"...in Luino vi è qualcosa di inesprimibile e di spirituale che non può essere vestito di parole; è qualche cosa di più che la tinta locale, è quel mistero di attrazione che fa innamorare di un luogo senza che ci si possa dar ragione del motivo..."

Piero Chiara, *Luino*, "L'Avvenire del Verbano", 30 novembre 1934

IL CONCORSO

Le aree centrali di Luino

CONCORSO DI PROGETTAZIONE URBANISTICA

1^ grado: CONCEPT, LE IDEE

2^ grado: PROGETTO URBANISTICO

Art. 109 del D.Lgs. 163/2006: concorso aperto di progettazione urbanistica articolato in due gradi con la possibilità di recepire nel secondo livello i risultati del percorso partecipativo.

È possibile l'affidamento diretto al vincitore della redazione del piano particolareggiato delle "aree centrali" del PGT di Luino.

Le aree centrali di Luino

PRINCIPI DI RIFERIMENTO:

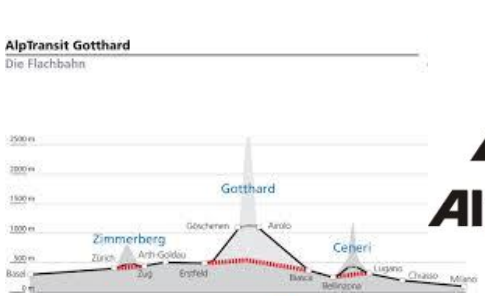
architetture fragili in tempo di crisi

evoluzione urbana a diritti edificatori crescenti

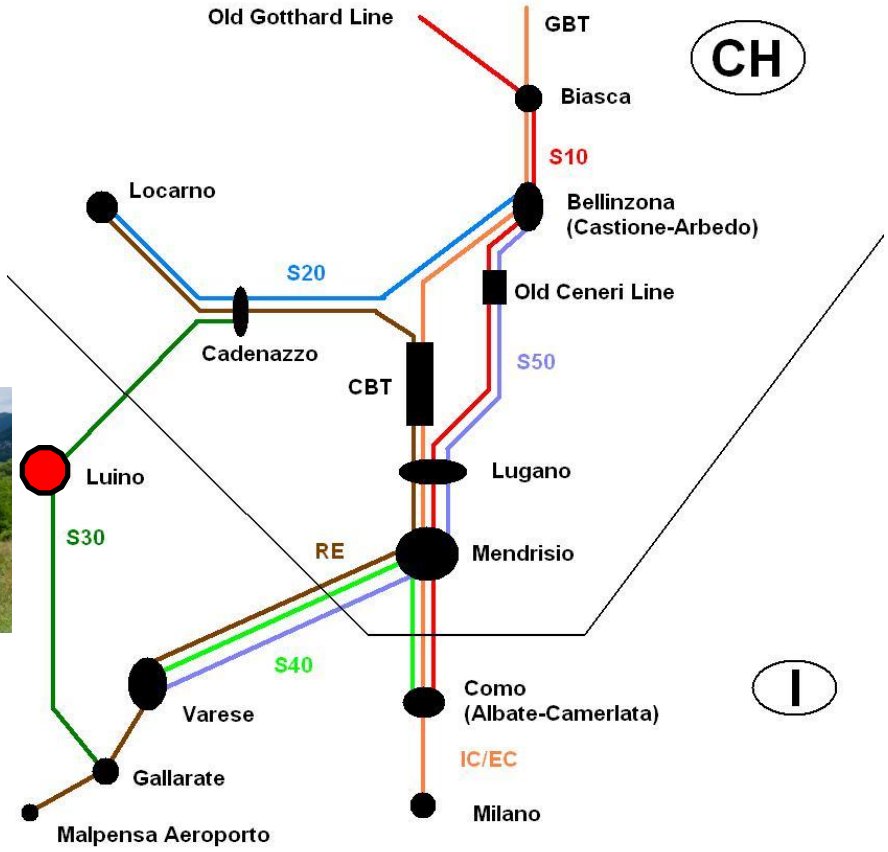
perseguimento della vision come garanzia degli investimenti

Le aree centrali di Luino

Le aree centrali di Luino



AlpTransit Gotthard
San Gottardo



Luino è stazione internazionale sulla direttrice del Gottardo

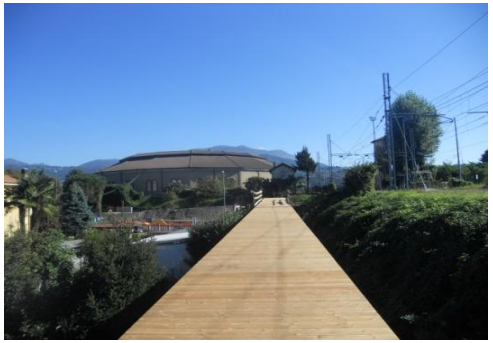
Stazione di connessione intermodale con la navigazione laghi e il terminal bus per i collegamenti con:

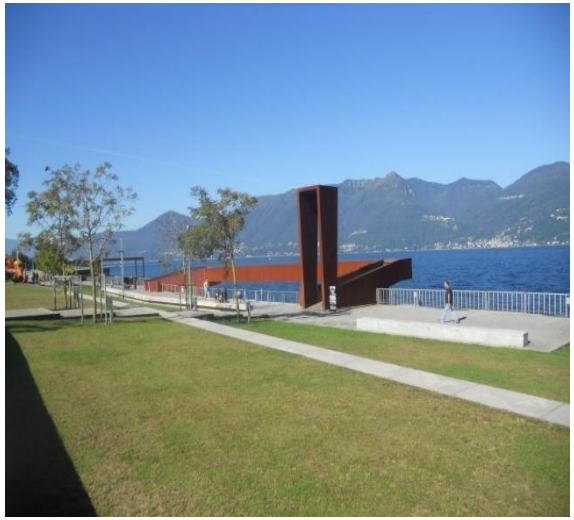
- Bellinzona – Locarno
- Malpensa
- Milano

Le aree centrali di Luino

LUINO STAZIONE LACUALE
IDROVIA LOCARNO –MILANO - VENEZIA

Le aree centrali di Luino

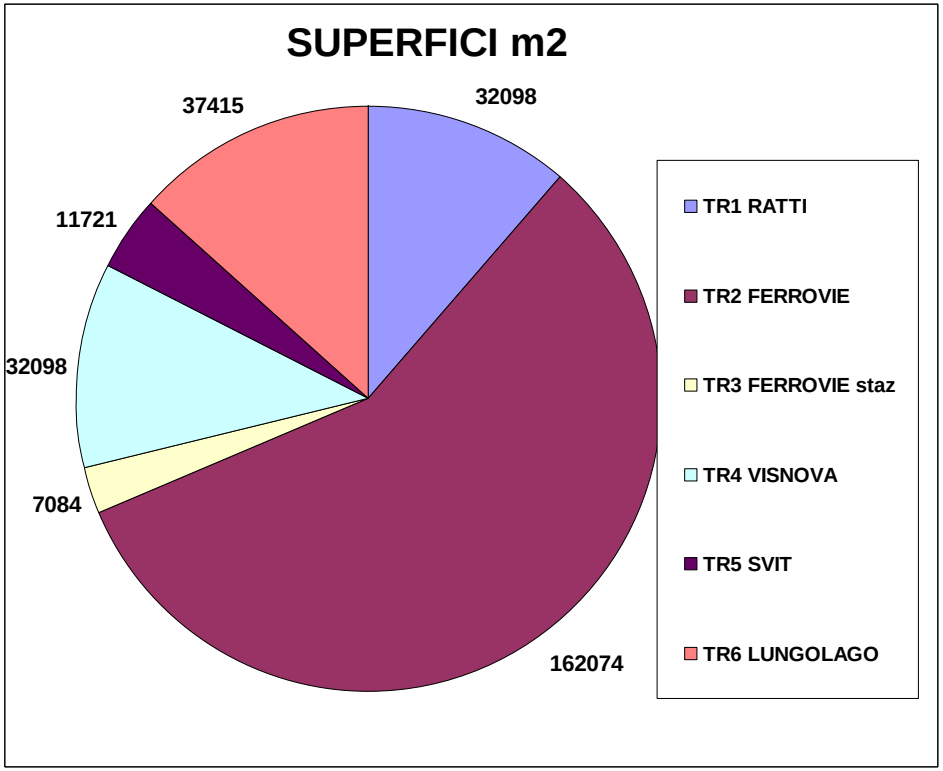




Le aree centrali di Luino

Le aree centrali di Luino

Le aree centrali di Luino



Le superfici: mq 282.490

Le aree centrali di Luino

LO SCHEMA DIMENSIONALE DI BASE:

Il documento di piano del PGT prefigura un dimensionamento di MC 375.830 su una superficie complessiva della aree centrali di MQ 289.100, disegnando un indice medio pari a mc/mq 1,3.

