperimento degli spazi a parcheggio funzionali alla struttura pubblica, al fine di non decrementare le dotazioni esistenti e non disattendere i possibili fabbisogni di parcheggio insorgenti, nell'ottica tuttavia di incentivare e privilegiare un'accessibilità alla struttura di tipo ciclo-pedonale, in considerazione sia del livello e della tipologia di funzione insediata (spazi civici di interesse comunale) che della localizzazione delle stesse, che risulta essere baricentrica rispetto all'abitato comunale, disincentivando dunque il raggiungimento del polo con il mezzo veicolare.

Con specifico riferimento alle disposizioni riguardanti il reperimento dei parcheggi, si riscontra come la scelta di soddisfare il bisogno di spazi per la sosta, qualora non collocabili integralmente nel sottosuolo, attraverso la previsione di aree di sosta localizzate a distanza, assumendo una isocrona di accessibilità pedonale pari ad un raggio di 400 metri in linea d'aria - distanza ritenuta congrua rispetto alla tipologia di servizio previsto - trova fondamento:

- i.) in primo luogo, in considerazione che l'ambito di intervento risulta inserito all'interno di un contesto già sufficientemente dotato. In particolare, all'interno dell'isocrona di accessibilità pedonale assunta, si riscontra la presenza di aree che assolvono alla funzione di parcheggio (in particolare il parcheggio Via S. Francesco/Via Macanzola) o che presentano un'attitudine a soddisfare il bisogno di spazi a parcheggio, con riferimento a due aree che il Piano dei Servizi vigente classifica come "aree per servizi" (in previsione), per la realizzazione di "parcheggi", per una superficie complessiva di quasi 3.000 mq (pari a un numero equivalente teorico di 120 parcheggi²³), ambiti per i quali si conferma la valenza strategica di "riequilibrio" del sistema dei parcheggi pubblici al fine di consolidare l'"accessibilità di attestamento" alle funzioni pubbliche insediate nel centro cittadino.

²³ Ipotizzando il 50% delle aree destinate a parcheggio per aree a manovra e assumendo una superficie del singolo stallo auto pari a 12,5 mq.

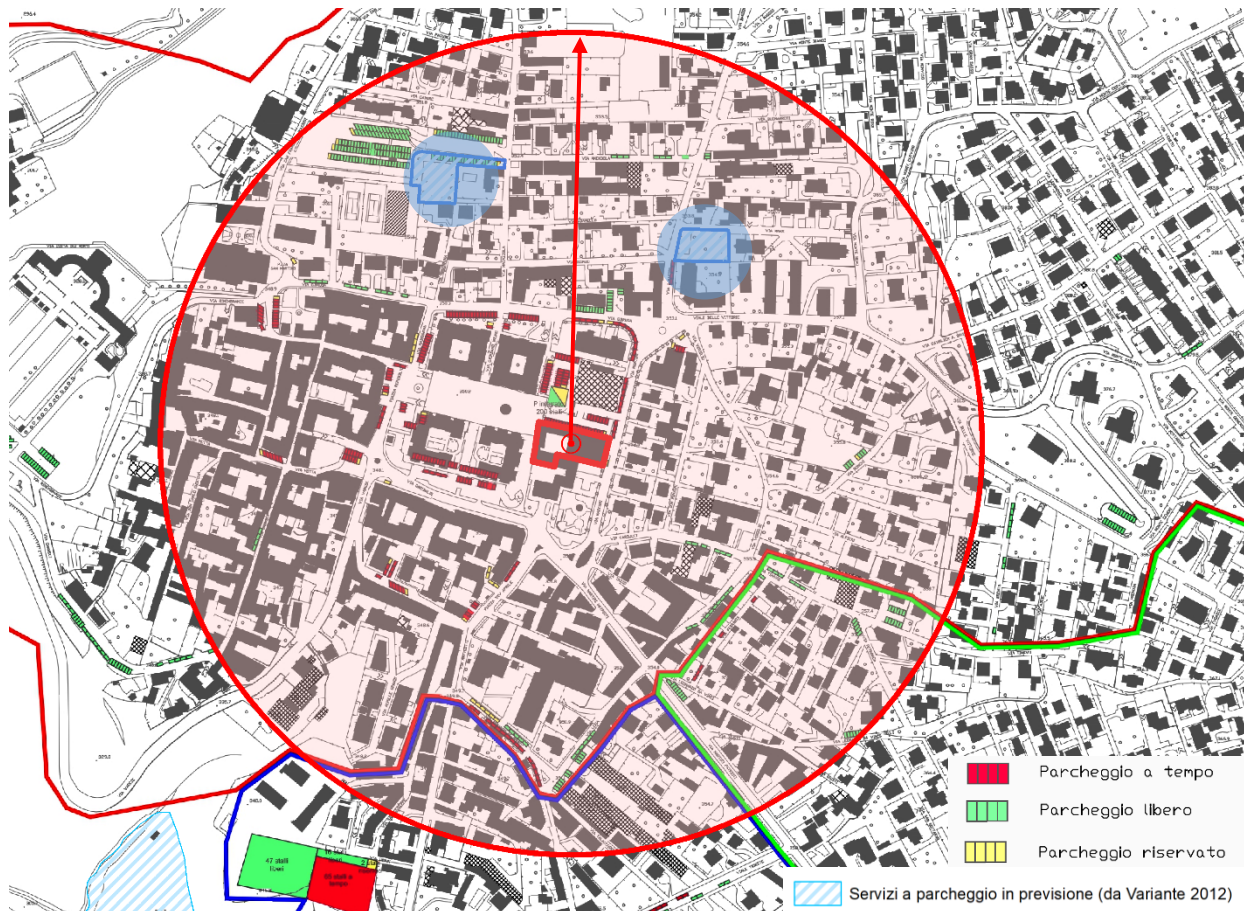


Fig. Individuazione delle aree adibibili a parcheggio, poste entro un'isocrona di accessibilità pedonale, definita in 400 metri.

- ii.) in secondo luogo, in considerazione dell'obiettivo di implementazione delle politiche di mobilità che facilitino la circolazione ciclopedonale assunte con il PUMS comunale²⁴, che inserisce l'ambito del polo civico all'interno di uno scenario di sviluppo di percorsi ciclo-pedonali – entro l'orizzonte temporale di 5 anni – in grado di collegare appieno la struttura pubblica con l'abitato comunale.

²⁴ Si veda seguente par. 3.2.1.

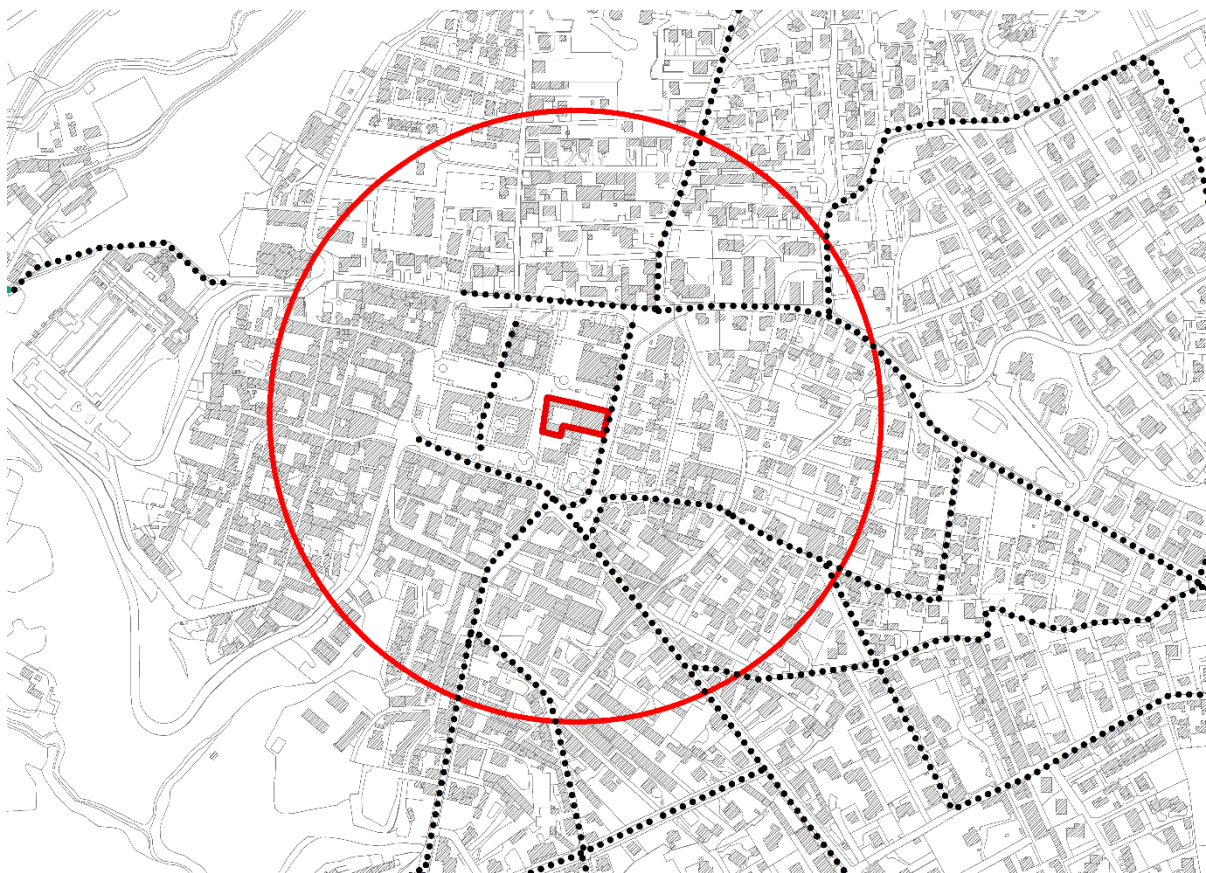


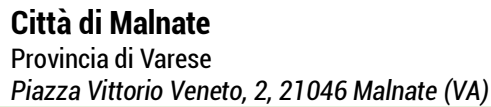
Fig. Inquadramento dell'ambito di futura realizzazione del Polo Civico comunale all'interno del quadro degli interventi individuati dal PUMS comunale riguardanti la realizzazione dei percorsi ciclopedonali

Al fine di superare la condizione difettiva conseguente alla duplice regime urbanistico-conformativo a cui sono sottoposti gli interventi infrastrutturali, nella direzione di privilegiare un modello pianificatorio che assicuri flessibilità alle norme pianificatorie applicabili agli interventi pubblici tesi alla formazione di dotazioni territoriali, con definitivo superamento delle duplicazioni di regime e delle antinomie riscontrabili nell'attuale formulazione del P.G.T. relativamente alla disciplina dei servizi esistenti ed in previsione, connotata da un richiamo (limitativo) ai parametri regolatori del tessuto di afferenza, si ricorre alla disapplicazione dei disposti normativi del Piano delle Regole di disciplina riguardanti l'ambito territoriale T2 non congrui con il progetto di realizzazione del polo civico comunale approvato²⁵, a favore di una normativa specifica per l'ambito promossa all'interno del Piano dei servizi.

A tal fine, la proposta di Variante prevede la modifica dell'art. 11 delle norme del Piano dei servizi, che disciplina le "aree per servizi in previsione", mediante l'identificazione di una scheda specifica d'intervento riferita al nuovo ambito di previsione a servizio individuato dalla proposta di Variante volta a recepire i criteri definiti dalla Deliberazione di Giunta comunale (n. 85 del 10.06.2021), apportando alla sezione "Aree

²⁵ In particolare, sono da intendersi disapplicati i seguenti disposti normativi del Piano delle Regole:

- i.) Invarianti qualitative (Art. 91 c. 2)
- ii.) Obiettivi urbanistici da perseguire (Art. 92 c. 1)
- iii.) Indice aree edificate (Art. 93 c. 2)
- iv.) Indici e parametri (Art. 93 bis c. 1), fatta eccezione per i parametri della Superficie filtrante minima da garantire, che viene confermata pari al 25% della superficie di intervento, e dell'altezza massima, confermata in 14 metri, i quali dovranno essere invece verificati anche dal progetto di attuazione della previsione a servizio, in quanto ritenuti idonei e coerenti con lo sviluppo progettuale del compendio.



Sp/...lc” (riguardante la realizzazione di nuove attrezzature di interesse comunale) del comma 3 recante *“Servizi per la residenza. Disposizioni specifiche”* le modifiche di seguito illustrate:

Pds

PIANO DEI SERVIZI 2009

Studio associato
**INGEGNERIA
ARCHITETTURA
URBANISTICA**

I-21040 Morazzone
Via Europa 54

Tel 0332 870777
Fax 0332 870888

Info@saproject.it
www.saproject.it

Maurizio Mazzucchelli
architetto

Alberto Mazzucchelli
Ingegnere

Roberto Pozzi
architetto

Documenti depositati presso la Società Italiana Autori ed Editori (SIAE)

Tutti i diritti sono riservati. Vietata la riproduzione non autorizzata.



a) modalità di intervento

- per l'immobile denominato "edificio ex Alberio" sono consentiti gli interventi infrastrutturali promovibili unicamente dal Comune, che dovranno mantenersi nel limite della ristrutturazione conservativa. La ristrutturazione sottoforma di demolizione e ricostruzione dovrà rispettare il sedime esistente e potrà essere intrapresa solo in caso di comprovate ragioni statiche e strutturali.

b) Parametri di utilizzo

- Una maggiore SLP rispetto a quella esistente potrà essere ricavata all'interno della sagoma dei manufatti esistenti (ad es. attraverso soppalchi o piani intermedi);
- Al fine di soddisfare esigenze pubbliche è consentito un ampliamento degli edifici esistenti (anche sottoforma di demolizione-ricostruzione con contestuale ampliamento) entro la misura massima del 30% della volumetria esistente e comunque nella misura inferiore rispetto alla volumetria originariamente presente e demolita. L'ampliamento potrà collocarsi sia all'interno del sedime edificato esistente, in altezza, con il limite dell'altezza massima stabilita dalle norme del Piano delle Regole per il tessuto di inserimento, sia sulle aree non edificate prospicienti Piazza delle Tessitrici, in incremento della superficie coperta esistente, anche in eccedenza rispetto al parametro della superficie coperta stabilita dalle norme del piano delle regole per il tessuto di inserimento, comunque nel rispetto di quanto prescritto dal regolamento regionale di invarianza idraulica e nel limite della superficie filtrante stabilita dalle norme del Piano delle Regole per il tessuto di riferimento

c) Strutture accessorie

- La creazione di strutture accessorie separate dalla sagoma del fabbricato principale sarà consentita nel limite del 10% della volumetria esistente, da dedursi dalla possibilità massima di ampliamento di cui al punto precedente

d) Distanze

- Per gli interventi di cui alla let. a): le distanze minime dai confini potranno essere pari al filo dell'edificio preesistente, ai sensi dell'art. 2-bis del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380.
- Le porzioni in ampliamento e le strutture accessorie dovranno rispettare le distanze minime pari a 5 metri dai confini di proprietà ed il distacco di minimo di 10 metri da parete finestrata

Maurizio Mazzucchelli
architetto

Alberto Mazzucchelli
ingegnere

Roberto Pozzi
architetto

Pds PIANO DEI SERVIZI 2009

Studio associato
**INGEGNERIA
ARCHITETTURA
URBANISTICA**

I-21040 Morazzone
Via Europa 54

Tel 0332 870777
Fax 0332 870888

Info@saproject.it
www.saproject.it

Documento depositato presso la Società Italiana Autori ed Editori (SIAE) Tutti i diritti sono riservati. Vietata la riproduzione non