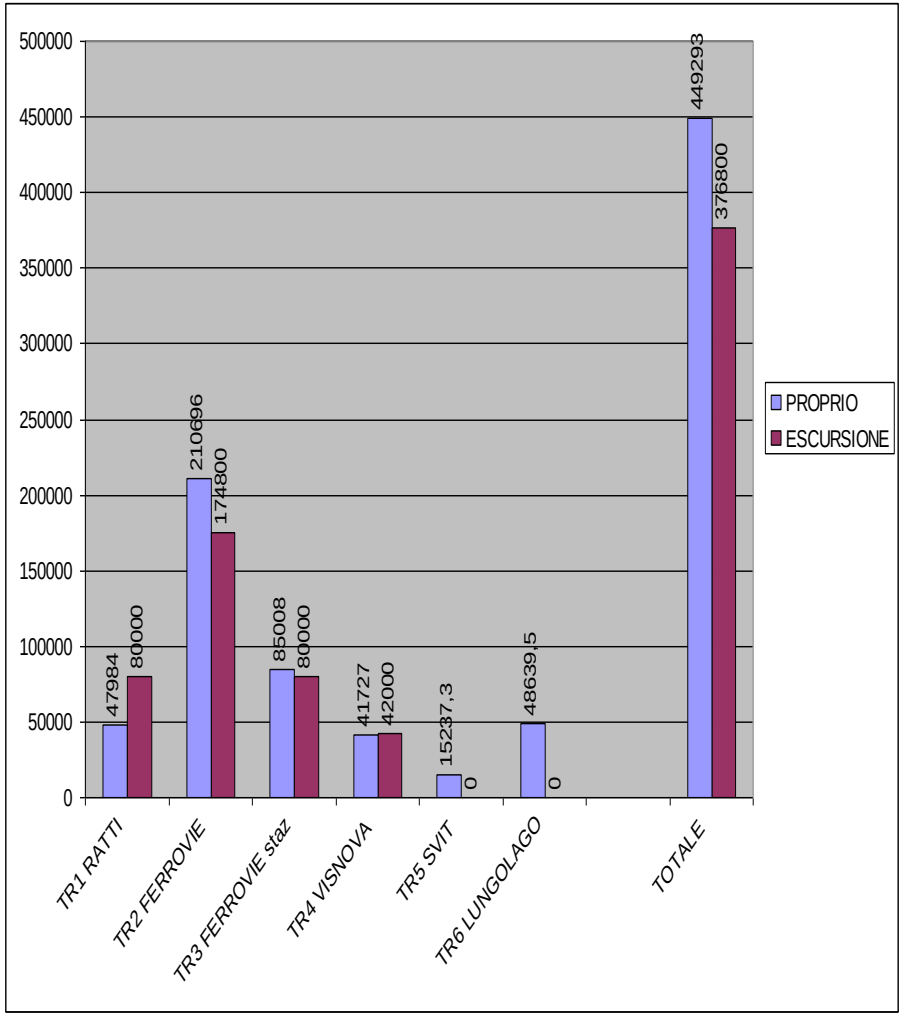
Le norme e le schede del documento di piano indicano le destinazioni d'uso contingentate, residenza 15% e commercio 15%, quindi le esclusioni da calcolo del volume come quelle parti che conserveranno caratteristiche funzionali e d'uso.

La V.A.S. del PGT, la valutazione ambientale strategica, segnatamente nella sintesi non tecnica, valuta come sostenibile la proposta di piano verificando tre opzioni, suggerendo delle attenzioni dimensionali e di salvaguardia territoriale quindi richiamando le necessarie verifiche in sede progettuale della capacità del sistema di depurazione delle acque reflue, viabilistiche e di mobilità, inquinologiche e sismiche.

La combinazione tra le prefigurazioni di piano e le soglie e le attenzioni proposte nella VAS portano ad un profilo urbanistico assumibile **come riferimento di base** per gli aspetti dimensionali e di destinazioni d'uso.
L'escursione dimensionale risultante dalla combinazione tra PGT e VAS è a sua volta suscettibile di incrementi o decrementi, volumetrici e di uso assicurando il bilancio urbanistico complessivo nel rispetto delle attenzioni proposte nella VAS.

Image © 2014 DigitalGlobe
Google earth

Le aree centrali di Luino



PGT: escursioni dimensionali

Le aree centrali di Luino

I COSTI DELLA CITTA' PUBBLICA:

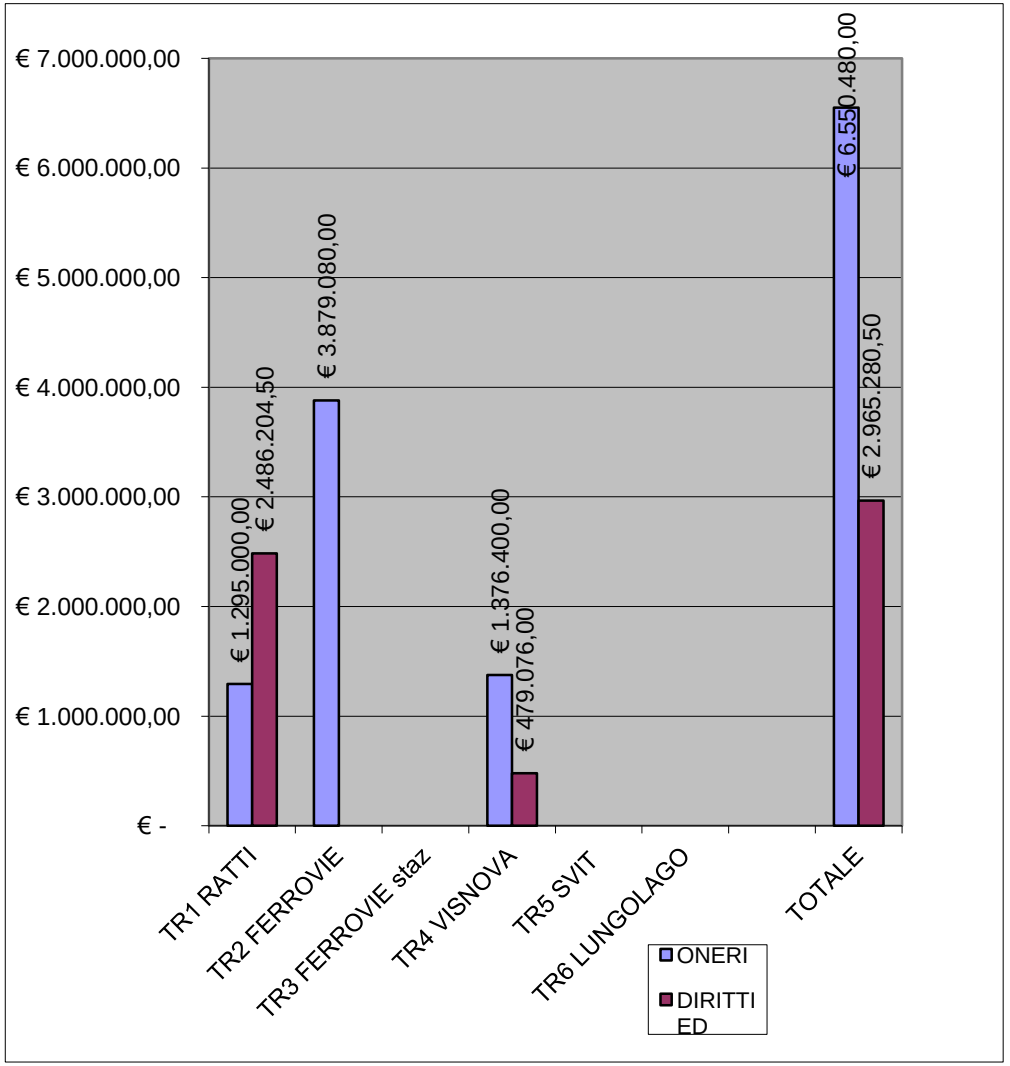
La partecipazione al mantenimento e miglioramento della città pubblica è legato a due elementi:

le opere di urbanizzazione: i valori sono parametrati , come minimo negoziale di riferimento alle tabelle approvate per le aree centrali con del. CC n. 11/2013;

diritti edificatori: è una variabile dipendente dal progetto, è il prezzo dei volumi utili alla realizzazione delle escursioni volumetriche e di destinazione d'uso eccedenti quanto il PGT assegna come proprio ai diversi comparti delle aree centrali; ovvero sono quei volumi che secondo il PGT, non è opportuno siano realizzati sulle aree pubbliche del lungolago, dell'area SVIT, ma siano impiegati nella rigenerazione delle aree dismesse o per nuovi volumi nelle aree individuate dallo stesso PGT. Il prezzo base di riferimento per il concorso potrà essere adeguato in relazione alla qualità urbana prevista e quindi al miglioramento del prodotto immobiliare dle suo complesso.