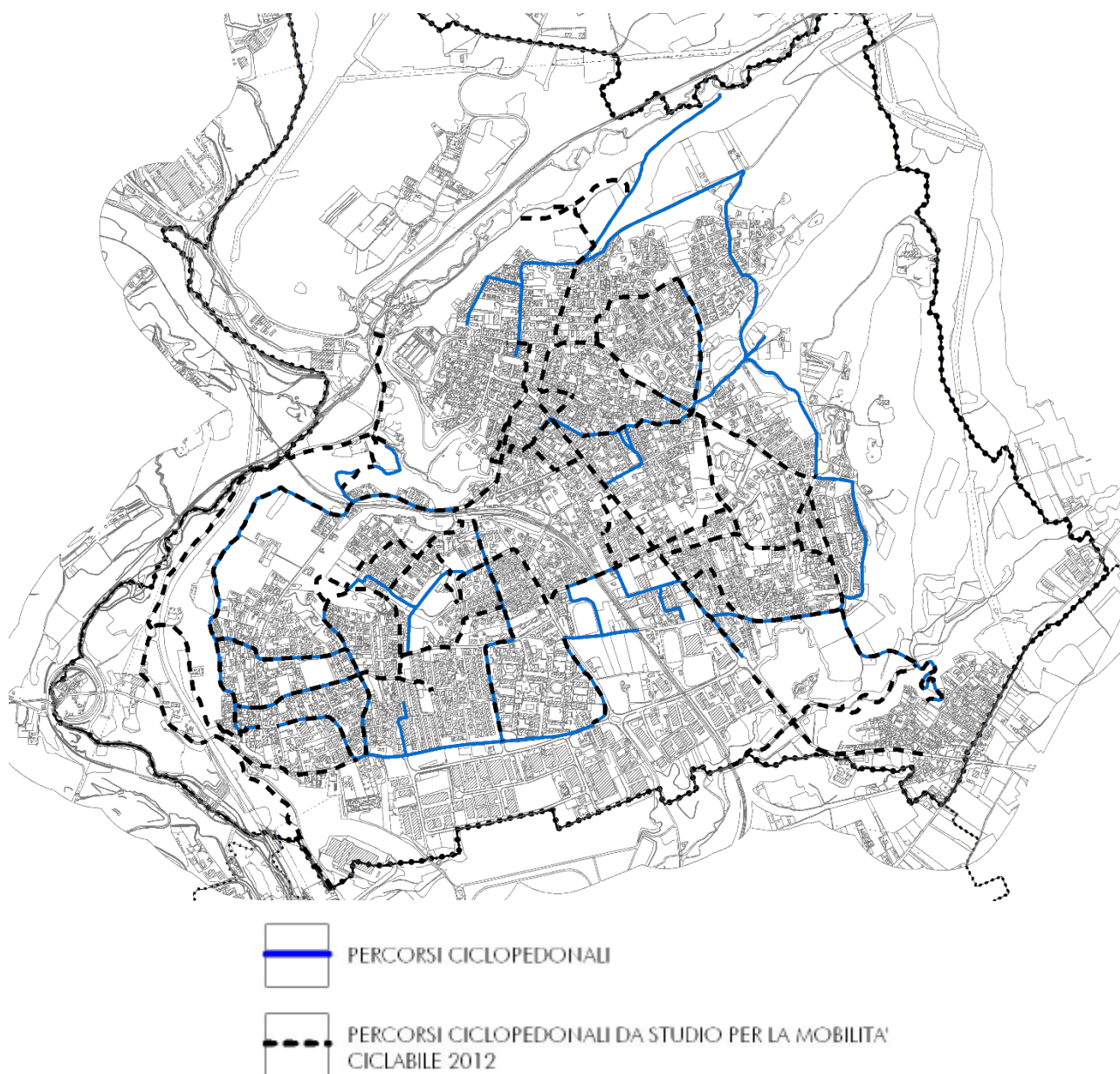
4	Diritti edificatori	e) Rapporti morfologici e aspetti compositivi - I rapporti morfologici tra edifici esistenti e spazi aperti dovranno prevedere la continuità degli spazi aperti e del verde con la piazza delle Tessitrici ad ovest del fabbricato f) Parcheggi - E' imprescindibile il reperimento di parcheggi di uso pubblico nella misura almeno pari a quelli esistenti che verranno eventualmente soppressi per effetto della realizzazione degli interventi e, comunque, nella misura minima atta a soddisfare il fabbisogno derivante dalle attività/funzioni insediande. - In caso di collocazione nel centro polifunzionale di uffici e strutture aperte al pubblico degli utenti, dovrà essere garantito un rapporto tra superficie concretamente adibita a pubblici servizi fruibili e superficie a parcheggio nella misura pari a 1/3. In caso di collocazione di funzioni equiparabili alle destinazioni d'uso private di cui all'art. 62 delle norme del Piano delle Regole (ad es. nel caso di eventuali quote di superfici adibite a somministrazione di alimenti e bevande), dovranno essere garantite le dotazioni previste dall'art. 16 delle norme del Piano dei Servizi per la quota pubblica e dall'art. 38 delle norme del Piano delle Regole per la quota di parcheggi privati (per uso addetti). Tali dotazioni dovranno essere integralmente collocate nel sottosuolo, con possibilità di formazione di rampa, corsello e manufatti accessori in superficie anche mediante l'utilizzo di aree contermini all'ambito di proprietà comunale già disciplinate a parcheggio dal Piano dei servizi. Per la quota di parcheggi non reperibile con modalità interrata, il fabbisogno minimo potrà essere soddisfatto attraverso la riconformazione a parcheggio di aree contermini all'ambito di proprietà comunale già disciplinate dal Piano dei servizi appartenenti anche a differenti categorie (ad es. area Ic in corrispondenza dell'attuale accesso carraio alla casa comunale) ovvero mediante la riconformazione funzionale di aree adibibili a parcheggio poste entro un'isocrona di accessibilità pedonale, definita nel raggio di 400 metri in linea d'aria, prevedendo un numero adeguato di stalli di sosta per la ricarica delle auto elettriche. - Dovrà essere prioritariamente garantito il reperimento di adeguati spazi/stalli per le biciclette I diritti edificatori definiti dal Piano delle Regole insistenti sulle aree normate dal presente articolo possono essere trasferiti in applicazione dei disposti di cui all'art. 14 seguente.	Maurizio Mazzucchelli architetto Alberto Mazzucchelli ingegnere Roberto Pozzi architetto Pds PIANO DEI SERVIZI 2009 Studio associato INGEGNERIA ARCHITETTURA URBANISTICA I-21040 Morazzone Via Europa 54 Tel 0332 870777 Fax 0332 870888 Info@saproject.it www.saproject.it Documento depositato presso la Società Italiana Autori ed Editori (SIAE) Tutti i diritti sono riservati. Vietata la riproduzione non
---	---------------------	--	--



3.2. Il recepimento della programmazione intercorsa afferente la mobilità debole e sostenibile

Tra gli obiettivi prioritari dell'Ente è prevista l'incentivazione alla mobilità sostenibile attraverso una molteplicità di interventi ed infrastrutture a diversa scala territoriale.

Il vigente Piano dei servizi (Variante 2012)²⁶ individua all'interno del territorio comunale con specifica simbologia grafica i percorsi ciclopeditoni in previsione, integrati con i percorsi individuati dallo studio per la mobilità ciclabile predisposto nel 2012, per una lunghezza complessiva pari a più di 35 km.

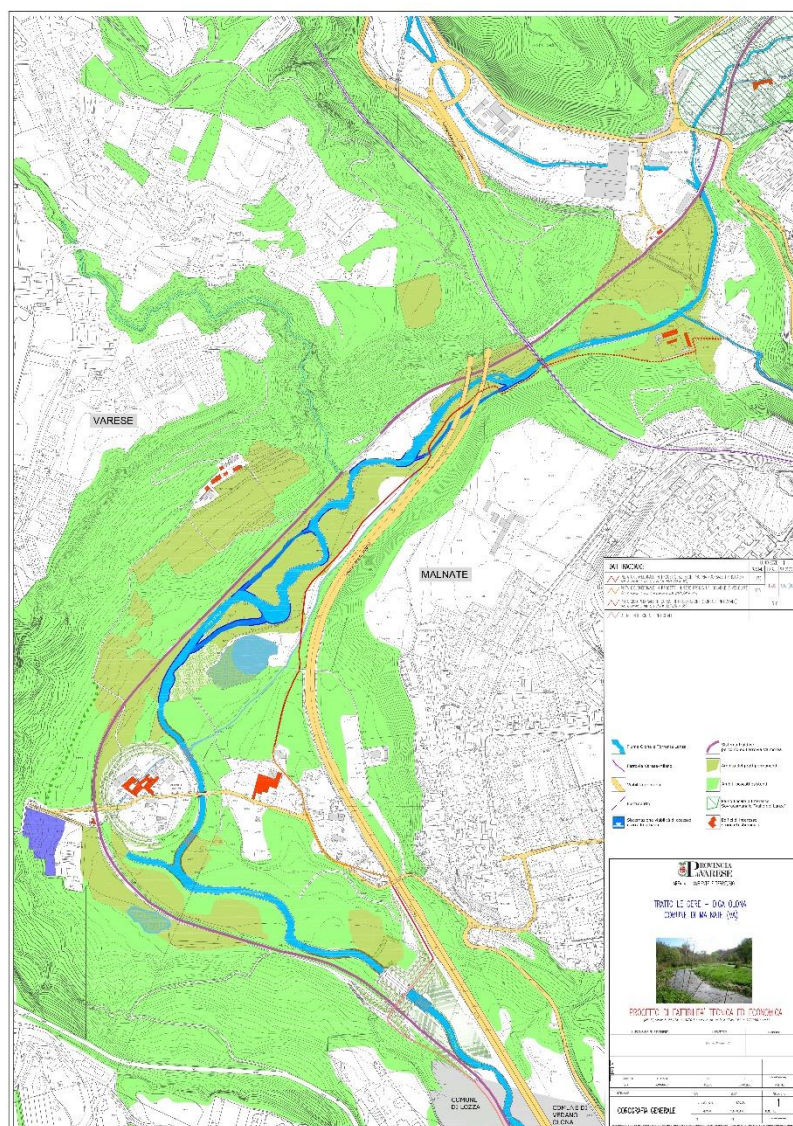


²⁶ cfr. Tav. PdS6.1 "Localizzazione del PdS".



Le individuazioni operate dal Piano dei servizi vigente non risultano tuttavia aggiornate rispetto alla vigente programmazione e progettualità intercorsa:

- sia a livello comunale: a seguito dell'approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) comunale, quale strumento di pianificazione che individua le azioni da porre in essere per la mobilità ciclopedonale comunale nell'arco temporale dei prossimi 10 anni;
- sia a livello provinciale: con riferimento all'avanzamento della progettualità riguardante la dorsale ciclopedonale (ciclovía) lungo il fiume Olona, interessata dal progetto MoveOn (MObilità leggera in VallE OloNa)²⁷, attivato dalla Provincia di Varese nel 2019 e che permetterà di dare attuazione, entro i confini della provincia di Varese, alle previsioni del PRMC²⁸ attraverso le azioni di coordinamento e infrastrutturazione



Tav. Corografia, progetto di fattibilità tecnico economica ciclovía Valle Olona, tratto Le Gere – Diga Olona.

²⁷ Progetto promosso nell'ambito de "Intervento Emblematico Maggiore Provincia di Varese", anno 2019 - Fondazione Cariplo.

²⁸ Con specifico riferimento al percorso regionale n. 16 'Valle Olona' (PCIR 16) del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC). Percorso ciclabile previsto dalla pianificazione regionale dal confine con la Svizzera fino a Milano, seguendo in parte il tracciato della vecchia ferrovia Valmorea, intercettando aree di rilevanza naturale, culturale, storica. Il percorso PCIR16 si sovrappone a quello della dorsale MoveOn.



Tali aspetti necessitano pertanto di un raccordo e di una coerenziazione con lo strumento di pianificazione comunale. In particolare, tra gli intendimenti della presente Variante vi è "l'adeguamento delle previsioni relative alla mobilità debole contenute nel Piano dei Servizi, nello specifico il recepimento delle previsioni contenute nel P.U.M.S., già approvato nell'ottobre 2019 a seguito di assoggettamento VAS e la modifica all'andamento del tracciato originario di pista ciclabile sita nella valle del fiume Olona e del torrente Valle del Lanza denominata MoVeOn".

Si da conto infine che recentemente il Comune di Malnate ha provveduto all'adeguamento della previsione di ciclovia sul proprio territorio in recepimento dell'Accordo di programma del progetto Interreg Italia Svizzera TI-CICLO-VIA²⁹ in variante al PGT comunale.

3.2.1. L'adeguamento delle previsioni relative alla mobilità debole contenute nel Piano dei Servizi: la coerenziazione con il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) comunale.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)³⁰ comunale, approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 51 del 30.09.2019, quale strumento di pianificazione strategica delle azioni da porre in essere al fine del raggiungimento degli obiettivi *"di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali"* è costituito da un *"insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e utilizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate"*, individuando il complesso delle proposte progettuali che l'amministrazione comunale intende realizzare nel medio periodo (5 anni) sino al lungo periodo (10 anni) atte a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili e utilizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. Il PUMS comunale approvato definisce pertanto un quadro programmatico volto ad affrontare *"problemi di mobilità la cui soluzione richiede «investimenti» e quindi risorse finanziarie e tempi tecnici di realizzazione, oltre che la realizzazione di politiche urbane/metropolitane complesse e intersettoriali"*.

²⁹ Il progetto TI-CICLO-VIA risulta altresì strategico per l'infrastrutturazione della ciclovia dell'Olona, in quanto si farà carico della realizzazione di un ampio tratto: da Malnate al confine con la Svizzera, permettendo così la percorribilità in sicurezza del tracciato da Legnano (Città Metropolitana di Milano) alla Svizzera.

³⁰ Redatto ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale del 5 ottobre 2017, n. 233, il quale individua le linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257. Secondo tale normativa *"Il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita)"*.

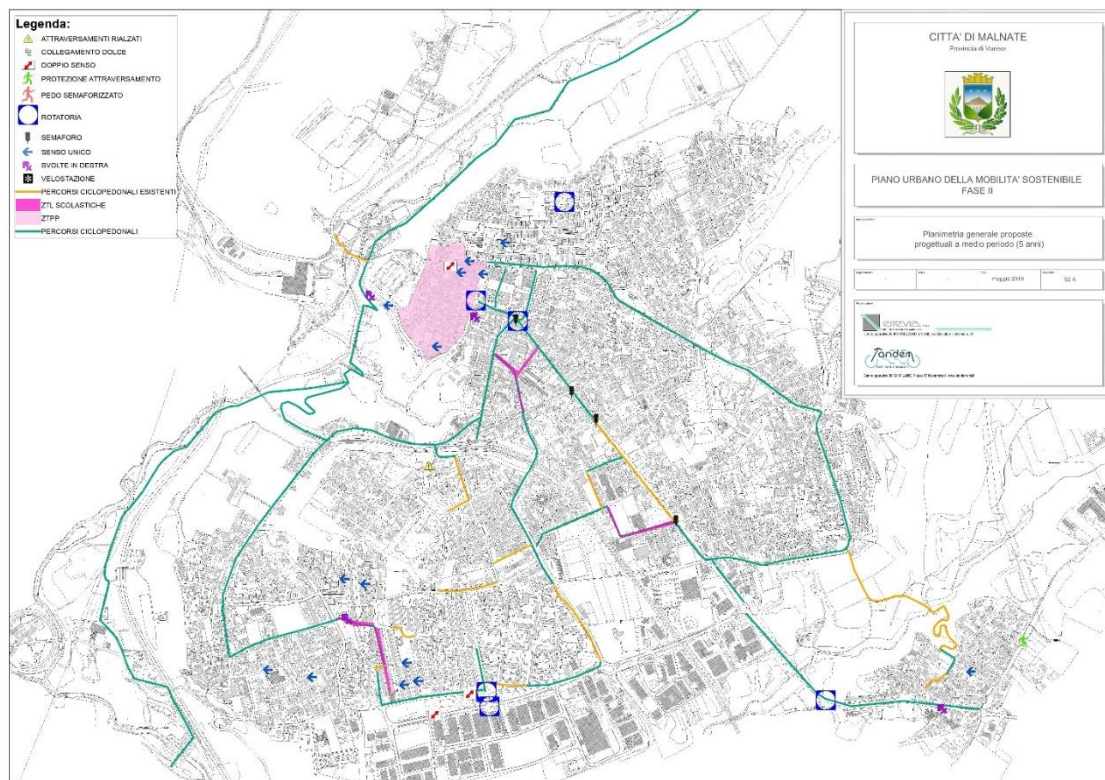


Fig. Identificazione delle “Proposte progettuali a medio periodo (5 anni)” - Tavv.2/a del PUMS comunale approvato

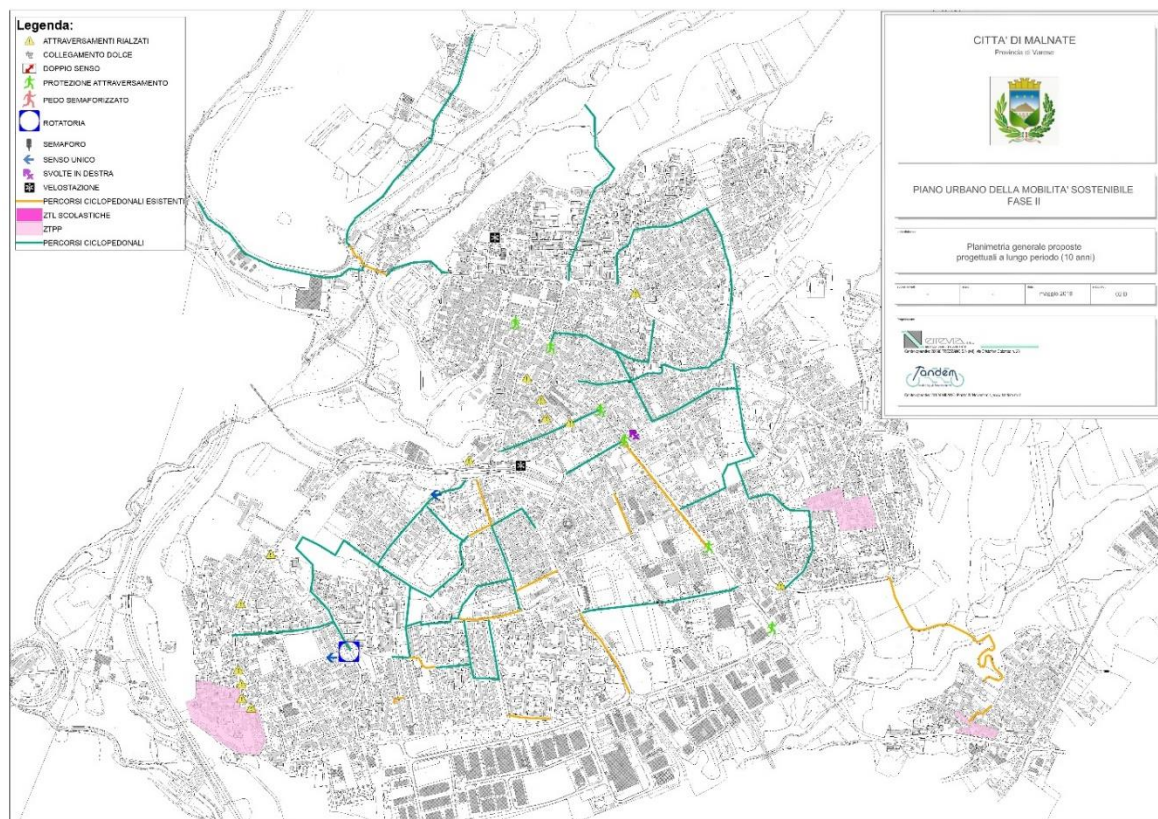


Fig. Identificazione delle “Proposte progettuali a lungo periodo (10 anni)” - Tavv.2/b del PUMS comunale approvato