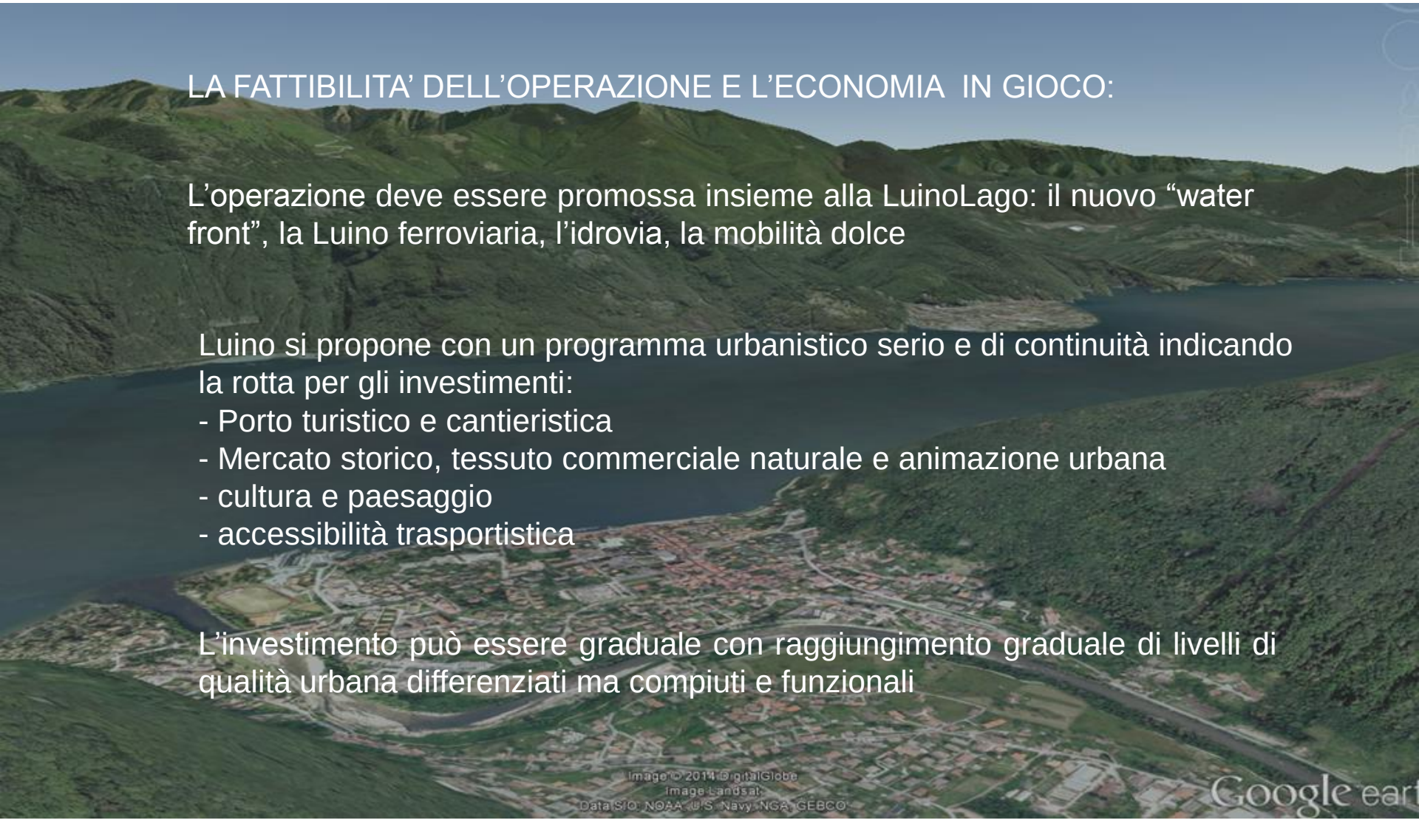
Image © 2014 DigitalGlobe
Image Landsat
© 2014 Cnes/Spot Image
Google ear

Le aree centrali di Luino



Sostegno alla città pubblica

Le aree centrali di Luino



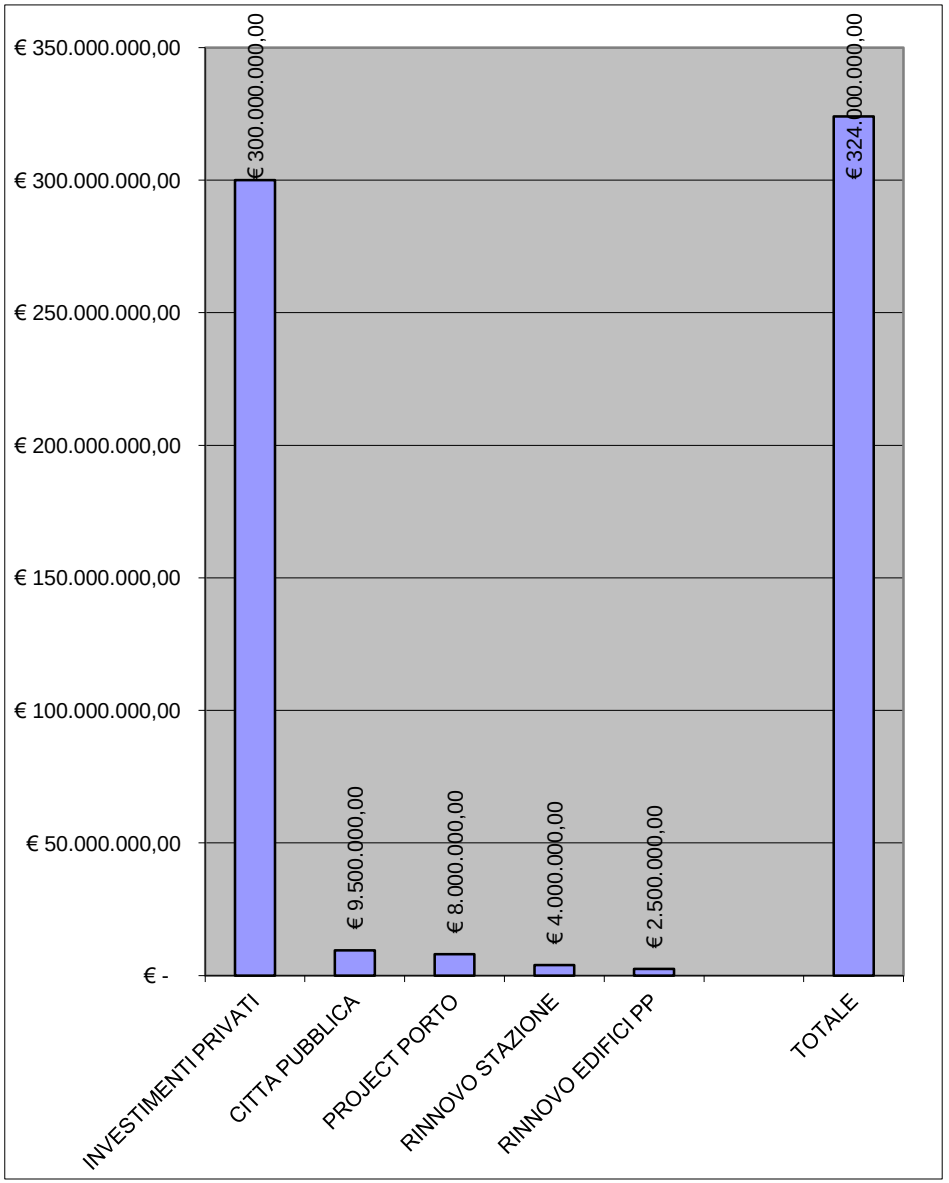
LA FATTIBILITA' DELL'OPERAZIONE E L'ECONOMIA IN GIOCO:

L'operazione deve essere promossa insieme alla LuinoLago: il nuovo "water front", la Luino ferroviaria, l'idrovia, la mobilità dolce

Luino si propone con un programma urbanistico serio e di continuità indicando la rotta per gli investimenti:
- Porto turistico e cantieristica
- Mercato storico, tessuto commerciale naturale e animazione urbana
- cultura e paesaggio
- accessibilità trasportistica

L'investimento può essere graduale con raggiungimento graduale di livelli di qualità urbana differenziati ma compiuti e funzionali

Le aree centrali di Luino



Investimenti, masse economiche

Concorso di progettazione

- 1. idee
- 2. concertazione
- 3. progetto urbanistico
- 4. piano particolareggiato

- dic. 2014 – aprile 2015
- apr. 2015 – luglio 2015
  luglio 2015 – dic. 2015
- gennaio – aprile 2016

1. Ambito di trasformazione delle aree centrali

SCHEDA D'AMBITO DELLE AREE CENTRALI – INDIVIDUAZIONE DELLE AREE

Scheda 1 - Ex fabbrica Ratti

Scheda 2 - Scalo Ferroviario

Scheda 3 - Stazione

Scheda 4 - Area Visnova

Scheda 5 - Area SVIT

Scheda 6 - Aree pubbliche lungolago

Contenuti e Criteri

1. Descrizione dell'Ambito

L'Ambito delle aree centrali riguarda un complesso di aree pubbliche e private in parte dismesse, che rappresentano una risorsa strategica per la città di Luino per promuovere una riqualificazione complessiva degli spazi centrali e generare un rilancio economico, sociale ed ambientale della città. L'Ambito comprende l'area industriale ex-Ratti, le aree pubbliche del lungolago, le aree ferroviarie, l'area SVIT e l'area Visnova.

2. Obiettivi dell'intervento

L'obiettivo dell'intervento è la messa a punto di una strategia urbanistica complessiva per la riqualificazione ed il rilancio delle aree centrali, che per la loro complessità ed interdipendenza necessitano obbligatoriamente di un Piano di Inquadramento, nonché di una specifica negoziazione con i proprietari delle aree inserite nell'Ambito. Per questi motivi, il Piano attuativo di inquadramento dovrà verificare la possibilità di una concreta ed effettiva interazione tra le aree, valutando i tempi e le modalità di intervento, ed individuare un assetto unitario, ovvero specifici piani attuativi, determinando nei vari casi gli effetti indotti e le mitigazioni necessarie per la sostenibilità degli interventi.

3. Criteri attuativi

L'Ambito delle aree centrali verrà attuato attraverso un Piano attuativo di inquadramento, più avanti PIAC, cui faranno seguito specifici piani attuativi di iniziativa pubblica e privata come di seguito specificato.

Entro 6 mesi dall'entrata in vigore del PGT l'Amministrazione si impegna a dare corso all'avvio del Piano, con le modalità e i contenuti di seguito descritti.

Il PIAC è uno strumento che ha l'obiettivo di governare la graduale conformazione degli ambiti sottoposti a pianificazione attuativa delle aree centrali, sulla scorta dei descrittori del Documento di Piano e della disciplina ivi contenuta, in rapporto allo sviluppo del disegno strategico - infrastrutturale indicato nel piano dei servizi e utile a realizzare gli obiettivi del PGT.

Il piano di inquadramento dovrà essere preceduto da adeguata pubblicità e darà luogo ad una procedura di verifica in relazione ai riflessi operativi sulla pianificazione urbanistica.

La conformazione del Piano di Inquadramento sarà quella del Piano Integrato di Intervento, di cui al capo I del titolo VI della legge regionale 12/05, in quanto strumento idoneo a rispondere all'esigenza di coinvolgere più soggetti pubblici e privati, a considerare gli aspetti di carattere infrastrutturale anche di interesse regionale e ad integrare l'interesse pubblico e l'iniziativa privata in un quadro coordinato di interventi.

4. Piano attuativo di inquadramento delle aree centrali

Il PIAC, di iniziativa pubblica, dovrà prevedere un percorso di coinvolgimento della cittadinanza e delle altre componenti pubbliche e private a vario titolo interessate, idoneo a raccogliere suggerimenti e contributi utili alla definizione del progetto urbanistico.

Esso potrà prevedere che tra i soggetti pubblici, o gestori di pubblici servizi coinvolti, sia promosso e sviluppato un accordo di programma per la gestione di processi di trasformazione subordinati all'ammodernamento delle infrastrutture e degli impianti connessi ai trasposti. Inoltre, considerato il ruolo di polo attrattore di Luino e l'interesse sovracomunale delle aree centrali, il PIAC potrà anche essere

promosso nell'ambito di un accordo di pianificazione d'Area Vasta, laddove se ne ravvisasse la necessità e l'interesse strategico in termini di area vasta o in termini di riorganizzazione infrastrutturale.

Il PIAC definisce, sulla base delle indicazioni del Documento di Piano e ricorrendo alle prerogative consentite dalla disciplina della perequazione, di cui all'art. 11 della legge 12/2005, gli ambiti di concentrazione volumetrica con le relative tabelle di corrispondenza – in termini di pesatura volumetrica - tra le destinazioni d'uso ammesse nello spettro previsto dalla presente scheda.

Il Piano di inquadramento definirà le più opportune formule attuative mediante interventi diretti e convenzionati.

5. Obiettivi del Piano attuativo di inquadramento delle aree centrali per garantire la riqualificazione della città pubblica

Il prioritario obiettivo di qualificazione della città di Luino passa necessariamente per la qualificazione delle aree centrali, che dovrà contemplare il recupero di aree ed edifici esistenti dismessi o sottoutilizzati, l'eliminazione di fenomeni di degrado, la valorizzazione degli spazi pubblici, migliorandone la qualità e la fruibilità, la qualificazione del lungo lago e dei fronti in affaccio, il mantenimento di spazi vuoti a verde o comunque inedificati, la formazione di collegamenti fra la città e il lungolago, il mantenimento di visuali e prospettive verso il lago.

La ridefinizione di questo ambito, da specificare attraverso il PIAC, dovrà svilupparsi sulla base degli indirizzi e delle prescrizioni contenute nei presenti punti, oltre che nelle schede di ogni area, nel rispetto delle destinazioni d'uso individuate, delle quantità massime definite e delle modalità procedurali indicate.

A tale riguardo il PIAC individuerà le destinazioni pubbliche e private in ogni area, tenendo conto degli obiettivi di sviluppo della città pubblica e delle seguenti funzioni pubbliche di specifica utilità, illustrate anche nelle singole schede a titolo esemplificativo, che potranno trovare migliore puntuale definizione e coerenza nel programma attuativo dello studio urbanistico in relazione alle verifiche di sostenibilità economica finanziaria:

- parcheggi, viabilità e mercato: autosilo in centro nell'area SVIT o n piazza Marconi, per qualificare le aree centrali; area parcheggio dedicato alla stazione FS; parcheggio straordinario per punte del mercato; strada di arroccamento esterna sopra la linea ferroviaria; area per il mercato coperto presso la stazione; area per il mercato straordinario, almeno per 150 banchi;
- spazio portuale: ristrutturazione del sistema portuale, portando a 350/400 i posti barca in acqua e restituendo uno spazio pubblico sia per attività che per depositi alle associazioni veliche, canottieri ed altre associazioni per sport acquatici;
- collegamenti pedonali: almeno 2 di attraversamento della linea ferroviaria;
- spazio di ricovero autobus e riposizionamento sulle aree ferroviarie con formazione di un terminal integrato;
- completamento del parco Foce del Tresa coniugandolo con Germignaga;
- collegamento a scavalco del fiume Tresa, per unire i parchi di Luino e Germignaga;
- completamento della rete ciclabile cittadina;
- spazi attrezzati per manifestazioni;
- spazio polifunzionale;
- riqualificazione piazza Marconi.

5. 1 Obiettivi di inserimento paesistico

Nella definizione degli interventi il PIAC dovrà considerare gli indirizzi del Piano Paesistico Regionale in merito al contenimento dei fenomeni di degrado, che nello specifico riguardano l'individuazione di un'ampia fascia costiera soggetta a processi conurbativi, con conseguenti condizioni di compromissione identitaria dei diversi nuclei urbani, peggioramento delle condizioni ecosistemiche e perdita di continuità e relazioni funzionali e percettive del sistema del verde. Tali condizioni implicano la messa in atto di azioni volte a contenere e riqualificare i contesti interessati e, nello specifico prevedono:

- la salvaguardia e il potenziamento dei varchi esistenti e del sistema del verde comunale e la riqualificazione degli elementi della rete idrografica;
- recupero degli ambiti degradati e dismessi come opportunità di interruzione della continuità dell'edificazione;
- sistemazione paesistica degli ambiti contermini alle infrastrutture con attenta contestualizzazione dell'equipaggiamento vegetale

Tenuto conto, inoltre, che a tutela dei territori del lago il Piano Paesistico individua un ambito di salvaguardia paesaggistica all'interno del quale vigono principi di salvaguardia fatti propri dall'articolo 58 delle Norme del Piano delle Regole, sono qui individuati i seguenti criteri di intervento ai quali dovrà fare riferimento il PIAC nella definizione degli interventi con le relative prescrizioni:

- continuità dei sistemi verdi e degli spazi aperti;
- discontinuità dello sviluppo lineare lungo il fronte lago e lungo la viabilità compresa nell'ambito, e verifica dei rapporti, in termini di dimensioni ed altezza, delle nuove edificazioni con gli elementi del territorio;
- conservazione degli spazi in edificati;
- preservazione delle coerenze materiche, cromatiche e dimensionali che contraddistinguono il contesto, evitando di introdurre elementi dissonanti o impropri e salvaguardandone i caratteri compositivi;
- valorizzazione delle opportunità di fruizione pubblica del paesaggio lacuale;
- compatibilità paesaggistica delle infrastrutture ricettive per la fruizione e la balneazione
- contenimento di opere e manufatti che insistono sullo specchio lacuale, comprese le strutture galleggianti, da verificarsi attentamente in riferimento alle interferenze visuali, simboliche e di coerenza con il contesto storico-culturale e ambientale
- potenziamento dei percorsi di accesso al lago

Le suddette indicazioni sono ulteriormente coniugate nelle previsioni che seguono relative all'intero ambito e alle singole aree così come delineate nelle relative schede.

Parametri urbanistici ed edilizi

6. Destinazioni d'uso

Il Piano attuativo di Inquadramento individua le destinazioni d'uso consentite, con l'obiettivo di salvaguardare le attività esistenti e promuovere il rilancio economico, produttivo ed ambientale delle aree centrali. Le destinazioni attribuite terranno inoltre conto dei vincoli di carattere paesistico derivanti dalla presenza del lago e da quelli derivanti dalla presenza della ferrovia. Nel determinare le destinazioni d'uso il Piano attuativo di inquadramento delle aree centrali individuerà le compensazioni necessarie per la mitigazione degli interventi anche sulla base degli obiettivi per la riqualificazione della città pubblica elencati al punto 5.

Le destinazioni d'uso che seguono sono indicate con riferimento a quote minime e/o a quote massime insediabili in tutto il conteso; la definizione puntuale delle stesse all'interno di ogni singola area avrà luogo all'interno del PIAC, fatte salve le indicazioni e i limiti individuati nella presente scheda.

Le percentuali massime ivi indicate potranno essere applicate nel caso in cui le proposte avanzate garantiscano il massimo vantaggio pubblico conseguibile, così come individuato dal Piano d'Inquadramento, e la migliore qualità prestazionale, architettonica e di inserimento ambientale.

Le Destinazioni d'uso individuate sono:

RESIDENZA: MINIMO 5% - MASSIMO 15%

COMMERCIALE: MASSIMO 15% Comprensive di MSV < 500 mq di Superficie di Vendita e 2 MSV fino a 2.500 mq di Superficie di Vendita (con presentazione progetto industriale)

RICETTIVO: MINIMO 15%

ALTRE DESTINAZIONI PREVISTE:

- CANTIERISTICA
- ARTIGIANATO DI SERVIZIO
- ESPOSITIVO, CULTURALE E RICREATIVO
- ASSISTENZA E CURA ALLA PERSONA
- FUNZIONI PUBBLICHE E DI INTERESSE PUBBLICO

7. Parametri urbanistici ed edilizi

Nell'individuazione dei parametri urbanistici ed edilizi il Piano attuativo di inquadramento delle aree centrali potrà disporre di una volumetria complessiva pari a It=1,0 mc/mq con la possibilità di un ulteriore incremento premiale Itp di 0,3 mc/mq da utilizzare come incentivo e premialità per la realizzazione di iniziative ritenute strategiche per il rilancio del sistema urbano. In particolare l'indice premiale è ottenibile in relazione alla verificata realizzabilità delle condizioni infrastrutturali contenute nelle singole schede del presente ambito, in funzione della corrispondenza del programma degli interventi alle indicazioni individuate per la massima valorizzazione della città pubblica, e a condizione che la progettazione degli spazi e dei manufatti sia tale da garantire una ottimizzazione delle performance prestazionali e della qualità architettonica e paesistica degli interventi.