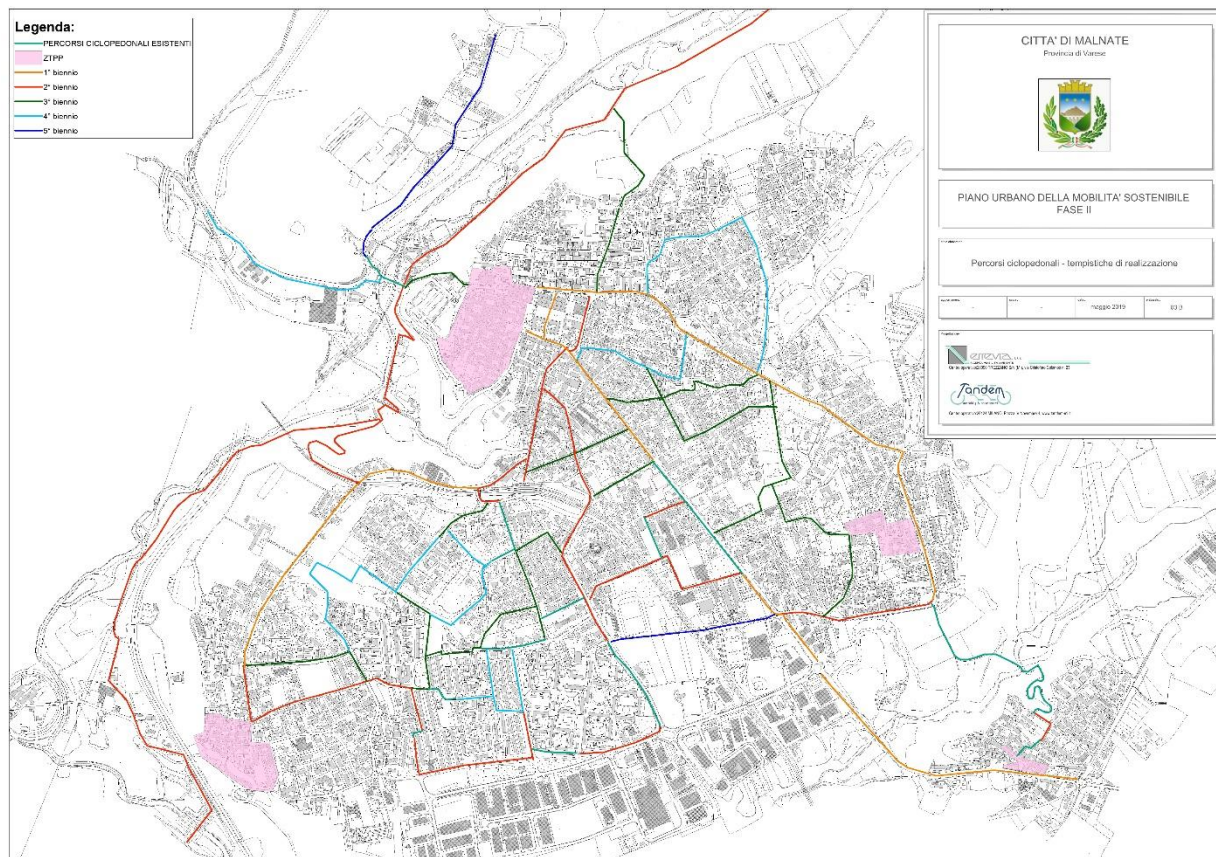


Fig. Identificazione sinottica dei percorsi pedonali in funzione delle relative tempistiche di realizzazione - Tavv.3/b del PUMS comunale approvato

E' opportuno dunque che il PGT comunale si coerenti con le previsioni operate da tale strumento di programmazione settoriale, per quanto di competenza/pertinenza dello strumento urbanistico comunale, in ottica di conformità urbanistica.

Al fine di integrare i contenuti del PUMS comunale all'interno dello strumento urbanistico comunale, la proposta di Variante in oggetto prevede:

1. il recepimento dei percorsi ciclopedonali esistenti allo stato di fatto, aggiornati alla data di approvazione di settembre 2019;
2. la sostituzione dei tracciati dei "percorsi ciclopedonali" in previsione individuati dal PGT vigente (Variante 2012) non coerenti con quelli individuati all'interno della Tavv.03.b "Percorsi ciclopedonali e tempistiche di realizzazione" del PUMS comunale approvato, ed una conseguente riconformazione degli stessi all'interno degli elaborati di Variante come "mobilità debole ottativa di previsione", alla quale viene assegnata una valenza di previsione di indirizzo.
3. l'identificazione puntuale delle opere in previsione riguardanti la realizzazione delle rotatorie e delle velostazioni individuate all'interno delle Tavv.2/a "Proposte progettuali a medio periodo (5 anni)" e 2/b "Proposte progettuali a lungo periodo (10 anni)", per il pieno raccordo progettuale con le previsioni dei percorsi ciclopedonali in fase di progettazione.

Le ulteriori determinazioni, quali ad es. l'individuazione dei sensi unici, delle svolte obbligate, dei semafori, degli attraversamenti rialzati e delle zone a traffico limitato, potranno invece essere più opportunamente inserite ed integrate all'interno di strumenti di programmazione più specifici e pertinenti (ad es. Piano generale del traffico urbano PGTU)

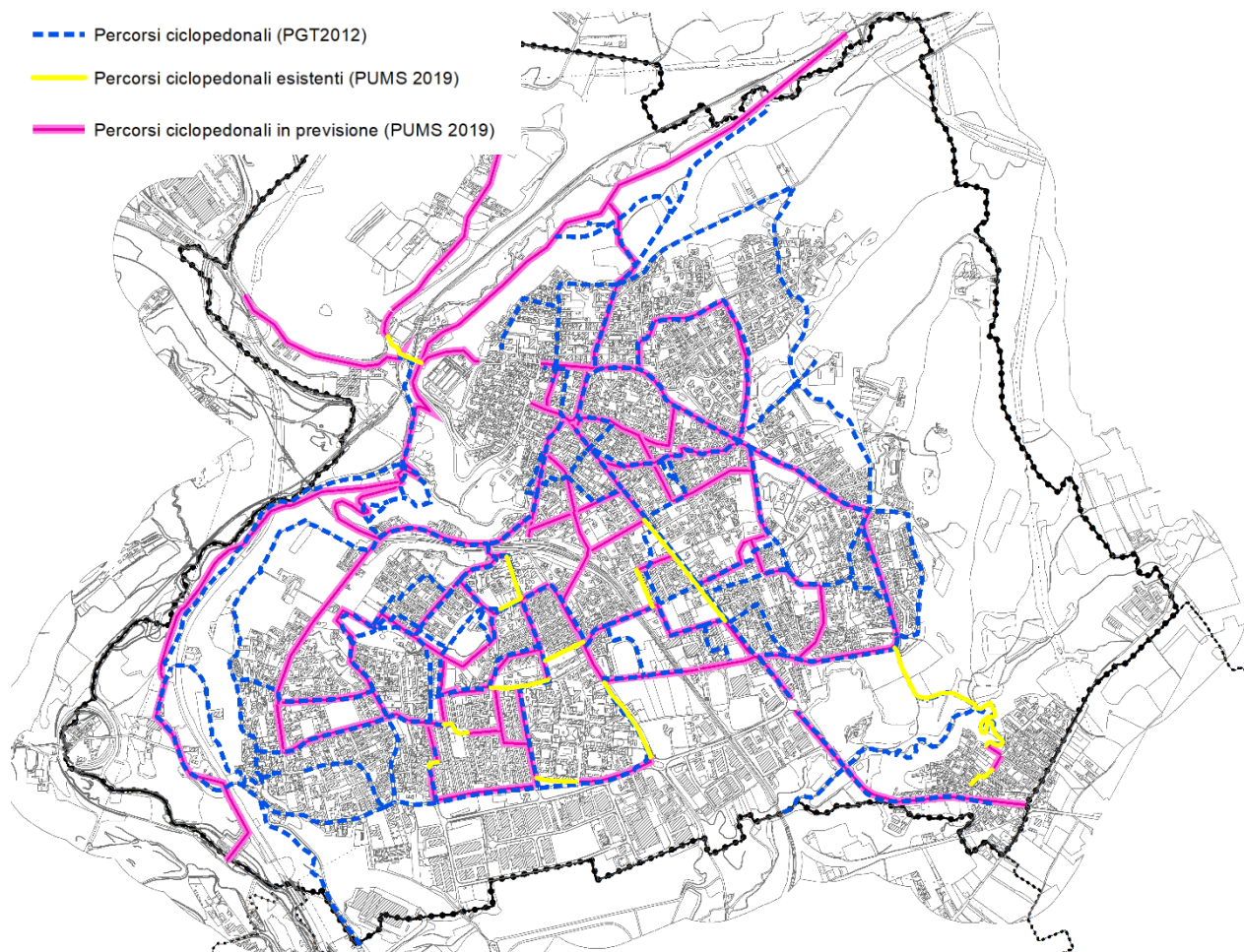


Fig. Sovrapposizione cartografica tra i percorsi ciclopedonali individuati dal vigente PGT (Variante 2012) e i percorsi ciclopedonali individuati all'interno della Tav.03.b del PUMS comunale approvato.

Dal raffronto con le previsioni contenute nel PGT comunale vigente (Variante 2012) si riscontra come:

- il PUMS comunale approvato opera prevalentemente in sostanziale riconferma delle vigenti previsioni del PGT2012, in quanto il 65% circa dei percorsi in previsione individuati dal nuovo strumento comunale corrisponde a quelli individuati dal PGT vigente (Variante 2012) (*cfr. fig. A seguente*);
- per una parte dei percorsi riconfermati, pari a circa il 20%, si riscontrano tuttavia degli scostamenti del tracciato di moderata entità rispetto a quelli previsti dal PGT vigente. (*cfr. fig. B seguente*).
Per questi casi, presentanti difformità di tracciato di carattere non sostanziale, la Variante prevede la sostituzione del tracciato ciclopedonale individuato dal vigente PGT (Variante 2012) con il corrispettivo tracciato ciclopedonale individuato all'interno della Tav.03.b "Percorsi ciclopedonali e tempistiche di realizzazione", di più recente approvazione.
- quasi il 50% dei percorsi ciclopedonali individuati dal vigente PGT (Variante 2012) non risulta inserito all'interno della programmazione degli interventi del PUMS comunale approvato (*cfr. fig. C seguente*), ciò in ottica di razionalizzazione e ottimizzazione degli interventi in previsione riguardanti la mobilità debole in coerenza con le risorse attivabili dal Comune.

I tracciati dei "percorsi ciclopedonali" in previsione individuati dal PGT vigente (Variante 2012) che non trovano corrispondenza con la programmazione comunale riguardante la mobilità sostenibile, e che dunque non risultano individuati all'interno della Tav.03.b "Percorsi ciclopedonali e tempistiche di realizzazione" del PUMS comunale approvato, non vengono riconfermati dalla presente Variante in oggetto, dunque non risulteranno più identificati all'interno degli elaborati di Piano come modificati dalla variante in oggetto;



- infine, un terzo circa dei percorsi individuati dal PUMS, per una lunghezza di quasi 10 km di tracciato, che non risultano individuati all'interno del vigente strumento urbanistico comunale; tali tracciati di nuova definizione vengono dunque introdotti all'interno del PGT dalla Variante in oggetto (*cfr. fig. D.seguente*).

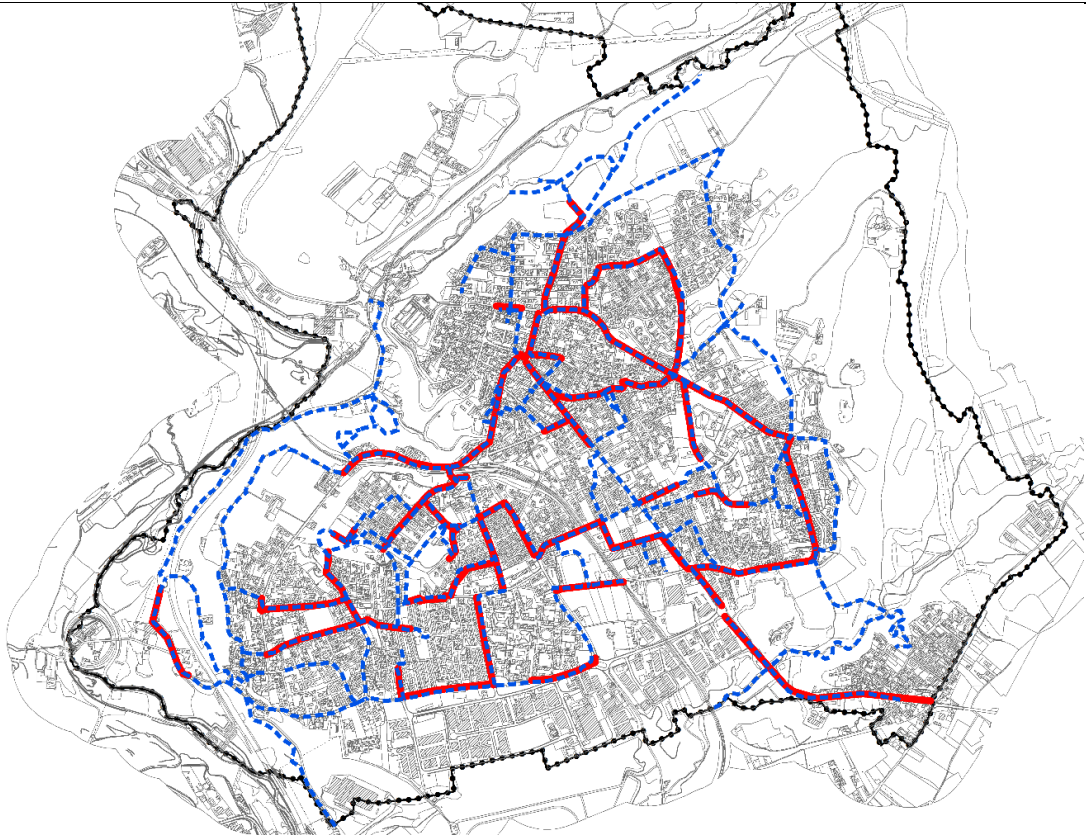


Fig. A – Evidenziati in rosso: i percorsi ciclopedonali individuati dal PUMS comunale 2019 corrispondenti ai percorsi ciclopedonali individuati dal PGT vigente (Variante 2012), riconfermati all'interno della variante.



Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

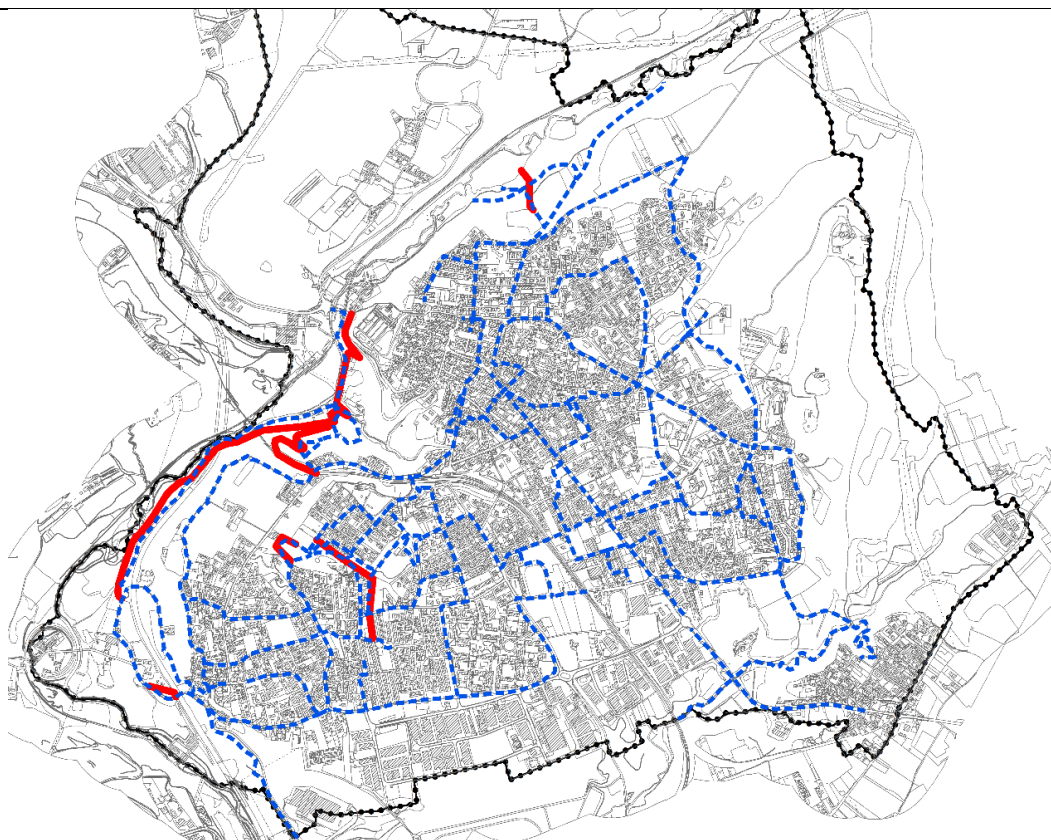


Fig. B - Evidenziati in rosso: i percorsi ciclopedonali individuati dal PUMS comunale 2019 in riconferma dei percorsi ciclopedonali individuati dal PGT vigente (Variante 2012), con difformità di tracciato non sostanziale. La Variante recepisce i percorsi ciclopedonali individuati dal PUMS comunale 2019 (in rosso) in sostituzione dei percorsi ciclopedonali individuati dal PGT vigente (Variante 2012)

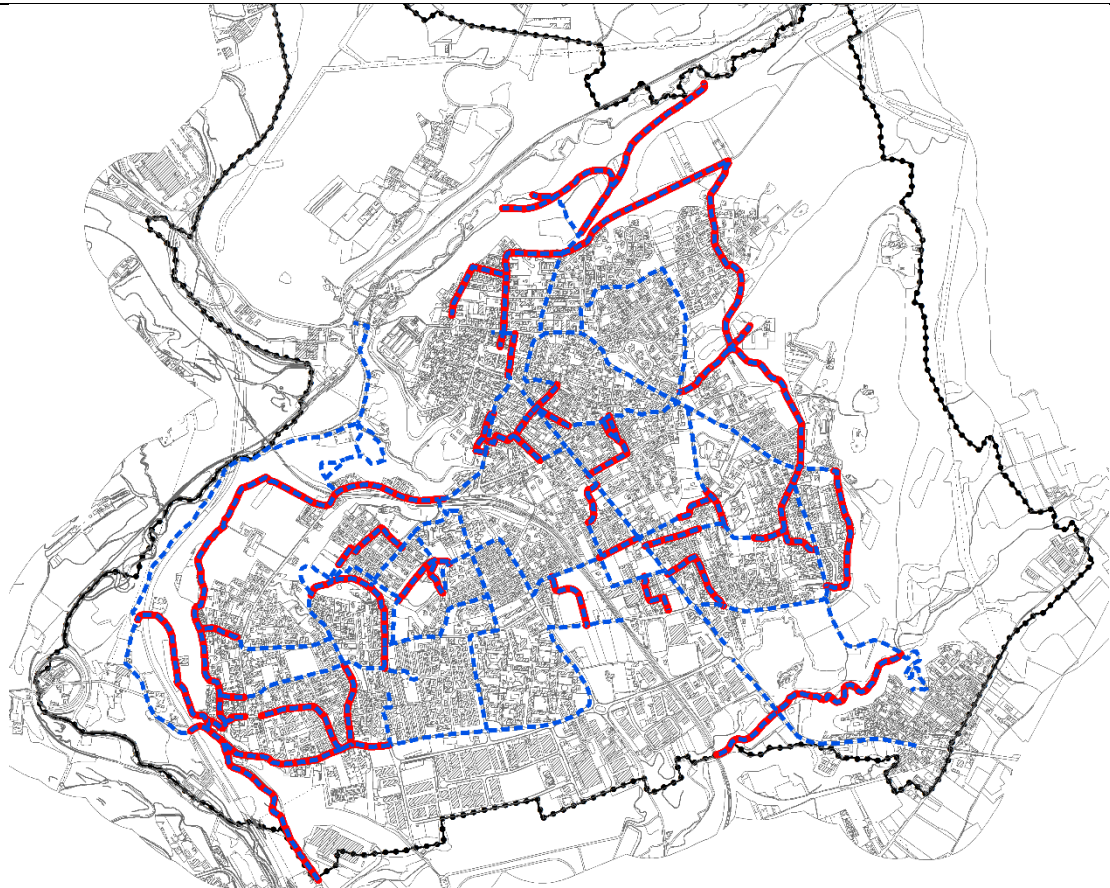


Fig. C – Evidenziati in rosso: i percorsi ciclopeditoni individuati dal PGT vigente (Variante 2012) non individuati dal PUMS comunale 2019. Tali tracciati non vengono riconfermati dalla presente Variante in oggetto, dunque non risulteranno più identificati all'interno degli elaborati di Piano come modificati dalla variante in oggetto

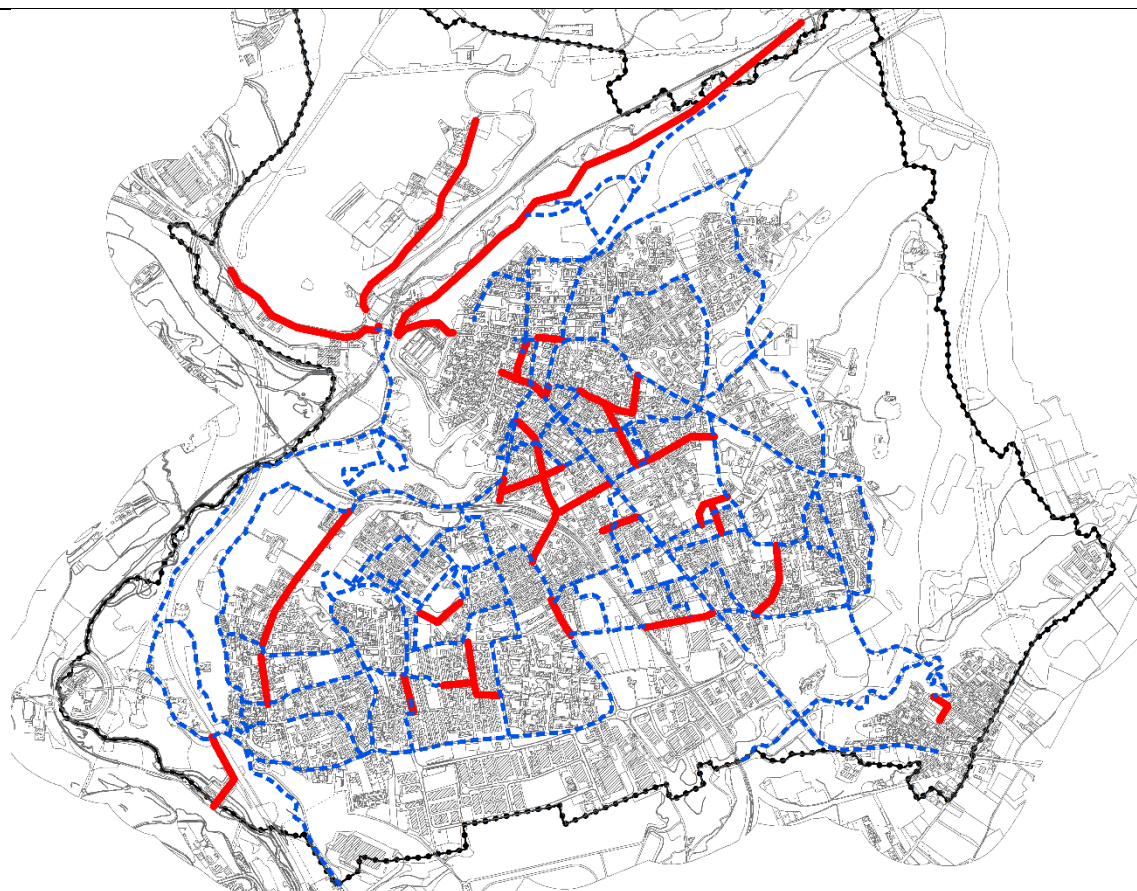


Fig. D - Evidenziati in rosso: percorsi ciclopeditoni individuati dal PUMS comunale 2019 (in rosso) non individuati dal PGT vigente (Variante 2012). Tali tracciati di nuova individuazione vengono introdotti all'interno del PGT dalla Variante in oggetto.

Si riscontra come tra i tracciati in previsione “di nuova introduzione” individuati dallo strumento del PUMS comunale rientra anche la previsione di collegamento ciclopeditono tra i Comuni di Cantello e Malnate, di cui al progetto Interreg Italia – Svizzera “TI-CICLO-VIA” per lo sviluppo di un sistema mobilità ciclabilabile transfrontaliera nei territori delle valli dell’Olona, del Lanza e del Mendrisiotto”, oggetto di accordo di programma e recepito all’interno dello strumento urbanistico comunale con specifica Variante di Piano approvata con DCC. n. 76 del 30.11.2020. Per tale collegamento ciclopeditono di previsione, si riconferma pertanto il tracciato recepito con Variante al PGT vigente approvata con DCC. n. 76 del 30.11.2020.

Ne consegue dunque che la maglia dinamica della “mobilità debole ottativa di previsione” definita dalla Variante in oggetto, come di seguito raffigurata, sarà costituita da:

- i tracciati dei “percorsi ciclopeditoni” in previsione individuati dal PGT vigente (Variante 2012) coerenti con quelli individuati all’interno della Tav.03.b “Percorsi ciclopeditoni e tempistiche di realizzazione” del PUMS comunale approvato, per cui è possibile riscontrare la sostanziale corrispondenza di tracciato (di cui alla precedente fig. A);
- i tracciati dei “percorsi ciclopeditoni” in previsione individuati all’interno della Tav.03.b “Percorsi ciclopeditoni e tempistiche di realizzazione” del PUMS comunale approvato, o non individuati dal PGT vigente (Variante 2012), di cui alla precedente fig. D, o che presentano anche lievi difformità di tracciato³¹ (di cui alla precedente fig. B), ad eccezione della previsione di collegamento ciclopeditono tra i Comuni di Cantello e Malnate, di cui

³¹ In questo ultimo caso, secondo il principio della miglior definizione, il tracciato ciclopeditono individuato dal vigente PGT (Variante 2012) viene comunque sostituito dal corrispettivo tracciato ciclopeditono individuato all’interno della Tav.03.b “Percorsi ciclopeditoni e tempistiche di realizzazione”, di più recente approvazione.



Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variante puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

al progetto Interreg Italia – Svizzera "TI-CICLO-VIA", per il quale si riconferma il tracciato recepito con Variante al PGT vigente approvata con DCC. n. 76 del 30.11.2020.

Si riporta di seguito la comparazione tra l'identificazione e conformazione dei percorsi ciclopedonali operata dal vigente PGT (Variante 2012) e l'identificazione e conformazione dei percorsi ciclopedonali che opererà la variante in recepimento/integrazione del PUMS comunale, in funzione della quale verranno coerenzati i seguenti elaborati cartografici:

- PdS4.1_Analisi del sistema dei servizi
- PdS6a.1_Localizzazioni del PdS
- PdS6b.1_Localizzazioni del PdS
- PdS6c.1_Localizzazioni del PdS
- PdR21.2_Quadro urbanistico generale
- PdR21a.2_Quadro urbanistico NO
- PdR21b.2_Quadro urbanistico N-E
- PdR21c.1_Quadro urbanistico S-O
- PdR21d.2_Quadro urbanistico S-E
- PdR21e.2_Quadro urbanistico centro



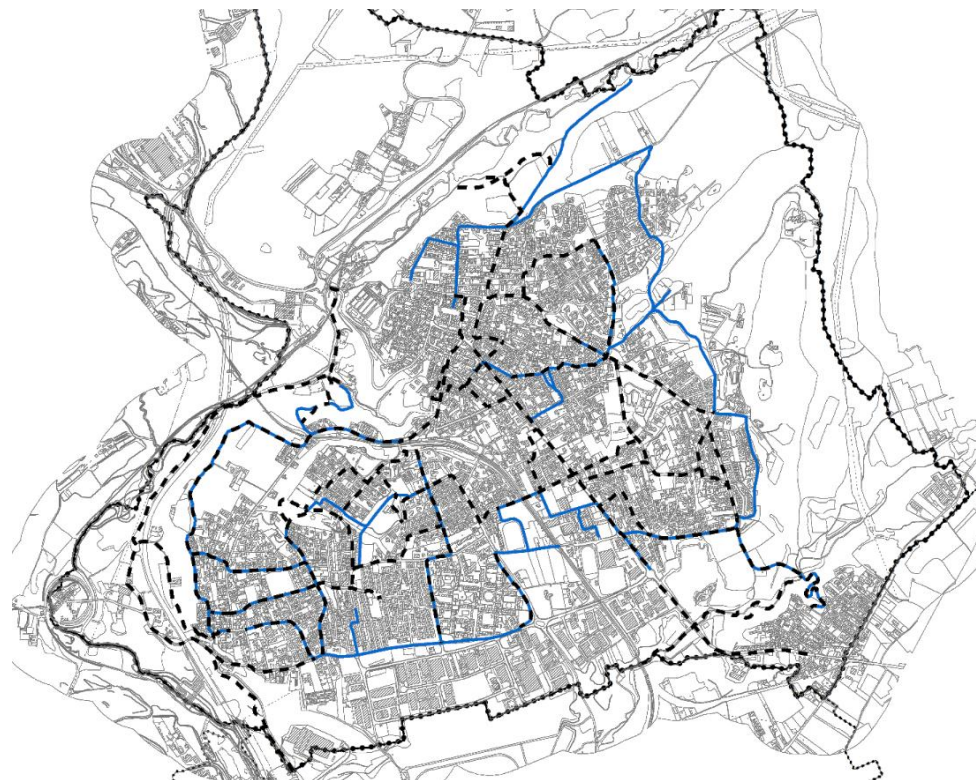
Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

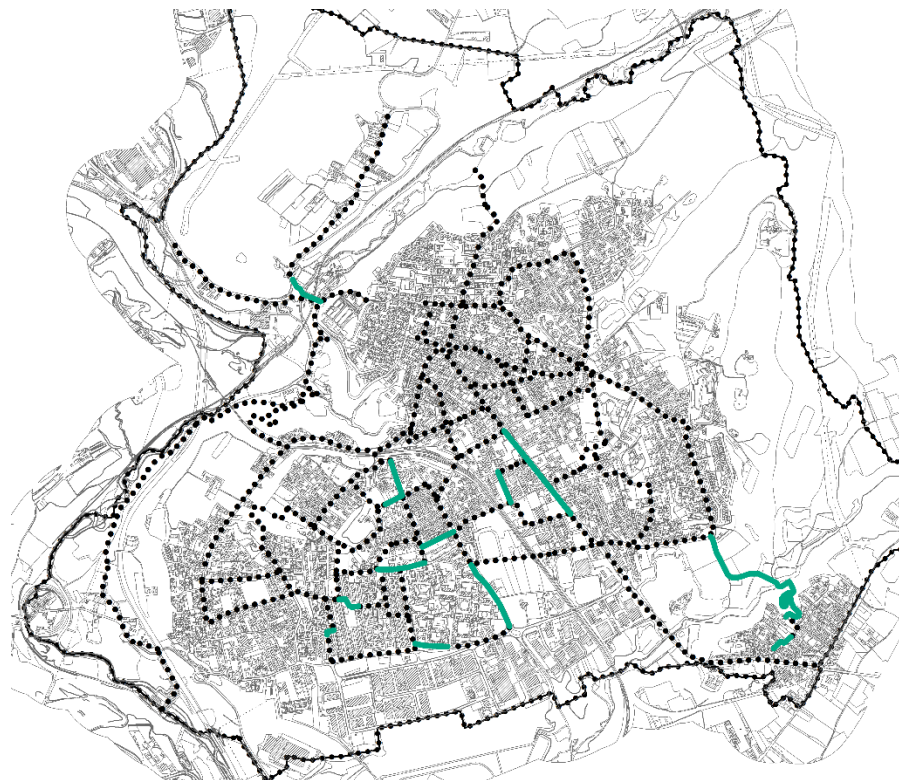
PGT vigente



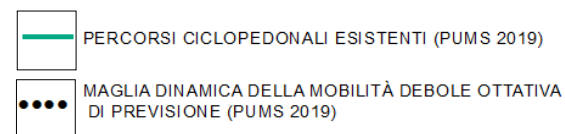
LEGENDA (Tav. PdS 6.1):



Proposta di Variante (in recepimento PUMS 2019)



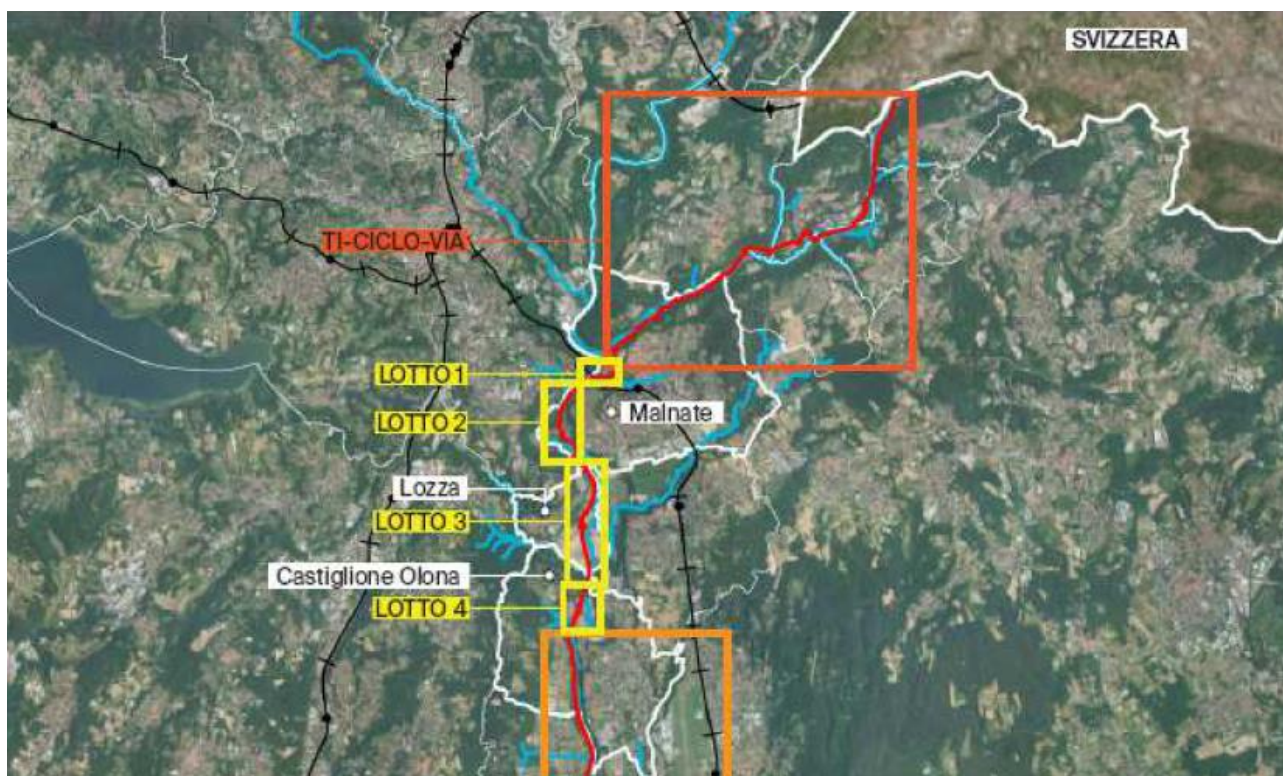
LEGENDA:





3.2.2. Gli aspetti urbanistici relativi alla ciclovia della Valle Olona

Il territorio comunale di Malnate è interessato da un tracciato ciclopeditonale individuato dalla Provincia di Varese che dalla località Folla (SS342), proseguendo per la località Le Gere, prevede la connessione lungo la Valle del Fiume Olona con il Comune di Lozza, passando per la località Mulini di Gurone e in corrispondenza della diga del fiume.