L'indice 0,3 può essere oggetto di trasferimento delle relative volumetrie, con le stesse modalità descritte nei successivi articoli, a condizione che vengano assunti i medesimi impegni che l'hanno generato.

L'indice medio territoriale di cui sopra si applica alla superficie territoriale di ogni proprietà per determinarne il relativo volume di riferimento; l'eventuale maggiore volume esistente rispetto a quello proprio non concorre alla realizzazione del progetto urbanistico relativo alle singole aree, ovvero non potrà essere assunto quale parametro per la definizione della volumetria complessiva della specifica area, così come definito all'art. 6 della normativa. L'indice premiale Itp è applicabile ad ogni singolo ambito nel caso in cui ricorrano le condizioni precedentemente indicate.

Solo nel caso in cui il progetto urbanistico di piano attuativo confermi le destinazioni d'uso in essere alla data di adozione del PGT, il volume esistente potrà restare invariato e sarà interamente utilizzato per confermare le attività già in corso fino ad una loro eventuale dismissione e ridefinizione.

Il PIAC dovrà produrre una tabella parametrica all'interno della quale dovranno essere chiaramente identificati i volumi da trasferire e quelli accoglibili nelle aree di atterraggio, e cioè quelle entro le quali i volumi prodotti dovranno essere collocati.

8. Aree a standard

Il Piano attuativo di inquadramento individuerà le aree da destinare a standard tenendo conto del completamento del sistema pubblico del lungolago e sulla base dei carichi insediativi che verranno determinati dalle destinazioni previste. Data la complessità del riassetto necessario per la riqualificazione delle aree centrali, il Piano attuativo di inquadramento potrà inoltre far ricorso all'istituto della perequazione e della compensazione secondo i criteri generali individuati nelle Norme Tecniche di Attuazione del Documento di Piano.

9. Indicazioni prevalenti per la pianificazione attuativa

Tenendo conto delle indicazioni del PTR e del PTCP, quindi assunti i principi di attenzione di livello regionale e provinciale con riferimento al territorio dei laghi, il complesso delle "aree centrali" dovrà rispettare i principi informatori che seguono nella conformazione della pianificazione attuativa.

1) Allo scopo di contenere l'impatto sul fronte lago dei nuovi interventi, il PIAC e i singoli Piani attuativi dovranno:
   - assicurare una disposizione delle volumetrie volta a salvaguardare gli spazi aperti e inedificati verso il fronte lago, agevolando così un ruolo di "decollo volumetrico" agli ambiti e relativi sottoambiti denominati TR6 (lungolago), e TR5 (SVIT);
   - nell'area TR1 prevedere la riduzione delle masse edificate a sud promuovendo la realizzazione di ampi spazi verdi per la più ampia percezione e fruizione paesaggistica nell'unità di paesaggio fluvio-lacuale, verso processi di rinaturalizzazione della foce del Tresa, coniugandosi con l'ambito TR6; quindi concentrare le trasformazioni nell'impianto più storico del complesso edificato dell'ambito TR1 mantenendo il disegno degli ingombri perlopiù all'interno dei limiti di sagoma massima esistente, agevolando attività di rigenerazione volumetrica; questo per scongiurare fenomeni di banalizzazione del fronte lago ma anche per trovare forme insediative che siano in grado di evocare l'archetipo e la memoria industriale che ha connotato e presidiato questi luoghi;
   - coordinare le trasformazioni urbanistiche nelle aree ex logistica ferroviaria, TR2 e TR4 con gli spazi e gli ingombri utili al potenziamento del sistema infrastrutturale della città e dello scalo ferroviario;
2) La collocazione delle destinazioni d'uso oltre a coniugare le funzioni ammesse con il carattere dei luoghi dovrà rispondere alle esigenze di carattere infrastrutturale e costituire l'occasione per connettere la città a lago con la città al di là della linea ferroviaria, considerando quanto segue:
   - l'area TR1 dovrà ottimizzare l'opportunità di qualificazione del rapporto tra città e lago, mediante la valorizzazione della cantieristica nautica o comunque dei servizi connessi alle attività legate al lago,

sia in ragione della presenza del porto e delle attrezzature per gli sport acquatici, ma anche avuto riguardo della forte caratterizzazione produttiva del luogo;

- nella stessa TR1, alla cui trasformazione corrisponderà l'approntamento di ampi spazi naturalistici in un disegno di continuità tra le due sponde del Tresa, potranno trovare collocazione le nuove destinazioni residenziali e ricettive;
- le funzioni commerciali, contingentate nelle aree centrali a due medie superfici di vendita, potranno utilmente trovare allocazione nelle aree TR4 e TR2, quindi nell'ambito dei processi di recupero di ex aree ferroviarie e logistica ferroviaria, coniugandosi con il sistema infrastrutturale e i previsti potenziamenti, senza gravare sulla fragilità del tessuto urbano consolidato della città a lago;
- nell'ambito dell'area TR4 la collocazione della destinazione commerciale è subordinata alla interconnessione con le previsioni nell'area TR5, al fine di agevolare i processi di interazione con i servizi della città a lago garantendo parcheggi, ristrutturazione degli spazi mercatali e la connessione con la linea ferroviaria;
- nell'ambito dell'area TR2, la collocazione della destinazione commerciale è subordinata alla realizzazione dell'impianto stradale alternativo alla viabilità esistente, quindi alla dotazione dei servizi utili a costruire il sistema di "*park & rail*" anche agevolando la connessione intermodale ferro/gomma;

3) Il complesso delle aree centrali registra le seguenti criticità, cui porre attenzione nei processi di conformazione e attuazione:

- Rischio da trasporto merci pericolose via linea ferroviaria: in relazione alle attività connesse ai trasporti ferroviari le ristrutturazioni urbanistiche sottese alla pianificazione attuativa sono soggette alla seguente procedura di verifica, determinata dal Piano di Emergenza Intercomunale di Protezione civile, con particolare riguardo a:
  - dotazioni infrastrutturali di sicurezza e per la gestione delle emergenze;
  - distanze minime di sicurezza
  - dispositivi di protezione (barriere, filtri ecc..)

  A tale fine, in particolare, la conformazione urbanistica per la trasformazione delle aree ferroviarie è vincolata alla piena considerazione di tutti gli aspetti connessi con le categorie di rischio e le relative misure di gestione del rischio stesso.
- Impatto acustico: la presenza della linea ferroviaria comporta l'obbligo di preventiva valutazioni di impatto acustico al fine di orientare la progettazione ai livelli di compatibilità necessari;
- Stato inquinologico delle aree: la risalenza storica di opifici comporta che i progetti urbanistici ed architettonici siano preceduti da piani di caratterizzazione quindi dalle procedure di valutazione dei livelli di tollerabilità al fine di verificare "ex ante costruzione" la compatibilità delle specifiche destinazioni d'uso;
- La suscettibilità di parte delle aree, specialmente la TR6 e la TR1 a fenomeni esondativi delle acque del lago comporta la necessità di opportune valutazioni in ordine alla gestione dei vari livelli di costruzione e delle relative cautele da assumere.

4) L'attuazione del piano di inquadramento delle aree centrali è declinata in programmi integrati di intervento o altra tipologia di pianificazione attuativa, in relazione alle seguenti opportunità di interesse generale:

- la generazione delle volumetrie utili per l'applicazione della perequazione di cui al precedente punto 7 può avvenire anche per sub ambiti articolabili in sede di definizione del PIAC, con particolare riferimento all'area ferroviaria dove è preminente la necessità di mantenimento delle infrastrutture necessarie allo svolgimento del servizio;

- Al fine di poter definire con maggiore dettaglio in sede attuativa i sottoambiti dell'area TR2 sia in relazione ai processi di valorizzazione del quadro infrastrutturale ferroviario sia in considerazione della necessità di realizzare infrastrutture utili a coniugare all'insegna della sicurezza le trasformazioni urbane con la presenza della linea ferroviaria merci, ai sensi e per gli effetti del comma 2 bis dell'art. 88 della Legge regionale 12/05 la trasformazione urbanistica inerente l'ambito TR2 è considerata di rilevanza regionale.

5) L'attuazione del complesso delle aree centrali è connesso alla realizzazione della città pubblica in termini di infrastrutture strategiche così come rappresentate nei descrittori dei diversi ambiti e meglio articolate nel piano dei servizi. Pertanto il piano di inquadramento delle aree centrali promuove il disegno della città pubblica nel rispetto degli obiettivi di piano, di quanto rappresentato nei descrittori dei diversi ambiti, quindi in relazione ai principi informatori qui indicati:

   - I diritti volumetrici provenienti da spazi pubblici utili alla attuazione dei P.A., potranno essere commisurati, valorizzati, tradotti in aree od opere pubbliche; in caso di cessione di aree la relativa superficie potrà essere determinata dividendo la massa di diritti volumetrici ceduti con l'indice territoriale di riferimento. ; è ammesso il trasferimento anche della quota premiale in relazione all'assunzione dei medesimi impegni previsti per l'utilizzo del volume premiale direttamente attribuito dal PGT sullo specifico ambito di "atterraggio";
   - Nell'ambito del piano di inquadramento delle aree centrali lo scambio di quote di destinazioni d'uso contingentate tra ambiti di trasformazione è misurato in termini di equivalenza, ovvero non si procede a compensazioni laddove i rapporti quantitativi non superano il valore di 1,5; fermo restando il limite di due medie superfici di vendita in tutto l'ambito, non sono collocabili più di una MSV nella stessa area.