Tale tracciato è individuato anche all'interno della Tav. "Proposte progettuali a medio periodo (5 anni)" - Tavv.2/a del PUMS comunale approvato, con le differenze più avanti evidenziate.

La previsione di ciclovia della Valle Olona è suddivisa in tre lotti distinti:

1. per il tratto da località Folla di Malnate (SS342) a località Le Gere: non risulta esserci nessuna progettazione in quanto, in fase di programmazione (candidatura MOVE ON³²), l'ente provinciale ha scelto di utilizzare la viabilità esistente della via Gere³³.

In considerazione di ciò, la Variante in oggetto provvede a coerenzare il tracciato di previsione provinciale con il corrispondente tracciato in previsione individuato dal PUMS comunale all'interno della Tav. 2/a "Proposte progettuali a medio periodo (5 anni)", per i quali si riscontra una sostanziale corrispondenza di tracciato (salvo quale modesto scostamento dovuto più ad una differenza della base di disegno), meglio definendo il tracciato di quest'ultimo sulla base della viabilità esistente definita dal Database topografico Regionale. Tale previsione costituisce pertanto mera rettifica materiale.

³² candidato su bando "Interventi emblematici maggiori 2019" di Fondazione Cariplo

³³ Come da nota PROTOCOLLO: 2021 / 8264 del 19/04/2021 recante "Aspetti urbanistici relativi alla ciclovia della Valle Olona".



Il tratto di ciclovia da località Folla di Malnate (SS342) a località le Gere così come recepito all'interno della proposta di Variante verrà conformato come "maglia dinamica della mobilità debole ottativa di previsione" disciplinata dall'art. 16 quarter delle norme del Piano dei servizi.

Fig. individuazione del tracciato della ciclovia Valle Olona (tratto da località Folla di Malnate (SS342) a località le Gere) rispetto ai differenti livelli di programmazione vigenti

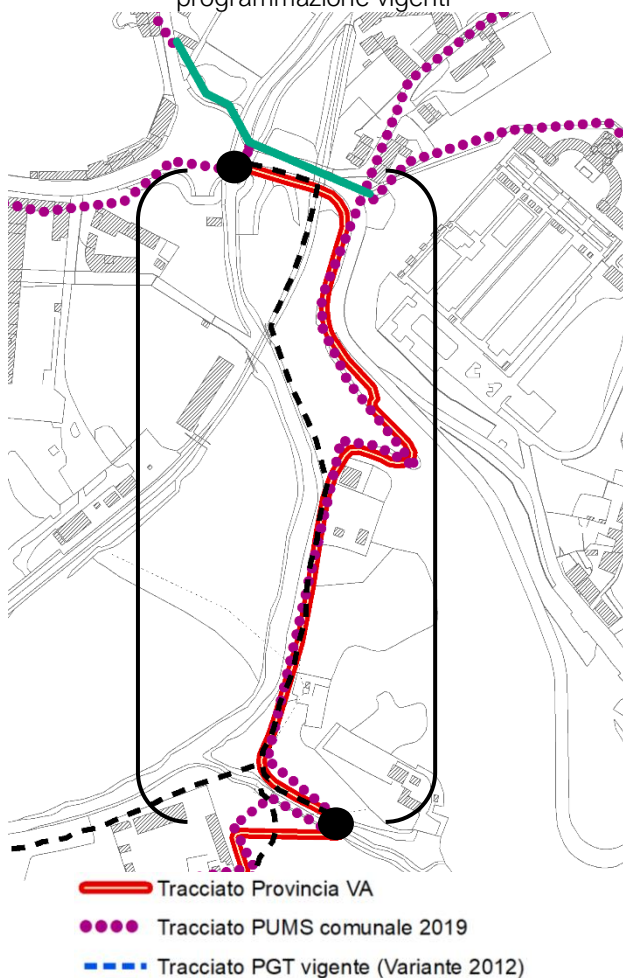


Fig. definizione del tracciato da individuarsi all'interno della proposta di Variante in adeguamento su base Database topografico)



2. il tratto del lotto n. 1 del progetto MoveOn provinciale, che dalla località Le Gere arriva fino in corrispondenza della tangenziale di Varese³⁴, per una lunghezza complessiva di 610 m, risulta in fase avanzata di progettazione (progetto definitivo approvato a febbraio 2019), e già finanziato³⁵.

Al fine di consentire all'ente provinciale l'attivazione delle procedure necessarie all'ottenimento dei titoli abilitativi necessari alla realizzazione ed avviare le procedure di acquisizione delle aree interessate dal progetto, tale tracciato necessita di essere recepito nel Piano dei Servizi con la presente Variante, come da richiesta avanzata

³⁴ Meglio individuato nella corografia del Progetto di fattibilità tecnica ed economica come "Pista ciclopedonale in corso di realizzazione (Dorsale principale), art. 4, comma 1, lett. a) e c) del D.M. 30/11/99 n. 557," indicata con tratto in rosso tratteggiato.

³⁵ Che verrà realizzato con fondi propri da Provincia di Varese.



dalla Provincia di Varese (nota PROTOCOLLO: 2021 / 8264 del 19/04/2021), in virtù di una “*condivisa difformità del progetto dal PGT (in particolare la zona dell’Ambito di trasformazione delle Gere)*”.

Poichè il progetto definitivo provinciale presenta alcuni scostamenti anche rispetto al tracciato di previsione individuato dal PUMS comunale all’interno della Tav. 2/a “Proposte progettuali a medio periodo (5 anni)” che, per quanto non sostanziali³⁶, necessitano di essere adeguati rispetto alla valenza conformativa del tracciato provinciale, la proposta di Variante al PdS è quella di recepire integralmente il tracciato definito dalla Provincia, conformando le proprie previsioni al tracciato di progetto definitivo del febbraio 2019, in completa sostituzione del tracciato di previsione individuato dal PGT vigente, nonchè dal PUMS comunale, in virtù della valenza prevalente del progetto, al fine di ovviare anche alle difformità che il PUMS stesso presenta rispetto al predetto progetto provinciale.

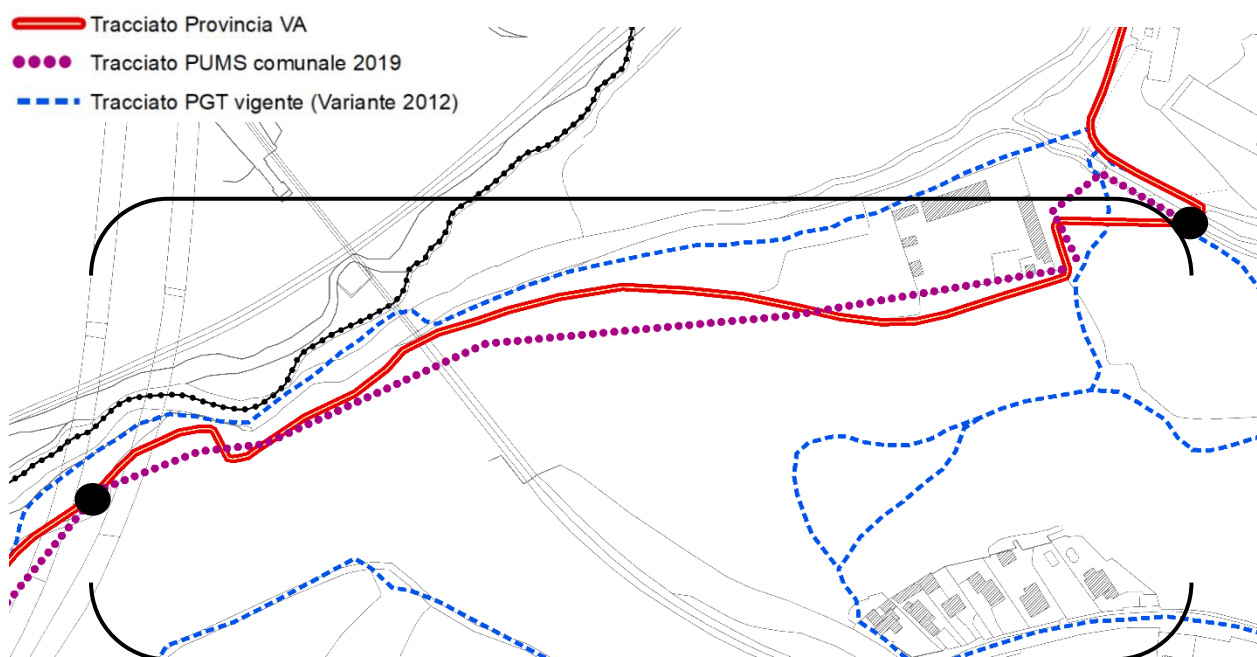


Fig. individuazione del tracciato della ciclovía Valle Olona (lotto n. 1 del progetto MoveOn provinciale, da località Le Gere a cavalcavia Tangenziale di Varese) rispetto ai differenti livelli di programmazione vigenti

³⁶ Con nota PROTOCOLLO: 2021 / 8264 del 19/04/2021 provincia di Varese aveva infatti riscontrato “*una sostanziale coerenza tra il tracciato previsto dal progetto definitivo di Provincia di Varese con il tracciato individuato dal PUMS del comune di Malnate*”.



Fig. recepimento del tracciato provinciale con progetto definitivo all'interno della proposta di Variante in oggetto.

Tale tracciato verrà conformato, all'interno degli elaborati di Piano, come *“percorso ciclopedonale di interesse sovra comunale, con progetto approvato e finanziato”*, assimilandolo di fatto alla stessa tipologia del tracciato di previsione relativo al progetto Interreg TI CICLO VIA inserito nel PGT con variante approvata nel 2020 in recepimento della proposta di Accordo di Programma.

3. per il lotto n. 2 del progetto MoveOn provinciale, che dalla località Le Gere arriva fino al piano di coronamento della diga sull'Olna³⁷, al confine con il comune di Lozza (dove è prevista l'attestazione del lotto successivo), in località Mulini di Gurone, per una lunghezza complessiva di 1.420 m circa, pur risultando già finanziato, risultano esserci solamente una ipotesi progettuale (studio di fattibilità e corografia di progetto), in corso di verifica, a cui ad oggi non ha fatto seguito una vera e propria attività di progettazione, nemmeno di carattere preliminare.

Per tale tratto, dunque, il riferimento principale dal punto di vista della pianificazione comunale è costituito dal PUMS comunale, in quanto strumento approvato e con procedura completa di valutazione ambientale strategica espletata. Il PUMS comunale individua³⁸, in corrispondenza del tracciato di progetto MoveOn provinciale in corso di verifica, una previsione di tracciato ciclopedonale simile, ma non del tutto corrispondente. Dal confronto tra le cartografie di fattibilità progettuale e le cartografie del PUMS è possibile verificare una piena corrispondenza tra i due tracciati per il tratto più inferiore da loc. Mulini di Gurone fino al piano di coronamento della diga sull'Olna. Invece, per la parte che dalla loc. Mulini di Gurone si congiunge a nord con il lotto n. 1 del progetto MoveOn in corrispondenza del cavalcavia della Tangenziale di Varese, si riscontra un parziale scostamento di tracciato che, seppur di modesta entità e in parte determinate dall'utilizzo di basi cartografiche differenti e da errori di tracciatura grafica (si riscontra infatti come in corrispondenza di questo tratto, il tracciato individuato dal PUMS ricalchi in gran parte una viabilità sterrata già esistente), la presente Variante intende risolvere al fine di non configurare difformità che possano condizionare l'attuazione della previsione provinciale, in caso di necessità.

³⁷ Meglio individuato nella corografia del Progetto di fattibilità tecnica ed economica come: “Pista ciclopedonale in progetto (dorsale principale)”, indicata con tratto in rosso continuo, e “Pista ciclopedonale in progetto in sede promiscua ciclabile e veicolare” indicata con tratto in arancione continuo.

³⁸ Cfr. Tav. 2/a “Proposte progettuali a medio periodo (5 anni)”.



Tenuto conto di ciò, per il lotto n. 2 del progetto MoveOn provinciale la scelta operata dalla proposta di Variante è quella di recepire integralmente all'interno del PGT il tracciato in previsione individuato all'interno del PUMS comunale nella sua interezza, che verrà conformato all'interno del PGT comunale come “maglia dinamica della mobilità debole ottativa in previsione” (secondo quanto illustrato nel precedente paragrafo), e contestualmente il tracciato di previsione in corso di verifica a livello provinciale, limitatamente alla parte di tratto presentante delle difformità di tracciato rispetto a quello individuato dal PUMS comunale approvato, attribuendogli la valenza di *“tracciato alternativo della mobilità debole ottativa in previsione, in corso di studio (proposta Provincia di Varese)”*.

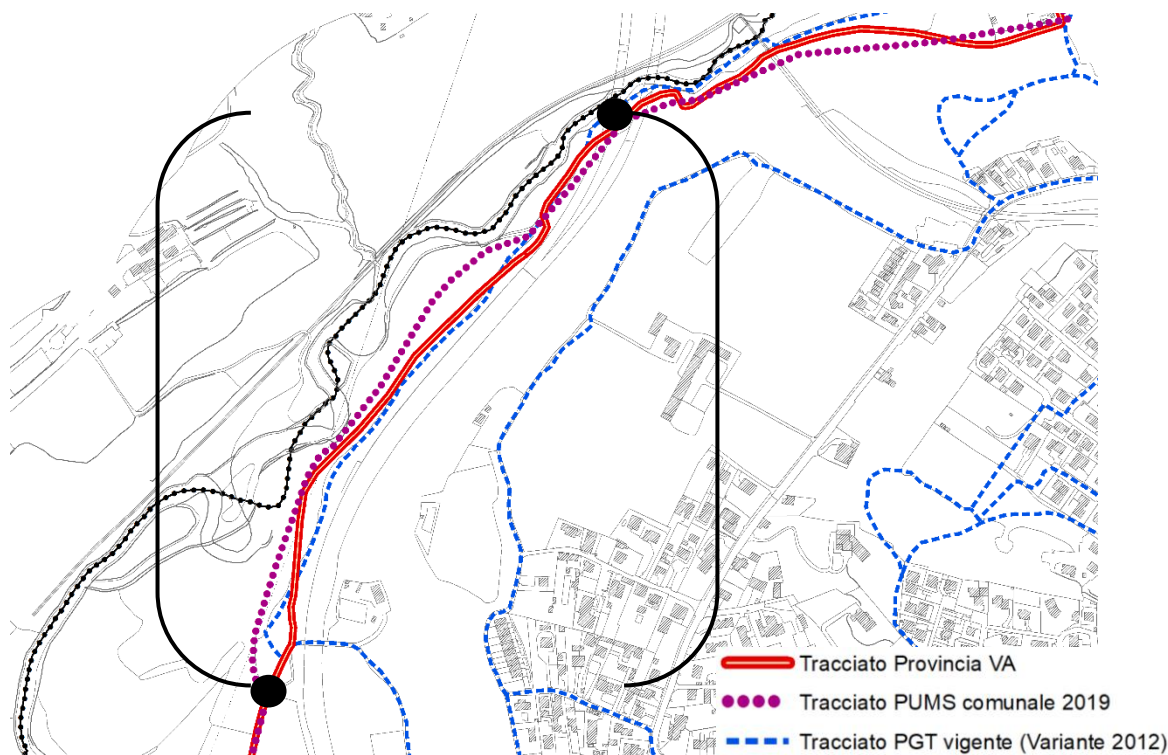


Fig. individuazione del tracciato della ciclovía Valle Olona (lotto n. 2 del progetto MoveOn provinciale, da cavalcavia Tangenziale di Varese a Località Mulini di Gurone) rispetto ai differenti livelli di programmazione vigenti. Tratto con scostamenti di tracciato.

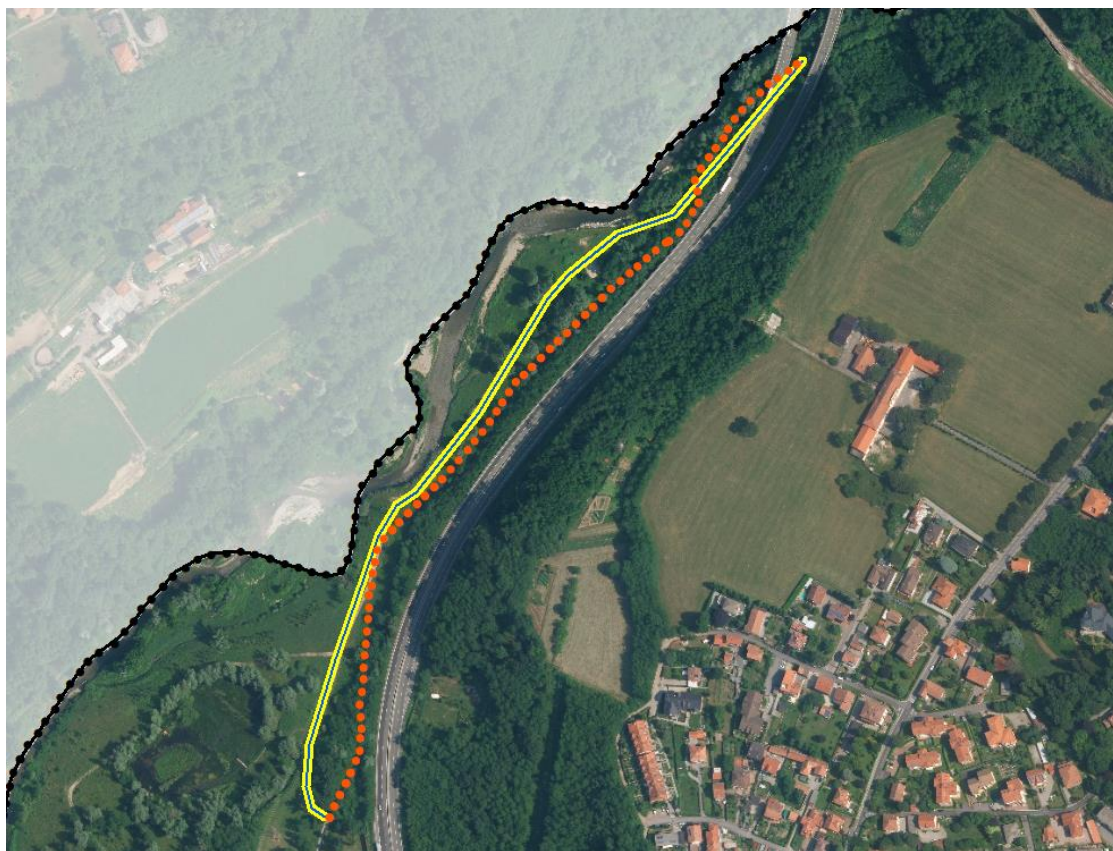


Fig. definizione del tracciato da individuarsi all'interno della proposta di Variante:

- *linea gialla = recepimento tracciato PUMS comunale 2019, con valenza di "maglia dinamica della mobilità debole ottativa in previsione"*
- *Linea arancione = recepimento del tracciato provinciale in corso di studio come "tracciato alternativo della mobilità debole ottativa in previsione (proposta Provincia di Varese)"*

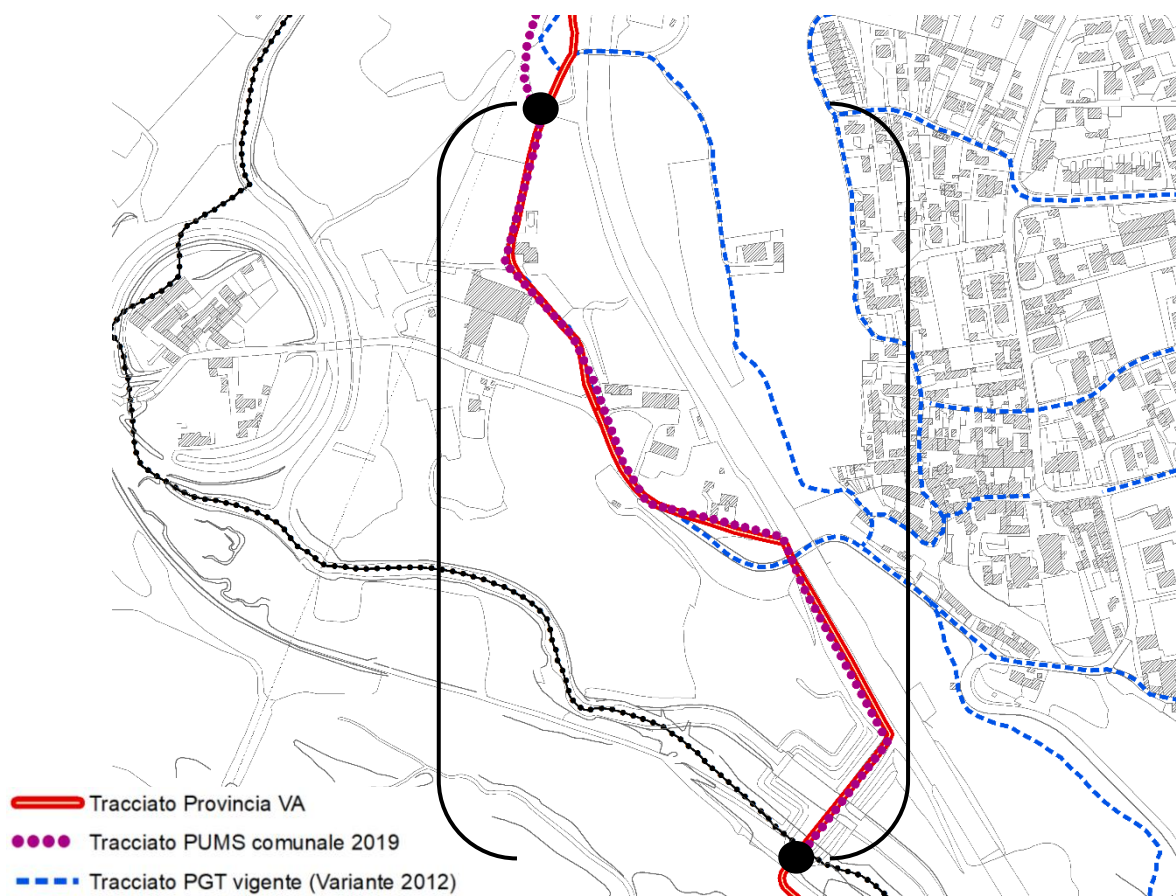


Fig. individuazione del tracciato della ciclovía Valle Olona (lotto n. 2 del progetto MoveOn provinciale, da Località Mulini di Gurone a diga Olona) rispetto ai differenti livelli di programmazione vigenti. Tratto con corrispondenza di tracciato.



Fig. definizione del tracciato da individuarsi all'interno della proposta di Variante: recepimento del tracciato PUMS comunale 2019, corrispondente al tracciato di previsione provinciale, con valenza di *"maglia dinamica della mobilità debole ottativa in previsione"*.

In funzione delle modifiche illustrate all'interno della presente sezione verranno coerenzati i seguenti elaborati cartografici:

- PdS4.1_Analisi del sistema dei servizi
- PdS6a.1_Localizzazioni del PdS
- PdS6b.1_Localizzazioni del PdS
- PdR21.2_Quadro urbanistico generale
- PdR21a.2_Quadro urbanistico NO
- PdR21c.1_Quadro urbanistico S-O
- PdR21e.2_Quadro urbanistico centro

3.2.3. Il quadro di sintesi delle previsioni ciclopeditali per la mobilità debole sostenibile contenute nella proposta di Variante

Il quadro sinottico delle previsioni ciclopeditali recepito dalla Variante in esame, in coerenza con quanto illustrato nei precedenti paragrafi, costituente il nuovo sistema della mobilità debole sostenibile di riferimento per la programmazione comunale, trova specifica collocazione all'interno di un apposito elaborato cartografico dedicato (Tav. PdS8.0) introdotto ex novo dalla presente Variante, che sostituisce integralmente le previsioni ciclopeditali contenute negli elaborati di Piano vigente. Di seguito viene restituito un raffronto grafico tra le nuove previsioni di Piano afferenti i percorsi dedicati alla mobilità debole sostenibile (proposta di Variante) e le previsioni contenute nel PGT vigente.

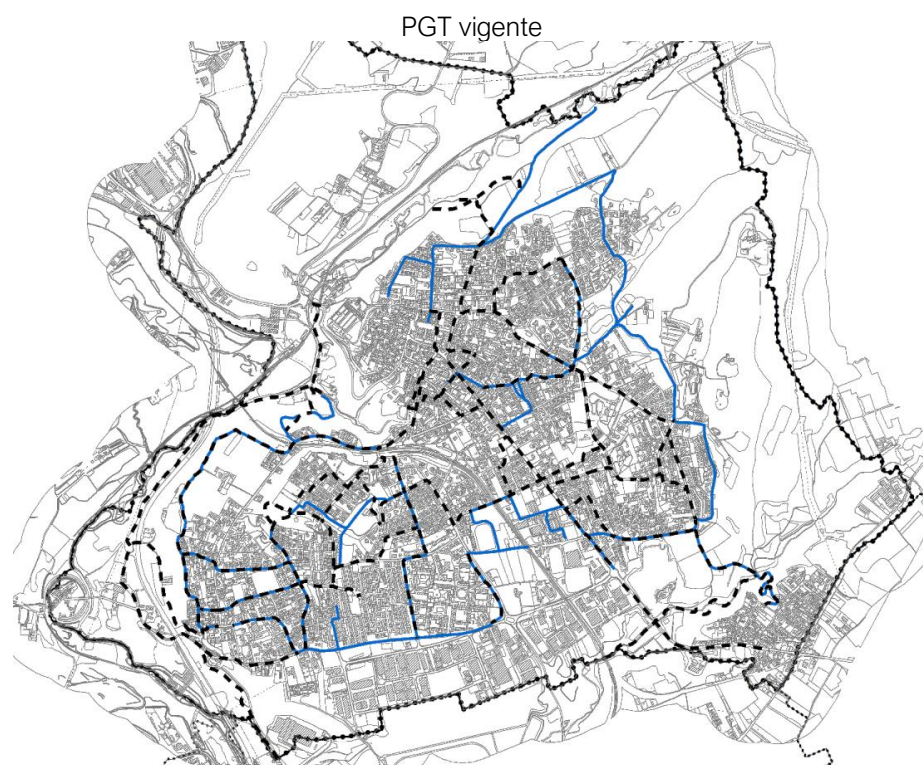


Città di Malnate

Provincia di Varese

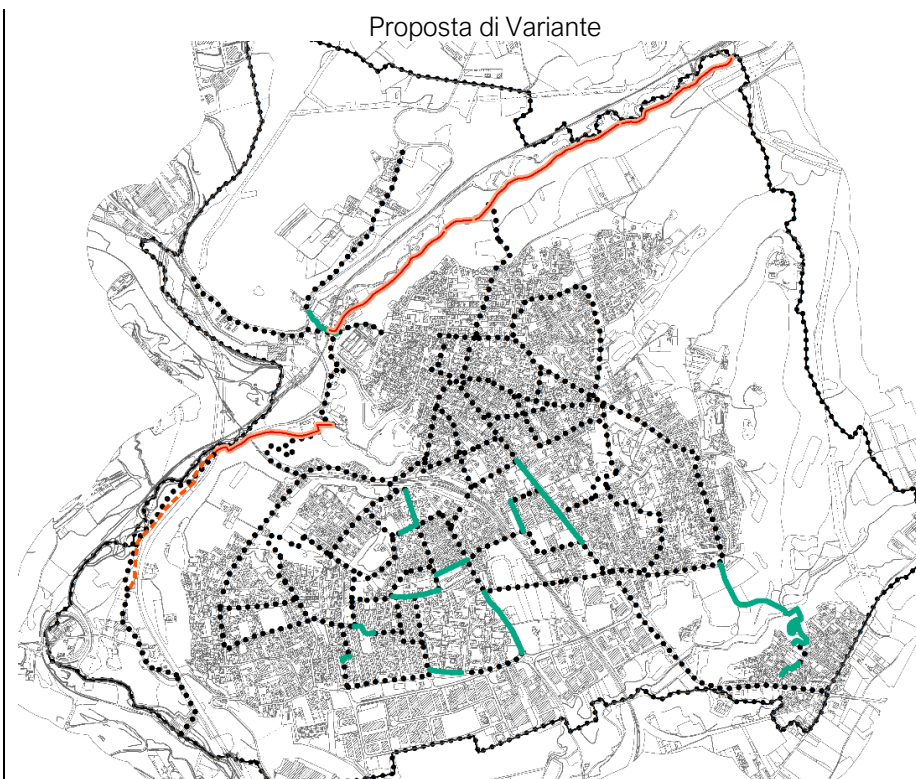
Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)



LEGENDA (Tav. PdS 6.1):

-  PERCORSI CICLOPEDONALI
-  PERCORSI CICLOPEDONALI DA STUDIO PER LA MOBILITA' CICLABILE 2012



LEGENDA:

-  PERCORSI CICLOPEDONALI ESISTENTI (PUMS 2019)
-  MAGLIA DINAMICA DELLA MOBILITA' DEBOLE OTTATIVA DI PREVISIONE (PUMS 2019)
-  MAGLIA DINAMICA DELLA MOBILITA' DEBOLE OTTATIVA DI PREVISIONE - TRACCIATO ALTERNATIVO (PROPOSTA PROVINCIA DI VARESE)
-  PERCORSI CICLOPEDONALI IN PREVISIONE DI INTERESSE SOVRA COMUNALE, CON PROGETTO APPROVATO E FINANZIATO



3.2.4. Gli aspetti di carattere normativo connessi alla mobilità debole e sostenibile

Al fine di introdurre all'interno dell'impianto normativo i più adeguati ed opportuni margini di flessibilità nell'attuazione delle previsioni ciclopeditali recepite dal PUMS comunale approvato (nelle modalità illustrate nel precedente par. 3.2), in considerazione del carattere indicativo, e non prescrittivo, dei tracciati indicati all'interno della Tavola del Piano dei Servizi (dal momento che non presentano un livello di definizione progettuale tale da richiedere l'apposizione del vincolo prescrittivo di "pubblica utilità" sulle aree necessarie alla realizzazione degli stessi), ed in considerazione anche che alcune parti del territorio comunale interessate dal passaggio di suddette previsioni ciclopeditali, in particolare l'ambito della Valle Olona, possono essere suscettibili a subire mutamenti dell'assetto morfologico dei suoli in funzione delle alterazioni delle forme fisiche derivanti dall'azione del corso fluviale, la proposta di Variante è intesa ad assegnare a tutti i tracciati ciclopeditali indicati all'interno delle Tavole del Piano dei Servizi, che non presentano un livello di definizione progettuale tale da imporre l'apposizione del vincolo prescrittivo di "pubblica utilità", la valenza di indicazione "ottativa", dunque di indirizzo. Pertanto, l'esatta definizione cartografica del tracciato indicato sulla Tavola del Piano dei Servizi potrà essere perfezionata in fase di attuazione, rispetto alle effettive proprietà catastali, piuttosto che all'effettivo e documentato stato di fatto dei luoghi e alla migliore specificazione di scala di elementi reali (ad. es. interpoderali, elementi divisorii, etc.), fermo restando la necessità di valutare la possibilità di procedere mediante Variante puntuale identificativa dell'effettivo tracciato o in caso di necessità di conformazione del vincolo pre-espropriativo, o qualora si verificassero sostanziali scostamenti/differenze tra tracciato di previsione e tracciato di progetto, volti a intendere di un differente orientamento progettuale da quello espresso all'interno degli elaborati cartografici del Piano dei Servizi.

Tale aspetto troverà compiuta declinazione normativa all'interno dell'art. 16quater delle norme del Piano dei servizi, articolo dedicato alla mobilità debole e sostenibile, mediante l'inserimento della seguente formulazione:

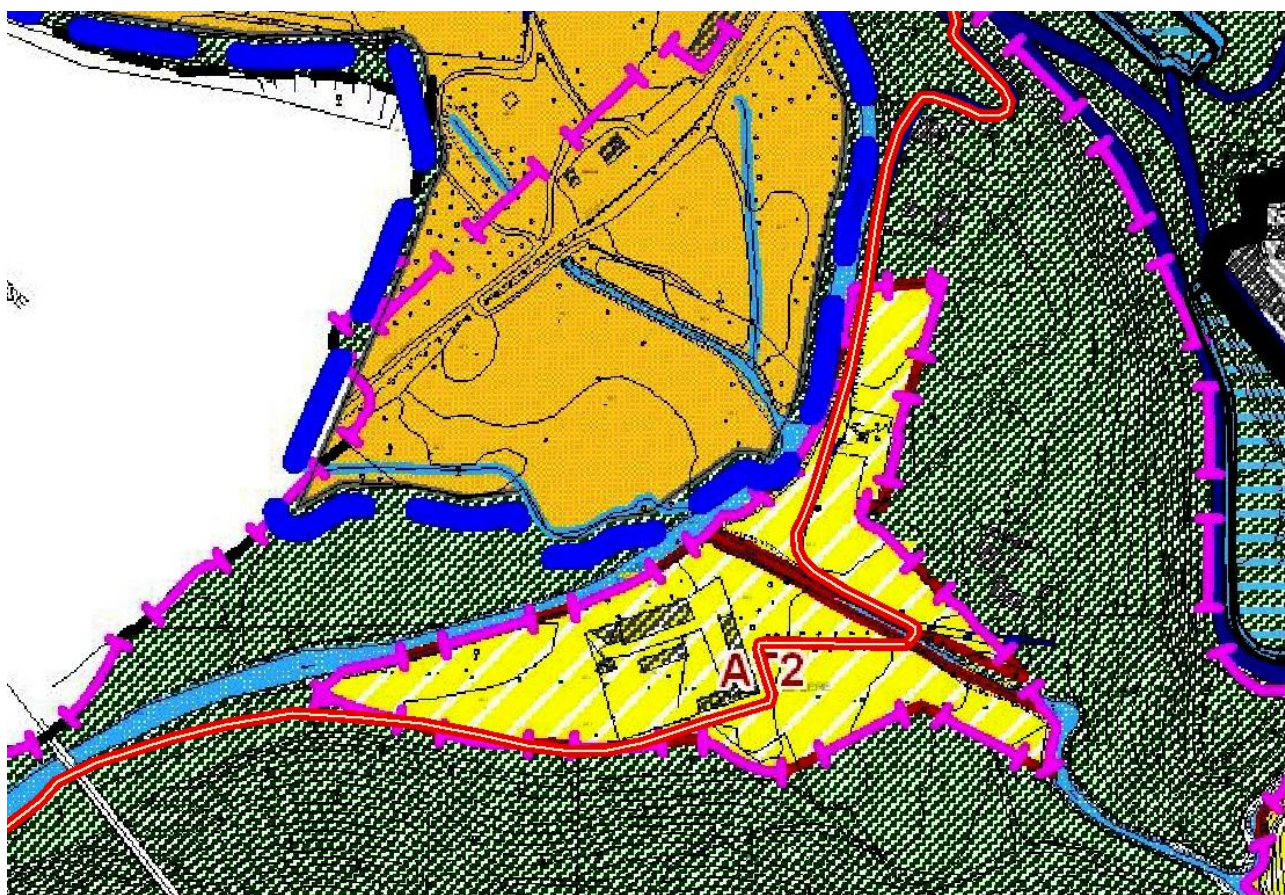
I percorsi ciclopeditali identificati sul documento PdS 8.0 come "maglia dinamica delle mobilità debole ottativa di previsione" costituiscono una previsione di indirizzo, pertanto il tracciato corrispondente è da intendersi indicativo e non prescrittivo. L'esatta definizione cartografica degli stessi dovrà essere perfezionata in sede progettuale, rispetto alle effettive proprietà catastali, piuttosto che all'effettivo e documentato stato di fatto dei luoghi od ad una migliore specificazione di scala di elementi reali (ad. es. interpoderali, elementi divisorii, etc.), fermo restando la necessità di valutare la possibilità di procedere mediante Variante puntuale identificativa dell'effettivo tracciato in caso di necessità di conformazione del vincolo pre-espropriativo, o qualora si verificassero sostanziali scostamenti/differenze tra tracciato di previsione e tracciato di progetto, volti a sottendere un differente orientamento progettuale da quello espresso all'interno degli elaborati cartografici del Piano dei Servizi.