6) Il PIAC dovrà stabilire adeguate norme di negoziazione al fine di regolare il processo partecipativo dei soggetti pubblici e privati e l'esatta individuazione delle aree.

10. Disciplina transitoria in pendenza del piano d'ambito

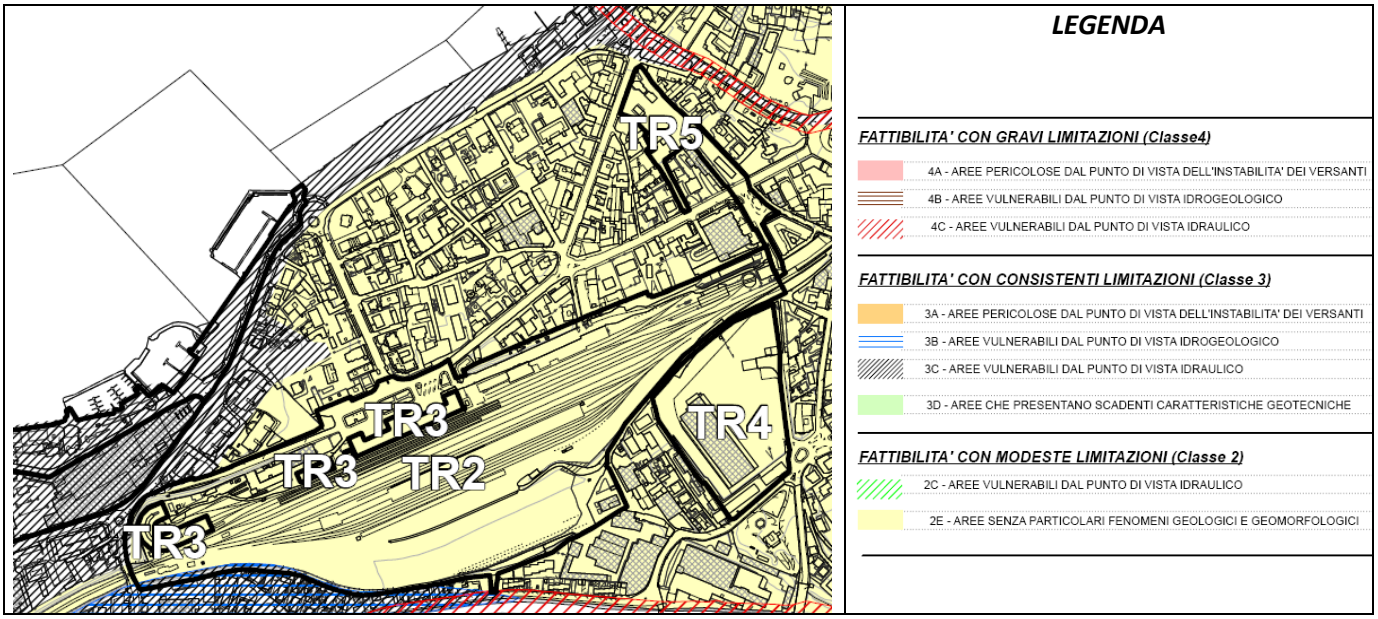
In pendenza del Piano attuativo di inquadramento delle aree centrali, sono consentiti interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, restauro conservativo e sono ammesse le attività in essere alla data di adozione del PGT; le attività commerciali, residenziali e direzionali sono destinazioni ammesse solo a seguito di approvazione del Piano attuativo di inquadramento delle aree centrali.

Sono fatti salvi i piani attuativi approvati alla data di adozione del PGT per i quali sia intervenuta la stipula della convenzione entro la data di adozione del Piano attuativo di inquadramento delle aree centrali: con tale provvedimento si intendono decaduti gli atti precedentemente assunti.

Anche in assenza del Piano attuativo di inquadramento è sempre possibile realizzare interventi pubblici e di interesse pubblico, volti a realizzare nuovi spazi di interesse pubblico o per adeguare, migliorare o integrare quelli esistenti. Sono altresì ammesse attività di manutenzione, restauro adeguamenti e potenziamenti degli impianti ferroviari; è comunque fatta salva l'applicazione dell'art. 25 della L. 210/1985.

2. Fattibilità geologica e aree di trasformazione nell'ambito centrale

FATTIBILITA' GEOLOGICA DELLE AREE TR2 – TR3 – TR4 – TR5



Classe di fattibilità 2E caratterizzata da:

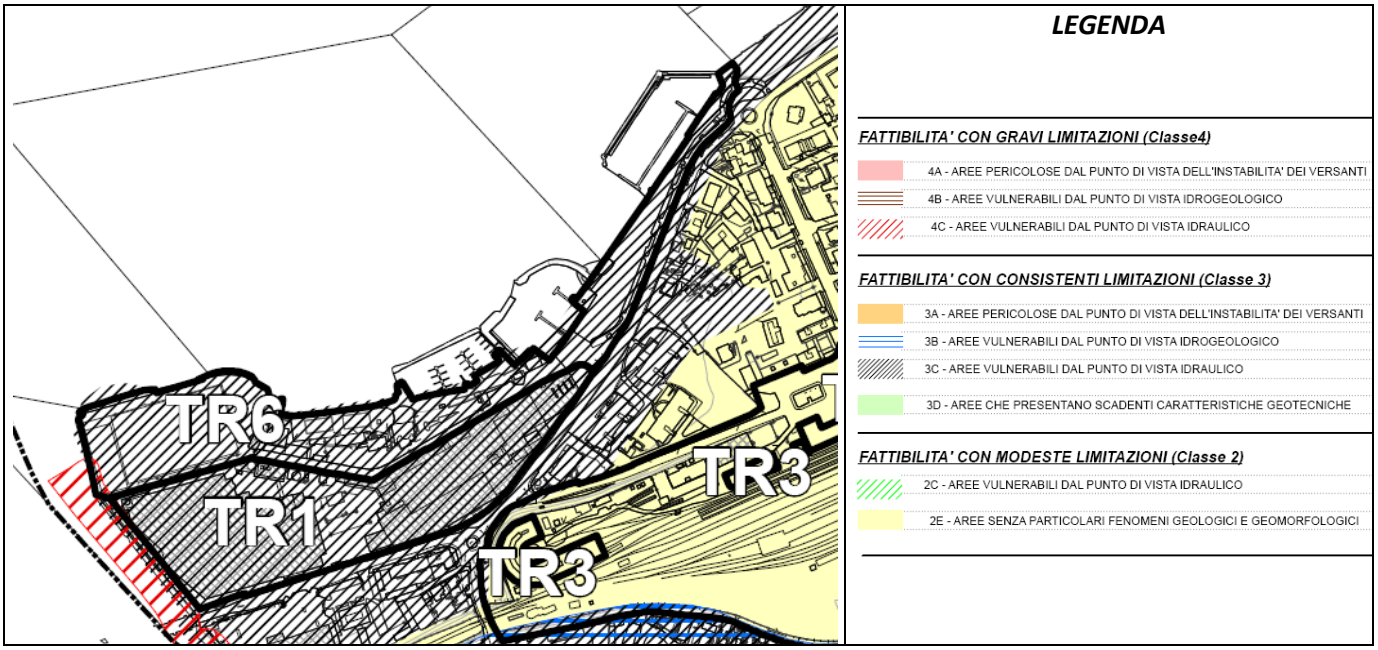
- E.1: Aree pianeggianti (0°-5°) di fondovalle
- E.2: Aree semipianeggianti o a debole acclività (5°-20°)
- E.3: Aree di versante a media acclività (20°-35°)

Sintesi delle prescrizioni:

Per le aree poste in questa classe l'idoneità all'utilizzazione urbanistica è subordinata all'azione di modesti accorgimenti tecnici. In particolare:

- Realizzazione di analisi geognostiche per la valutazione delle soluzioni tecniche migliori per le fondazioni
- Verifica dell'interazione con la circolazione idrica sotterranea e lo smaltimento delle acque meteoriche e degli scarichi delle acque reflue
- Evitare la realizzazione di pozzi perdenti rapporto tra opera e versante in relazione al possibile verificarsi di instabilità dei terreni oggetto di modifica morfologica

FATTIBILITA' GEOLOGICA DELLE AREE TR1 – TR6



Classe di fattibilità 2E caratterizzata da:

- E.1: Aree pianeggianti (0°-5°) di fondovalle
- E.2: Aree semipianeggianti o a debole acclività (5°-20°)
- E.3: Aree di versante a media acclività (20°-35°)

Classe di fattibilità 3C caratterizzate da:

- C.5: Aree soggette ad esondazioni lacuali;

Sintesi delle prescrizioni:

Per le aree poste in classe 2 l'idoneità all'utilizzazione urbanistica è subordinata all'azione di modesti accorgimenti tecnici. In particolare:

- Realizzazione di analisi geognostiche per la valutazione delle soluzioni tecniche migliori per le fondazioni
- Verifica dell'interazione con la circolazione idrica sotterranea e lo smaltimento delle acque meteoriche e degli scarichi delle acque reflue
- Evitare la realizzazione di pozzi perdenti rapporto tra opera e versante in relazione al possibile verificarsi di instabilità dei terreni oggetto di modifica morfologica

Per le aree poste in classe 3C vi è l'obbligo di preventiva indagine geologica di dettaglio con scelte progettuali idonee alle situazioni di rischio

AREA TR 1 - Ex fabbrica Ratti

DESCRIZIONE DELL'AREA

L'area, caratterizzata dalla presenza di una attività produttiva ora dismessa, si sviluppa lungo uno degli assi viabilistici principali che collega il Comune di Germignaga con il centro di Luino.

L'ex fabbrica Ratti occupa una posizione strategica all'interno del tessuto urbano: si colloca ai margini ovest del territorio comunale, a conclusione del percorso lungo lago principale ed è in stretto rapporto con il fiume Tresa e il lago.

CARATTERISTICHE DELL'EDIFICATO ESISTENTE E CONTESTO AMBIENTALE

La tipologia edilizia insediata risulta "chiusa" rispetto all'intorno urbano, e la densità è maggiore rispetto a quella circostante. Le strutture presenti, oggi dismesse, non consentono alcun collegamento tra le funzioni del lungo lago e il tessuto urbano a sud dell'area.
Il sito è ad alta sensibilità ambientale, confinando ad Ovest con il fiume Tresa, in corrispondenza della confluenza nel Lago Maggiore. Il rapporto con il bacino lacustre è mediato dalla presenza di uno spazio pubblico, l'area Lido, che non ne ostacola l'affaccio diretto sul lago.
I volumi presenti formano una barriera visiva fra il tessuto urbano a sud di viale F. Fornara e i due importanti elementi ambientali come il fiume e il lago.

PRESCRIZIONI E ADEMPIMENTI DEL PIANO

Le realizzazioni nell'area dovranno assicurare l'integrazione del nuovo insediamento con la città esistente, provvedendo a migliorare le relazioni con le infrastrutture e con le altre attività, in coerenza con le politiche di scala urbana. Fermo restando l'interesse generale al recupero e valorizzazione della matrice insediativa storica dell'opificio riconducibile alle strutture più antiche, al fine di valorizzare il rapporto con il paesaggio fluvio lacuale è utile ricavare ampi spazi di percezione paesaggistica lungo la fascia fluviale e rimuovere elementi superfetativi che celano le strutture storiche in corrispondenza della rotatoria di via Dante Alighieri e via Sant'Onofrio.

Gli interventi di trasformazione devono rappresentare l'occasione per ridisegnare l'intorno urbano, ma costituiscono anche una opportunità per il consolidamento di attività legate alla cantieristica, coerenti con la vocazione turistica dell'area e della città, e in grado di garantire una opportunità di sviluppo locale e occupazionale sul medio e lungo periodo.

Gli spazi pubblici esistenti dovranno essere collegati direttamente con Viale Fornara, tramite percorsi o piazze interne all'area Ratti, creando un sistema pubblico continuo.

Al fine di valorizzare gli ambiti di maggior sensibilità ambientale, dovrà essere realizzato una fascia di rispetto a verde pubblico lungo il tracciato del fiume Tresa che si raccordi con l'area del Lido.

Il recupero dell'area è in stretto rapporto con la riqualificazione del Lido e di tutto l'ambito, con la relativa creazione di spazi pubblici e di aggregazione giovanile, alla realizzazione della quale l'intervento nell'area in esame è chiamato direttamente a partecipare.

PARTECIPAZIONE ALLA REALIZZAZIONE DELLA CITTA' PUBBLICA

Al di là del miglioramento della capacità ricettiva della città e della riqualificazione di un contesto inutilizzato che sorge in una posizione strategica di interfaccia fra il lago e il territorio retrostante, l'intervento dovrà corrispondere ad una serie di esigenze generali e specifiche che concorreranno alla valutazione del relativo Piano attuativo.

La trasformazione del complesso ex Ratti dovrà costituire l'occasione per la rivitalizzazione del Lido e l'eventuale formazione della spiaggia, da collegare con la sponda di Germignaga del fiume Tresa, dando continuità al percorso da ripristinare lungo il lago.

Il progetto dell'area dovrà essere definito in modo da dare un contributo alla formazione dei corridoi ecologici e alla fruibilità del sistema idrografico, lacuale e vallivo. Dovrà inoltre prevedere percorsi in grado di integrarsi con le reti dei sistemi di mobilità lenta.

Il progetto degli edifici dovrà assicurare valore aggiunto alla città in termini di qualità architettonica e paesistica d'insieme.

ULTERIORI INDICAZIONI PROGETTUALI

Uno dei più importanti presidi industriali, storicamente localizzato strategicamente tra il fiume Tresa e la sponda del lago per la presenza dell'acqua, conserva un'importante realtà industriale che impegna una frazione dell'originario complesso. La salvaguardia occupazionale e del patrimonio imprenditoriale esistente è certamente una priorità da coordinare con la possibile e graduale metabolizzazione del complesso nel "sistema lago-città", quindi da coniugare con i processi di trasformazione, ma nell'ambito allargato delle aree centrali ove definirne le più opportune garanzie.

Compatibilmente con le misure precauzionali in materia di sicurezza, gli ampi spazi vuoti rappresentano una opportunità per potenziare e valorizzare le strutture sportive legate al lago come il canottaggio, la vela, l'attività subacquea.

AREA TR 2 - Scalo Ferroviario

DESCRIZIONE DELL'AREA

L'area, che comprende i binari principali funzionali al passaggio dei treni e quelli secondari utilizzati per lo smistamento dei treni stessi, è collocata in posizione centrale rispetto al tracciato delle viabilità principali, fra la città industriale e la città novecentesca centrale, ma non dispone di collegamenti diretti al circuito alle gronde interne.

CARATTERISTICHE DELL'EDIFICATO ESISTENTE E CONTESTO AMBIENTALE

L'area dello scalo si pone come barriera di separazione tra il tessuto ottocentesco e l'espansione industriale, e determina una cesura nella città che l'abbandono delle funzioni ad essa connesse hanno col tempo amplificato. La superficie occupata dalle funzioni ferroviarie viene percepita infatti come un vuoto all'interno della città consolidata.

Lo scalo si trova ad una quota più alta rispetto al tessuto residenziale a sud ed est; la sua collocazione sopraelevata rappresenta una grande potenzialità rispetto alla valorizzazione del paesaggio fluviale.

PRESCRIZIONI E ADEMPIMENTI

Le trasformazioni dovranno essere oggetto di uno studio unitario di tutta l'area della stazione e del sedime ferroviario, con una attenzione particolare allo studio della viabilità e degli attraversamenti pedonali, da realizzare nell'area in funzione dei collegamenti nell'area stessa e fra le diverse parti della città.

Dovranno infatti essere realizzati collegamenti pedonali nord-sud, passanti per gli edifici della stazione, al fine di ottimizzare i collegamenti tra il tessuto ottocentesco e la città industriale.

A prescindere dalle procedure individuate per l'attuazione delle previsioni, i progetti di ridisegno dell'area dovranno essere condivisi e coordinati con gli ambiti di trasformazione adiacenti.

Dovranno inoltre essere previste nuove aree a parcheggio, direttamente collegate alle arterie viabilistiche principali a servizio degli utenti del centro, e la collocazione di una stazione degli autobus urbani ed extraurbani.

PARTECIPAZIONE ALLA REALIZZAZIONE DELLA CITTA' PUBBLICA

Fatto salvo l'elemento principale del Piano, che consiste nella restituzione alla città di questo grande comparto che costituisce una barriera pressoché invalicabile allo svolgimento della vita in una parte centrale della città stessa, gli interventi dovranno corrispondere ad esigenze di interesse pubblico e privato che concorreranno alla valutazione del relativo Piano attuativo.

Il riutilizzo dell'area dovrà costituire l'occasione per la creazione di uno spazio da "usare" nel centro cittadino, rinforzando le funzioni commerciali anche di supporto allo svolgimento del mercato e creando un grande spazio pubblico e verde e altre funzioni da connettere con la sponda del fiume Tresa.

Il progetto dell'area dovrà essere definito in modo da dare un contributo alla formazione dei corridoi ecologici e alla fruibilità del sistema idrografico, lacuale e vallivo. Dovrà inoltre favorire l'integrazione con le reti dei sistemi di mobilità lenta, e in particolare dovrà garantire l'attraversamento pedonale dell'area in senso trasversale, dal fiume al lago, dalla città più moderna alla città ottocentesca. L'integrazione con la rete della mobilità veloce dovrà infine avere luogo attraverso la connessione con la viabilità di gronda esterna e con la realizzazione dei necessari sottopassi, oltre che con la messa a disposizione di una serie di parcheggi posti ai margini dell'area, a servizio della città.

Il progetto degli edifici dovrà assicurare valore aggiunto alla città in termini di qualità architettonica e paesistica d'insieme.

ULTERIORI INDICAZIONI PROGETTUALI

L'intervento nell'area, condizionato ad un accordo con RFI, dovrà considerare l'interesse pubblico anche sul fronte dell'offerta ferroviaria per la città di Luino, ovvero essere coerente con i programmi di miglioramento del servizio cui la città ambisce, in una prospettiva di cadenzamento orario sulla linea verso Milano.

Sempre nell'interesse della qualità dell'offerta ferroviaria, è altresì opportuno che nelle aree ferroviarie vengano mantenute aree tecnologiche sufficienti a garantire binari di sosta per composizioni fino a 750 mt, al fine di permettere lo sviluppo del trasporto passeggeri, oltre che spazi per la sicurezza del territorio e spazi per promuovere attività di supporto al potenziamento della linea Rotterdam – Luino – Genova.

In termini più puntuali dovranno essere individuati servizi pubblici e di interesse pubblico funzionali all'integrazione dell'area dello scalo e dei servizi ferroviari con il resto della città, in parte già concordati con le direzioni ferroviarie come ad esempio: un Parcheggio di interscambio che contenga anche il terminal bus; uno spazio adeguato per l'ampliamento del mercato settimanale; servizi primari urbani come l'ufficio di Polizia o altri servizi aperti al pubblico; gli spazi per il raccordo con la viabilità di penetrazione urbana e per la pista ciclabile urbana di prossima realizzazione.