Si riscontra infine come una parte del tracciato del percorso ciclopeditale previsto dal progetto definitivo e finanziato (lotto 1 del MoveOn) della Provincia di Varese, recepito integralmente dalla proposta di variante in oggetto negli elaborati di Piano, interferisce con l'ambito di trasformazione AT2 denominato "Le Gere" individuato dal Documento di Piano, non ancora attuato, assoggettato a pianificazione attuativa. Pur rilevandosi la sostanziale coerenza dell'intervento rispetto agli obiettivi della trasformazione (la cui scheda d'ambito³⁹ prevede infatti, quale prestazione a carico dell'attuatore, la realizzazione e "sistemazione di percorsi ciclo-pedonali" all'esterno dell'area di concentrazione volumetrica/edificatoria dell'ambito di trasformazione), poiché il Documento di Piano non è oggetto della presente Variante puntuale, l'attuazione

³⁹ pagg. 226 – 230 documento DdP16a.1.



del progetto all'interno del predetto ambito di disciplina del Documento di Piano è da ritenersi subordinata ad una serie di condizioni, all'avverarsi delle quali, sarà possibile procedere con la realizzazione del progetto. Anche a fronte della affermazione di ordine generale circa il carattere non conformativo del Documento di Piano, deve comunque riconoscere valenza di consolidamento del relativo regime urbanistico alle previsioni che identificano i perimetri dei comparti subordinati a pianificazione attuativa di comparto, entro i quali non è ammissibile l'interposizione di soluzioni di azionamento finalizzate alla formazione di infrastrutture, con mutamento in pejus del regime urbanistico e delle concrete possibilità di attuazione, a fortiori ove tali soluzioni di azionamento venissero disposte da strumenti diversi dal Documento di Piano.



Il progetto potrà trovare realizzazione effettiva nel caso di attuazione delle previsioni del Documento di Piano. Tale soluzione fa tuttavia dipendere la realizzazione infrastrutturale di rango sovracomunale dalle preferenze del proprietario.

In alternativa, ove il proprietario intendesse dare attuazione ad un intervento di matrice rigenerativa (e quindi ancora in dipendenza delle preferenze del privato), in considerazione che il perimetro dei lotti è ricompreso in un apposito ambito individuato ai sensi dell'art. 8-bis della l.r. 12/2005⁴⁰, sarebbe possibile – anche a mezzo di un permesso in deroga – prevedere l'attuazione dell'infrastruttura.

In entrambi i casi interverrebbe la cessione bonaria delle aree di sedime.

Al fine di anticipare la cessione bonaria, sarebbe possibile la sottoscrizione di accordi di pianificazione tra la parte privata e l'amministrazione comunale, volti a garantire certezza della successiva approvazione dello

⁴⁰ Con deliberazione di Consiglio Comunale n. 87 in data 29.12.2020 sono state individuate le aree di rigenerazione urbana ai sensi dell'art 8-bis della legge regionale 12/2005.



strumento attuativo, a cui far seguire specifico atto di perfezionamento dei criteri di intervento riguardanti le prestazioni infrastrutturali connesse all'attuazione degli interventi di matrice rigenerativa riguardanti l'ambito in questione. La condizione di compatibilità urbanistica preordinata alla effettiva realizzazione dell'infrastruttura si perseguirebbe comunque soltanto con l'approvazione degli strumenti attuativi.

Ove, viceversa l'amministrazione promotrice dell'intervento intendesse procedere alla dichiarazione di pubblica utilità preordinata all'ablazione delle aree, ossia seguire una via unilaterale ed imperativa, sarebbe necessario variare preventivamente il Documento di Piano (nella parte relativa alla pianificazione attuativa ed in quella relativa agli ambiti di rigenerazione urbana) e quindi far assumere efficacia conformativa alla previsione del Piano dei Servizi, allo stato meramente eventuale ed orientativa.

Resta ferma la possibilità di prefigurazione di altre soluzioni procedurali connesse alla natura sovracomunale dell'opera, attivabili in via autonoma dall'amministrazione attuatrice.

Le condizioni rispetto cui risulta subordinata la valenza conformativa e l'efficacia prescrittiva del progetto relativo al lotto 1 del MoveOn provinciale vengono specificate entro l'art. 16-quarter delle norme del Piano dei servizi, articolo dedicato alla mobilità debole e sostenibile, che recherà la seguente formulazione:

Il documento PdS8.0 identifica graficamente i segmenti di viabilità ciclopedonale in previsione, di interesse sovrallocale, con progetto definitivo e finanziato, ricompresi all'interno di perimetri soggetti a pianificazione attuativa ovvero all'interno di ambiti della rigenerazione urbana previsti dal Documento di Piano.

Le previsioni del Documento di Piano precludono l'apposizione di un vincolo preespropriativo, in carenza di preventiva variante al Documento di Piano stesso e, conseguentemente, impediscono la dichiarazione di pubblica utilità in vista dell'ablazione dei sedimi.

La previsione del tracciato nel Piano dei Servizi, sebbene si tratti di interventi connotati da elevata valenza di pubblica utilità di rango sovracomunale, non assume valenza conformativa dei suoli, ma ha unicamente la valenza di una tematizzazione.

L'intervento infrastrutturativo potrà essere attuato al verificarsi delle seguenti condizioni:

i.) attuazione diretta da parte del soggetto privato ovvero mera cessione bonaria delle aree di sedime, entro la cornice di un atto convenzionale, eventualmente in pre-deduzione rispetto alle prestazionali previste dalla relativa scheda di trasformazione del Documento di Piano, con contestuale impegno dell'amministrazione comunale al successivo ridisegno dell'impianto della pianificazione attuativa;

ii.) entro un piano attuativo di iniziativa privata in variante al PGT vigente ai sensi del c. 5 art. 14 della Lr. 12/2005 e smi.;

iii.) entro un intervento di rigenerazione urbana previsto per l'ambito in questione, con eventuale ricorso al permesso in deroga

L'ablazione delle aree in vista dell'attuazione dell'intervento infrastrutturativo da parte dell'amministrazione titolare della relativa competenza mediante strumenti unilaterali ed imperativi è subordinata ad una preventiva variante al Documento di Piano, con riconformazione unilaterale della previsione circa la pianificazione attuativa ovvero circa la rigenerazione urbana. In quest'ultimo caso, la previsione del Piano dei Servizi assumerà valenza immediatamente ed automaticamente conformativa, previo avviso alle parti private ai sensi dell'artt. 9, 10 e 11 del d.P.R. 8 giugno 2001, n. 327, con valenza di vincolo preordinato all'esproprio.



4. La verifica delle quantità di Variante

La variante al PdS in oggetto non è sostanziale e non incide sulla revisione complessiva delle strategie e delle quantità del vigente PGT, operando esclusivamente una ridefinizione urbanistica delle aree di proprietà comunale, al fine di chiarire l'alternatività di disciplina tra PdS e PdR e/o rendere coerenti le categorie dei servizi rispetto all'utilizzo effettivo degli edifici su di esse esistenti.

Viene effettuato di seguito il raffronto delle dotazioni pubbliche previste dalla proposta di Variante rispetto a quelle vigenti.

Ambito a servizi	Superfici [mq]			Azione
	PGT vigente (2009)	Proposta di Variante	Saldo	
Se29/ls	7.243	6.015	-1.228	La superficie risultante in differenza è stata riclassificata con categoria differente (Se193/lc)
Se23/lc	3.129	3.238	109	All'interno della superficie risultante in differenza è stata ricompresa una porzione edificata adibita ad uffici (vigili) che il PGT impropriamente ricomprendeva all'interno dell'ambito a verde Se193/v
Se193/v	1.139	-	-1.139	Ambito identificato impropriamente a verde non riconfermato dalla proposta di Variante, riconformato all'interno della previsione a servizio per la realizzazione del nuovo polo civico, in quanto non coerente con lo stato dei luoghi esistente ed originario
Se193/lc	-	1.228	1.228	Riclassificazione della parte di Se29/ls non riconfermata dalla presente Variante, in quanto non adibita a servizi per l'istruzione, ma esclusivamente "strutture per la pubblica amministrazione"
Se194/lc	-	190	190	Introduzione della nuova perimetrazione dell'area a servizi che ricomprende al suo interno le aree di proprietà comunali site in Via Volta adibite a biblioteca comunale
Sp43/lc-V	-	1.635	1.635	Identificazione di una nuova perimetrazione di "area per servizi in previsione" che ricomprende al suo interno l'insieme delle aree di proprietà comunali site in Via Marconi necessarie all'attuazione del progetto di interesse pubblico, comprese le aree impropriamente classificate a verde con codice Se193/v
TOT	11.511	12.306	+ 795	

Come si può apprezzare dal prospetto tabellare sopra riportato, le modifiche introdotte dalla variante riguardanti la conformazione urbanistica di aree pubbliche non comporta una sottrazione delle dotazioni



pubbliche previste dal vigente PGT, prevedendo altresì - al netto delle quote già esistenti, riconfermate a servizio, con modifica della categoria d'uso - un incremento delle dotazioni a servizio pubbliche, a seguito dell'annessione di aree pubbliche non ancora conformate a servizio pubblico, per un saldo complessivo finale di + 795 mq.

Per ciò che concerne invece le previsioni per la mobilità debole sostenibile, vengono verificate le seguenti quantità:

- Lunghezza percorsi identificati dal PGT vigente (Variante 2012) = 36.755 m, pari ad una dotazione prevista di 22,2 m ogni 1.000 abitanti;
- Lunghezza percorsi identificati dal PUMS 2019 = 27.588 m, pari ad una dotazione prevista di 16,7 m ogni 1.000 abitanti, di cui:
 - Percorsi PUMS 2019 in riconferma dei percorsi Variante 2012 = 17.923 m (pari a circa il 50% dei percorsi identificati dal PGT vigente 2009);
 - Percorsi PUMS 2019 in riconferma dei percorsi Variante 2012, con difformità di tracciato = 3. 548 m;
 - Percorsi PUMS 2019 di nuova introduzione = 9.665 mq;
 - Percorsi identificati dal PGT vigente (Variante 2012) non riconfermati dal PUMS = 17.351 mq (poco meno del 50%).

Ne consegue che la proposta di Variante, in recepimento della programmazione comunale e provinciale intercorsa, opera una riduzione di circa un quarto delle previsioni dei percorsi ciclopeditoni contenute nel vigente PGT 2009, al fine di una razionalizzazione delle previsioni connesse alla mobilità debole in ottica di sostenibilità economica ed attuabilità delle stesse, a fronte del perdurare della sostanziale inattuazione delle previsioni contenute nel PGT vigente.



5. La sintesi delle modifiche apportate dalla Variante puntuale al Piano dei Servizi agli elaborati del PGT vigente

Le variazioni da apportare agli elaborati del PGT vigente in conseguenza delle modifiche derivanti dalla proposta di Variante puntuale al Piano dei servizi vigente in oggetto possono essere così riassunte:

A. Modifiche volte alla riconformazione della disciplina d'ambito vigente

1. Apposizione di un nuovo ambito per servizi esistenti (contraddistinto con nuovo codice identificativo progressivo Se194/lc), in corrispondenza della biblioteca civica comunale di Via Volta.
2. Riclassificazione della categoria di servizio esistente (codice Se29/lc) attribuita all'immobile comunale di Via Matteotti/Via De Morh, da aree per l'istruzione ls ad aree di interesse collettivo lc, con assegnazione di nuovo codice identificativo progressivo Se193/lc.
3. Apposizione di un nuovo ambito per servizi in previsione (contraddistinto con nuovo codice identificativo progressivo Sp43/lc-V), ricomprendente l'insieme delle aree di proprietà comunali site in Via Marconi, necessarie all'attuazione del progetto di interesse pubblico del Polo Civico comunale, in sovrapposizione all'ambito territoriale T2 del Piano delle Regole riguardante l'edificio denominato "ex Alberio", ed in sostituzione dell'ambito a servizio esistente contrassegnato con codice Se193/v, classificato impropriamente dal PGT vigente come "area per servizi esistente" a verde, in quanto non coerente con lo stato dei luoghi esistente e preesistente.
4. Riperimetrazione dell'ambito per servizi esistenti contraddistinto dal codice Se23/lc rispetto allo stato dei luoghi (rettifica materiale conseguente alla precedente modifica A3).

B. Modifiche all'apparato normativo del Piano dei servizi

1. Modifica della sezione "*Disposizioni specifiche*" definite per i *servizi per la residenza*, di cui all'art. 11 c.3 delle norme del Piano dei servizi, mediante l'identificazione di una scheda specifica d'intervento riferita al nuovo ambito di previsione a servizio, individuato dalla proposta di Variante con codice "Sp43/lc-V", in recepimento dei criteri di intervento definiti dall'amministrazione comunale con Deliberazione di Giunta comunale n. 85 del 10.06.2021.
2. Modifica ed integrazione dell'art.16quarter delle norme del Piano dei Servizi, al fine di meglio declinare gli aspetti normativi connessi all'attuazione delle previsioni della mobilità debole (sostenibile)

C. Altre modifiche cartografiche

1. Disapplicazione dell'individuazione dei percorsi ciclopeditoni operata dal vigente PGT, non più attuali, mediante la predisposizione di un nuovo elaborato cartografico (PdS.08) dedicato, volto a fornire il quadro di riferimento delle previsioni ciclopeditoni per la mobilità debole sostenibile all'interno del territorio comunale, in coerenza con la nuova programmazione comunale e provinciale in essere.
2. Identificazione puntuale delle opere in previsione riguardanti la realizzazione delle velostazioni individuate all'interno delle Tavv.2/a "Proposte progettuali a medio periodo (5 anni)" e 2/b "Proposte progettuali a lungo periodo (10 anni)" del PUMS approvato.

Gli elaborati oggetto di modifica sono pertanto i seguenti:

**Città di Malnate**

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variante puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

	Modifiche di Variante							
	A1	A2	A3	A4	B1	B2	C1	C2
Elaborati Piano dei Servizi								
PdS3.1_Servizi esistenti stato di fatto								
PdS4.1_Analisi del sistema dei servizi *								
PdS5.1_Potenzialità di sviluppo del sistema dei servizi								
PdS6a.1_Localizzazioni del PdS *								
PdS6b.1_Localizzazioni del PdS								
PdS6c.1_Localizzazioni del PdS								
PdS07.1_Azioni del piano dei servizi								
Elaborati Piano delle Regole								
PdR21.2_Quadro urbanistico generale *								
PdR21b.2_Quadro urbanistico N-E *								
PdR21a.2_Quadro urbanistico NO *								
PdR21c.1_Quadro urbanistico S-O								
PdR21d.2_Quadro urbanistico S-E								
PdR21e.2_Quadro urbanistico centro								

* elaborati adeguati a seguito dell'approvazione dell'Accordo di Programma in Variante al PGT vigente relativo alla pista ciclopedonale tra i comuni di Cantello (VA) e Malnate (VA) prevista nell'ambito del progetto Interreg Italia-Svizzera, Ti Ciclo Via, approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 76 del 30.11.2020.



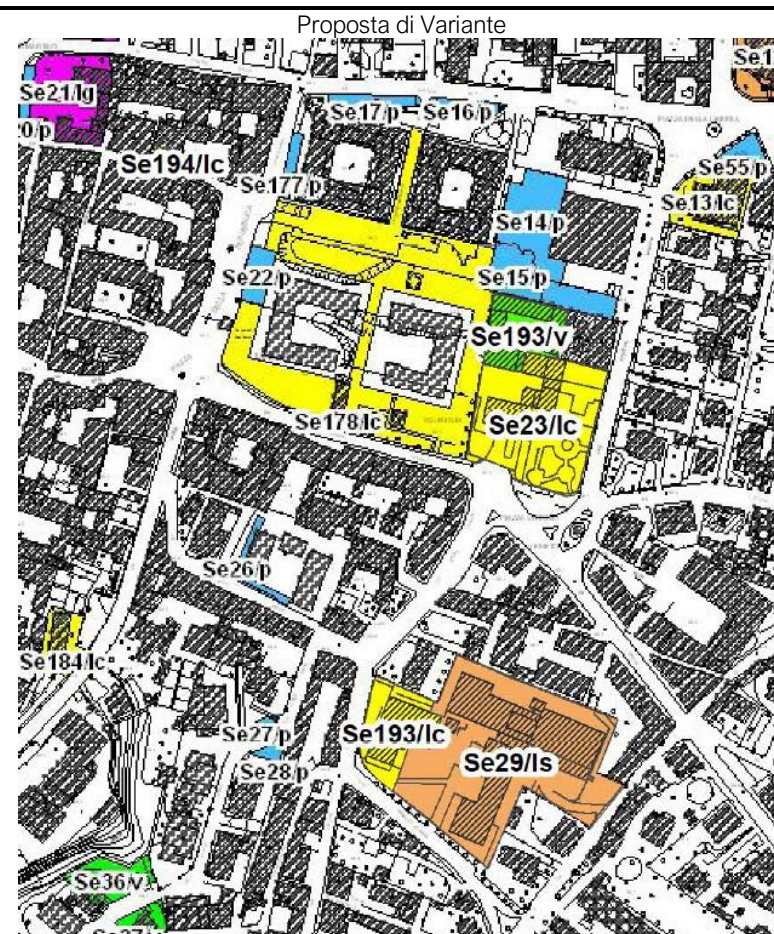
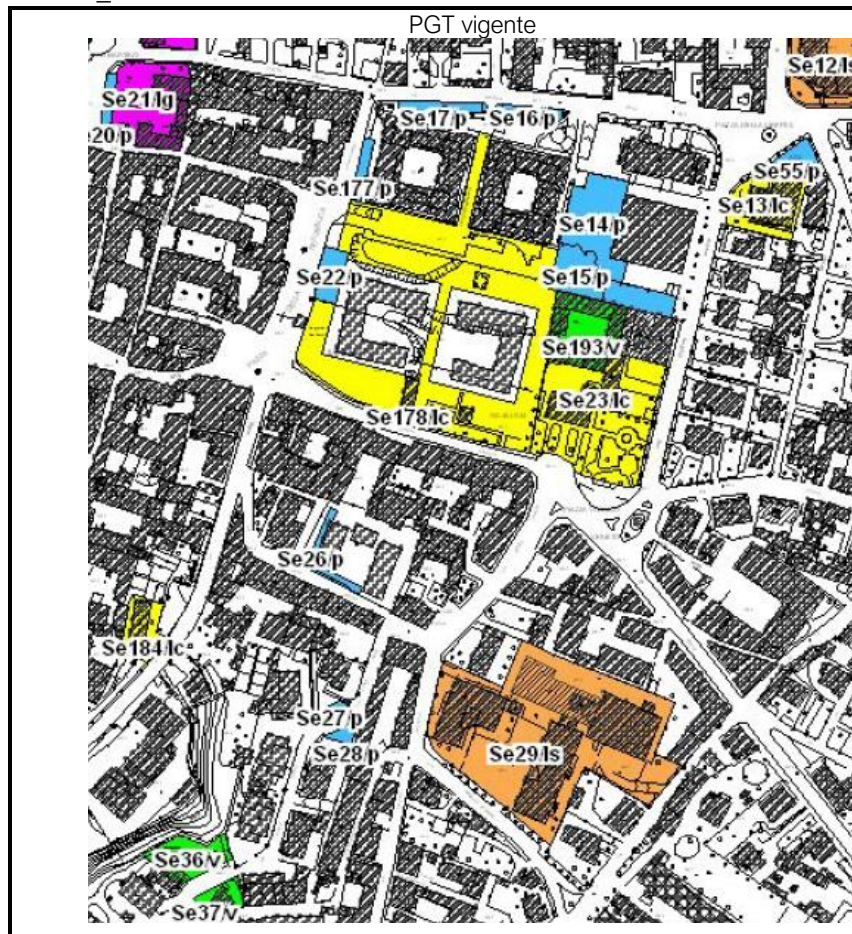
Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

PdS3.1_Servizi esistenti stato di fatto





Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

AREE PER SERVIZI PER I RESIDENTI:		SERVIZI PRIVATI DI INTERESSE GENERALE:	
 Se/V: VERDE PUBBLICO, GIOCO, SPORT, TEMPO LIBERO		 Se/Ig: ATTREZZATURE PRIVATE DI INTERESSE GENERALE	
 Se/P: PARCHEGGI			
 Se/Is: ATTREZZATURE PER L'ISTRUZIONE		 Se/Ap: ATTREZZATURE PUBBLICHE IN GENERE PER LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE E TERZIARIE	
 Se/Ic: ALTRE ATTREZZATURE DI INTERESSE COLLETTIVO			

AREE PER SERVIZI PER I RESIDENTI:		SERVIZI PRIVATI DI INTERESSE GENERALE:	
 Se/V: VERDE PUBBLICO, GIOCO, SPORT, TEMPO LIBERO		 Se/Ig: ATTREZZATURE PRIVATE DI INTERESSE GENERALE	
 Se/P: PARCHEGGI			
 Se/Is: ATTREZZATURE PER L'ISTRUZIONE		 Se/Ap: ATTREZZATURE PUBBLICHE IN GENERE PER LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE E TERZIARIE	
 Se/Ic: ALTRE ATTREZZATURE DI INTERESSE COLLETTIVO			



Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

PdS4.1_Analisi del sistema dei servizi





Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

AREE PER SERVIZI PER I RESIDENTI:		SERVIZI PRIVATI DI INTERESSE GENERALE:	
 Se/V: VERDE PUBBLICO, GIOCO, SPORT, TEMPO LIBERO	 Se/Ig: ATTREZZATURE PRIVATE DI INTERESSE GENERALE	 Se/V: VERDE PUBBLICO, GIOCO, SPORT, TEMPO LIBERO	 Se/Ig: ATTREZZATURE PRIVATE DI INTERESSE GENERALE
 Se/P: PARCHEGGI		 Se/P: PARCHEGGI	
 Se/Is: ATTREZZATURE PER L'ISTRUZIONE	 Se/Ap: ATTREZZATURE PUBBLICHE IN GENERE PER LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE E TERZIARIE	 Se/Is: ATTREZZATURE PER L'ISTRUZIONE	 Se/Ap: ATTREZZATURE PUBBLICHE IN GENERE PER LE ATTIVITÀ PRODUTTIVE E TERZIARIE
 Se/Ic: ALTRE ATTREZZATURE DI INTERESSE COLLETTIVO		 Se/Ic: ALTRE ATTREZZATURE DI INTERESSE COLLETTIVO	



Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

PdS4.1_Analisi del sistema dei servizi

PGT vigente	Proposta di Variante
 PRINCIPALI CONNESSIONI CON IL PARCO DEL LANZA	 PRINCIPALI CONNESSIONI CON IL PARCO DEL LANZA
 PRINCIPALI CONNESSIONI CON IL VERDE TERRITORIALE	 PRINCIPALI CONNESSIONI CON IL VERDE TERRITORIALE
 SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE	 SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE
 SPAZI PUBBLICI URBANI DI QUALITA'	 SPAZI PUBBLICI URBANI DI QUALITA'
 RETE COMMERCIALE	 RETE COMMERCIALE
 PERCORSI CICLOPEDONALI	 PERCORSI CICLOPEDONALI *
 PERCORSI CICLOPEDONALI DA STUDIO PER LA MOBILITA' CICLABILE 2012	 PERCORSI CICLOPEDONALI DA STUDIO PER LA MOBILITA' * CICLABILE 2012
 PERCORSO TI CICLO VIA	 PERCORSO TI CICLO VIA
	* Le individuazioni riguardanti i percorsi ciclo-pedonali di previsione di cui alla presente Tavola non sono da considerarsi più vigenti, in quanto sostituite dalle previsioni di cui alla Tav. PdS8.0 "Sistema della mobilità debole sostenibile" introdotta dalla Variante puntuale al Piano dei Servizi 2021.



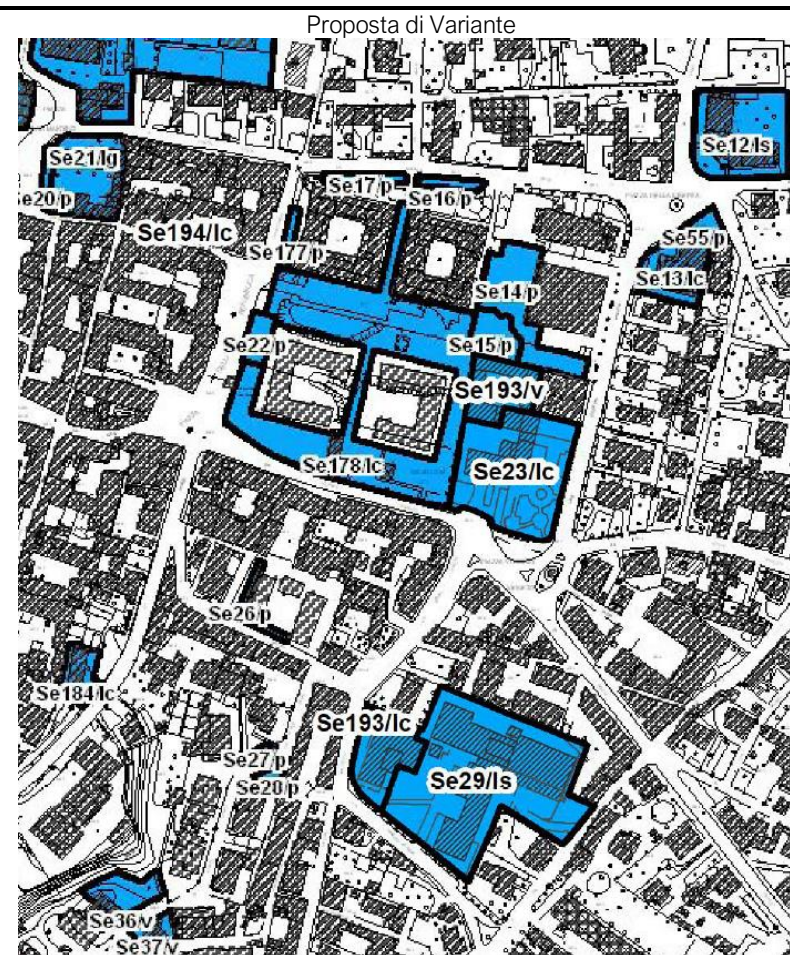
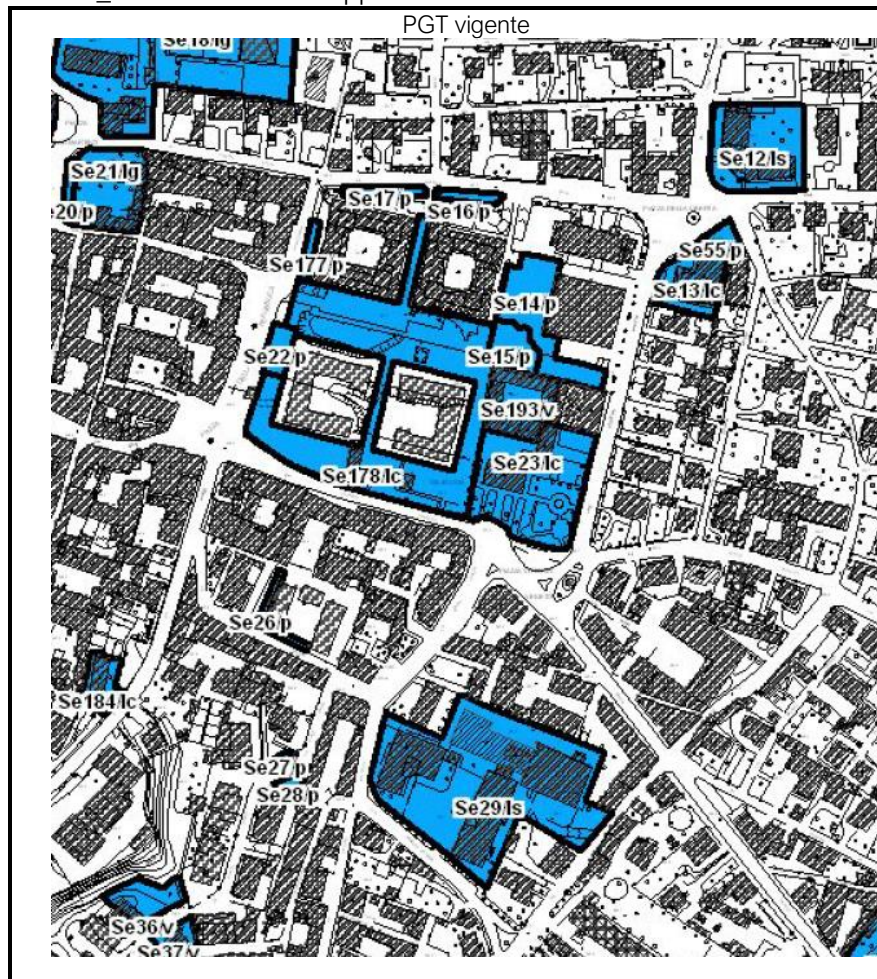
Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

PdS5.1_Potenzialità di sviluppo del sistema dei servizi





Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

 AREE PER SERVIZI ESISTENTI

 AREE LIBERE

 INTERSTIZI VERDI POTENZIALI

 AREE PER SERVIZI ESISTENTI

 AREE LIBERE

 INTERSTIZI VERDI POTENZIALI



Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

PdS6a.1/PdS6b.1/PdS6c.1_Localizzazioni del PdS





Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

AREE PER SERVIZI ESISTENTI:



SERVIZI PUBBLICI



SERVIZI PRIVATI DI INTERESSE PUBBLICO



PERCORSI CICLOPEDONALI



PERCORSI CICLOPEDONALI DA STUDIO PER LA MOBILITA'
CICLABILE 2012



BICIBUS DA STUDIO PER LA MOBILITA'
CICLABILE 2012

AREE PER SERVIZI IN PREVISIONE:



SERVIZI PREVISTI



PERCORSO TI CICLO VIA

AREE PER SERVIZI ESISTENTI:



SERVIZI PUBBLICI



SERVIZI PRIVATI DI INTERESSE PUBBLICO



PERCORSI CICLOPEDONALI *



PERCORSI CICLOPEDONALI DA STUDIO PER LA MOBILITA' *



BICIBUS DA STUDIO PER LA MOBILITA'
CICLABILE 2012

AREE PER SERVIZI IN PREVISIONE:



SERVIZI PREVISTI



PERCORSO TI CICLO VIA



VELOSTAZIONE (PUMS 2019)

*

Le individuazioni riguardanti i percorsi ciclo-pedonali di previsione di cui alla presente Tavola non sono da considerarsi più vigenti, in quanto sostituite dalle previsioni di cui alla Tav. PdS8.0 "Sistema della mobilità debole sostenibile" introdotta dalla Variante puntuale al Piano dei Servizi 2021.



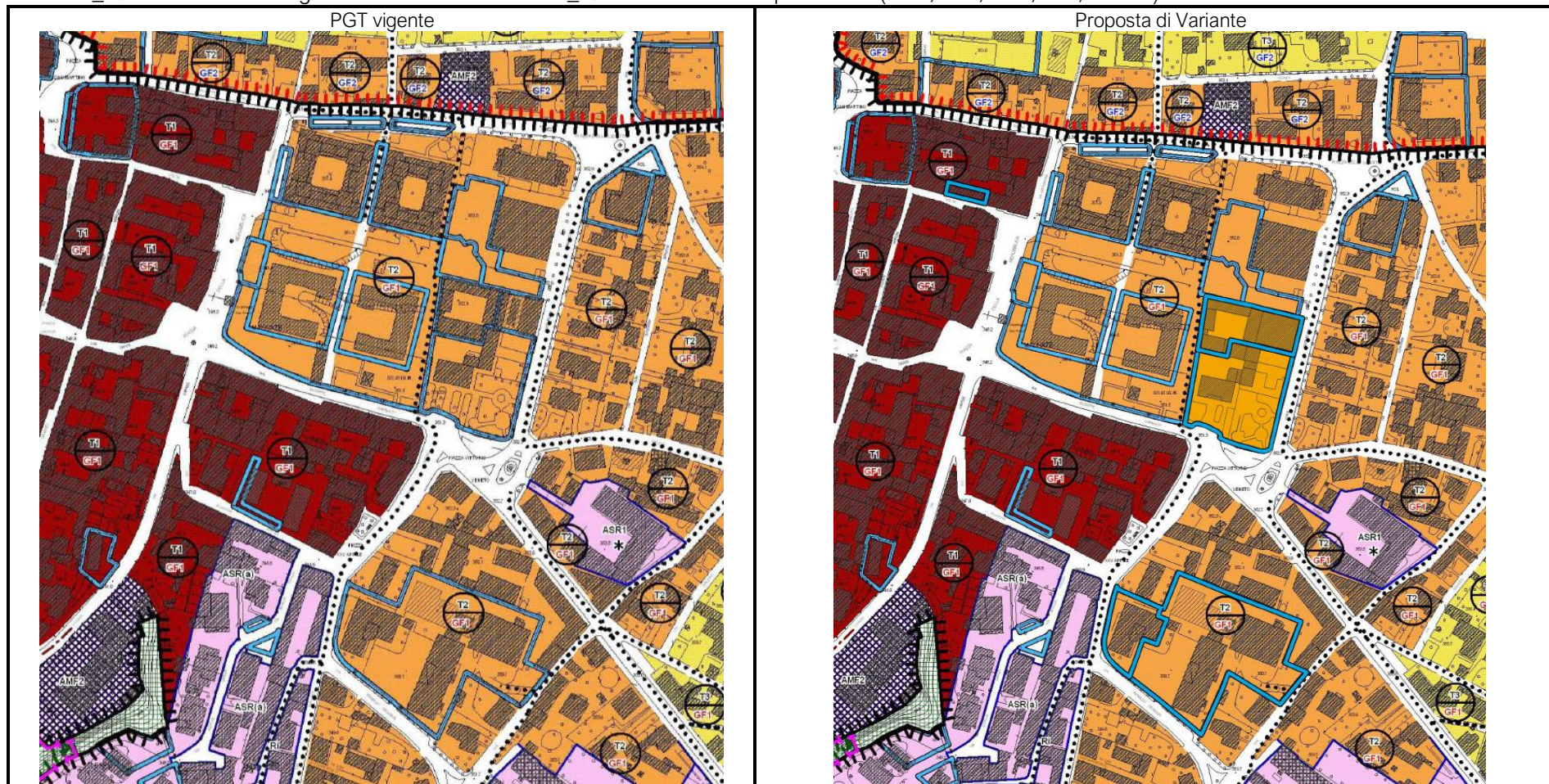
Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)

PdR21.2_Quadro urbanistico generale e PdR21.a/b/c/d/e_Quadro urbanistico per settori (N-O, N-E, S-O, S-E, centro)





Città di Malnate

Provincia di Varese

Piazza Vittorio Veneto, 2, 21046 Malnate (VA)

Variente puntuale al Piano dei Servizi del PGT vigente (2021)



AREE DISCIPLINATE DAL PIANO DEI SERVIZI



PERCORSI CICLOPEDONALI



AREE DISCIPLINATE DAL PIANO DEI SERVIZI



PERCORSI CICLOPEDONALI *

* Le individuazioni riguardanti i percorsi ciclo-pedonali di previsione di cui alla presente Tavola non sono da considerarsi più vigenti, in quanto sostituite dalle previsioni di cui alla Tav. PdS8.0 "Sistema della mobilità debole sostenibile" introdotta dalla Variante puntuale al Piano dei Servizi 2021.