AREA TR 3 – Stazione

DESCRIZIONE DELL'AREA

La stazione è posta in posizione centrale rispetto al sistema urbano e al disegno della viabilità, ed è direttamente prospiciente il lago. La sua area è compresa nel grande comparto ferroviario che si compone anche delle aree di cui alle schede 2 e 4.

CARATTERISTICHE DELL'EDIFICATO ESISTENTE E CONTESTO AMBIENTALE

Gli edifici ferroviari rappresentano il confine del tessuto novecentesco e costituiscono l'elemento di separazione tra il centro e l'espansione industriale. La stazione si relaziona in modo diretto con il lago, il centro storico e le espansioni industriali: è il fulcro dello sviluppo urbano dall'inizio del novecento ad oggi ed è situata nel punto più alto della città novecentesca.

PRESCRIZIONI E ADEMPIMENTI

L'intervento nell'area prevede la rifunzionalizzazione degli edifici esistenti, oggi in parte dismessi o sottoutilizzati. La riqualificazione è previsto che avvenga in relazione ai bisogni della città e alle trasformazioni in atto.

Gli edifici verso la rotatoria di via Dante saranno riconvertiti in relazione alla riqualificazione di tutto l'ambito, e in particolar modo della parte che coinvolge direttamente la zona ferroviaria. Il Piano attuativo in questo comparto, infatti, oltre che far parte del Piano d'Inquadramento di iniziativa pubblica, dovrà essere coordinato con quello del sedime ferroviario, ovvero essere parte integrante dello stesso, allo scopo di coordinare gli elementi di interesse comune.

Fra questi ultimi sono da evidenziare in particolare i collegamenti pedonali che devono garantire le connessioni con le aree verdi esistenti e il lago.

PARTECIPAZIONE ALLA REALIZZAZIONE DELLA CITTA' PUBBLICA

La stazione, che già svolge una funzione di interesse pubblico, può incrementare il suo ruolo e la sua appetibilità migliorando l'utilizzo degli spazi a sua disposizione e aumentando le occasioni di attraversamento, acquisendo un ruolo centrale non solo per coloro che si recano a prendere un treno.

Il completo utilizzo dei volumi dovrà costituire l'occasione per la creazione di un luogo da "visitare" nel centro cittadino, rinforzando le funzioni commerciali.

Il progetto dell'area dovrà favorire l'integrazione coi sistemi di mobilità lenta, e in particolare dovrà garantire l'attraversamento pedonale dell'area in senso trasversale, dal fiume al lago, dalla città industriale alla città ottocentesca. L'integrazione con la rete della mobilità veloce dovrà infine avere luogo attraverso la connessione con la viabilità di gronda interna.

Il progetto degli edifici dovrà assicurare valore aggiunto alla città in termini di qualità architettonica e paesistica d'insieme.

AREA TR 4 - Area Visnova

DESCRIZIONE DELL'AREA

L'area è collocata ad Est del comparto ferroviario, all'interno della zona industriale, e si affaccia verso Est sulle aree residenziali.

Con la prevista riorganizzazione della viabilità interna, e in particolare con il nuovo asse di gronda esterno al centro, l'area si trova in una posizione strategica dal punto di vista dei collegamenti, diretti con il centro storico e il lungo lago.

CARATTERISTICHE DELL'EDIFICATO ESISTENTE E CONTESTO AMBIENTALE

L'area Visnova occupa una depressione tra via Asmara e lo Scalo merci. Per ragioni funzionali l'area era collegata direttamente con lo scalo merci sia da una strada privata che da scambi ferroviari. I collegamenti con la città novecentesca sono esclusivamente pedonali, tramite un sottopasso in corrispondenza dei binari.

PRESCRIZIONI E ADEMPIMENTI

Le realizzazioni nell'area dovranno assicurare l'integrazione del nuovo insediamento con la città esistente, provvedendo a migliorare le relazioni con le infrastrutture e con le altre attività, in coerenza con le politiche di scala urbana.

Dovranno essere reperite nuove aree a parcheggio, in relazione alla nuova viabilità urbana prevista. I parcheggi potranno essere realizzati nel sottosuolo.

Sarà necessario riqualificare via Carnovali con l'aumento della sezione stradale e, anche in relazione all'attuazione della TR2, dovrà essere realizzato il sottopasso con la via XXV Aprile.

Dovranno essere messe in atto, con esclusione degli adempimenti previsti come opere di urbanizzazione, tutte le misure necessarie a rendere compatibili gli insediamenti con l'adiacente linea ferroviaria, con particolare riferimento alla sicurezza, al disturbo acustico e alle vibrazioni.

PARTECIPAZIONE ALLA REALIZZAZIONE DELLA CITTA' PUBBLICA

Fatto salvo l'elemento principale del Piano, che consiste nella riqualificazione di questo ambito e nella riattribuzione di una funzione appropriata anche alla luce della vicinanza con la stazione e quindi alla possibilità di accesso alla mobilità pubblica, gli interventi dovranno contribuire a creare uno spazio plurifunzionale, rinforzando le funzioni commerciali e sfruttando la vicinanza con la stazione.

Il progetto dovrà integrarsi con le reti dei sistemi di mobilità lenta, in particolare con percorsi pedonali verso la stazione; l'integrazione con la rete della mobilità veloce dovrà infine avere luogo attraverso la connessione con la viabilità di gronda esterna e con la messa a disposizione di una serie di parcheggi posti ai margini dell'area, a servizio della città.

Fermo restando più approfondite valutazioni in sede di PIAC, appare opportuno coordinare l'ambito con la riqualificazione del comparto TR5 SVIT al fine di assicurare la connessione tra le due parti della città divise dalla linea ferroviaria.

Il progetto degli edifici dovrà assicurare valore aggiunto alla città in termini di qualità architettonica e paesistica d'insieme.

ULTERIORI INDICAZIONI PROGETTUALI

Il riuso del complesso è condizionato alla necessità di garantire la riorganizzazione dell'adiacente sistema ferroviario oltre che alle valutazioni relative alla possibilità di realizzare il terzo sottopasso ferroviario normale alla linea ferroviaria, in grado di mettere in comunicazione diretta la Valcuvia con il centro città sottopassando le linee ferroviarie.

La trasformazione dell'area dovrà inoltre essere preceduta da una accurata verifica in ordine alla distribuzione delle tracce da 750 metri dei treni sul piano ferroviario adiacente, che potrà determinare un adeguamento del perimetro dell'area.

AREA TR 5 - Area SVIT

DESCRIZIONE DELL'AREA

L'area, di proprietà pubblica, è collocata ai margini della città ottocentesca e rappresenta per la sua conformazione uno spazio strategico per la realizzazione di parcheggi pubblici a servizio del centro storico, e in generale delle aree centrali. Essa ha origine negli anni cinquanta quando, con la dismissione delle linee tramviarie, venne dismesso anche il deposito dei tram.

PARTECIPAZIONE ALLA REALIZZAZIONE DELLA CITTA' PUBBLICA

L'introduzione di quest'area all'interno del Piano attuativo d'Inquadramento ha lo scopo di favorire una più efficace e completa valutazione degli interventi necessari a migliorare la funzionalità di quest'area, in termini di collegamenti e di opportunità di sosta, considerando i contenuti progettuali nonché il reperimento delle risorse economiche necessarie per la realizzazione degli interventi.

Il Piano d'Inquadramento nello sviluppo del progetto terrà conto in linea di massima dell'opportunità di realizzare un parcheggio pubblico nel sottosuolo attrezzando gli spazi al piano terra a funzioni compatibili con gli spazi centrali.

ULTERIORI INDICAZIONI PROGETTUALI

Il parcheggio programmato in quest'area, che si trova nel cuore della città, dovrà essere valutato anche con attenzione alle più recenti sperimentazioni tariffarie, che dimostrano l'estrema flessibilità d'uso in relazione alle disponibilità dei parcheggi esterni, di cintura.

Sono inoltre da considerare la presenza del "mercato settimanale", che qui ha almeno un quarto delle postazioni complessive.

AREA TR 6 - Aree pubbliche lungolago

DESCRIZIONE DELL'AREA

L'area individuata è composta da una serie di spazi ed attrezzature pubbliche che necessitano di una riqualificazione funzionale e che devono essere ripensate in funzione del nuovo progetto del lungolago.

PARTECIPAZIONE ALLA REALIZZAZIONE DELLA CITTA' PUBBLICA

Il Piano attuativo d'Inquadramento avrà l'obiettivo di individuare un progetto complessivo per il lungolago e le opzioni progettuali sostenibili per l'ampliamento e la valorizzazione degli ambiti portuali esistenti.

Sulla base della complessità delle aree centrali e della loro interdipendenza funzionale, il Piano d'Ambito può prevedere variazioni negli spazi pubblici, integrazioni con aree di proprietà privata, nonché la valorizzazione delle proprietà pubbliche, con criteri perequativi e forme di premialità, al fine di garantire la qualità e l'efficacia delle trasformazioni complessive degli spazi centrali.

ULTERIORI INDICAZIONI PROGETTUALI

Il sistema lago - città comprende un'importante attrezzatura portuale articolata in due bacini che presentano problematiche di fondale e di attrezzature a terra come l'alaggio.

L'offerta di posti barca, circa 240, è sottodimensionata rispetto alla domanda, e rappresenta una criticità che interessa tutto il sistema portuale del lago Maggiore, data la rilevanza che la città di Luino riveste nel sistema stesso. Dovranno pertanto essere promosse le misure necessarie per il potenziamento di questa infrastruttura