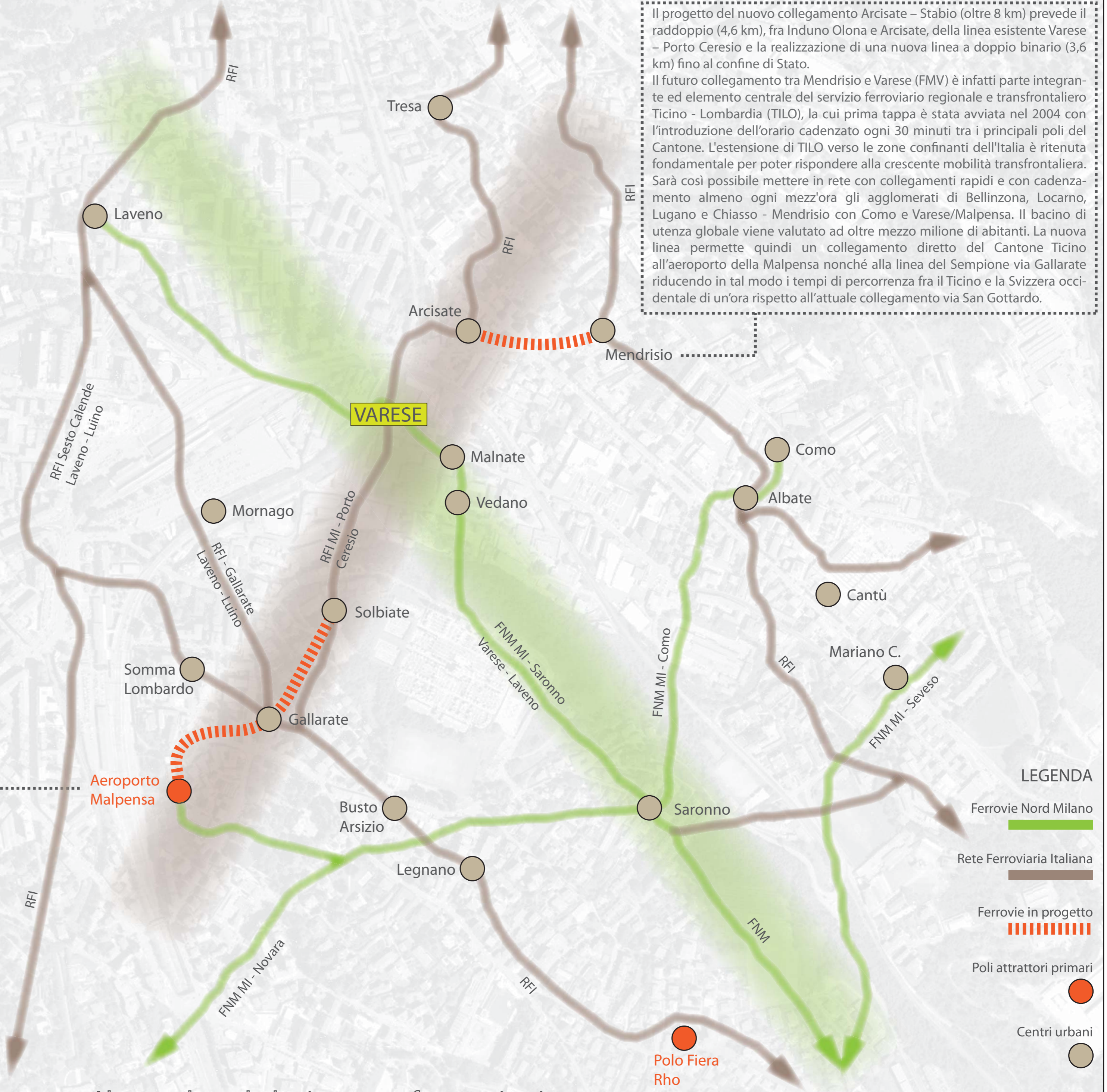


Considerando il fatto che il collegamento ferroviario con l'Alptransit sarà realizzato nel modo che gli effetti benefici ricadranno su tutto il Paese, il territorio di Varese non può che manifestare l'assoluta necessità che venga prevista una forma di collegamento con l'area di Malpensa. Malpensa è un progetto di largo respiro che coinvolge direttamente la provincia di Varese in qualità di territorio ospitante l'aeroporto e risulta essere direttamente interessato dagli interventi di adeguamento delle infrastrutture di trasporto, sia viabilistiche che ferroviarie, dell'intero Nord Italia.

Il suo consolidamento, necessario per sostenere lo sviluppo e la competitività regionale, deve essere volto verso un'infrastruttura aeroportuale capace di garantire un livello d'accessibilità analogo a quello dei maggiori aeroporti europei, cioè al fine di:

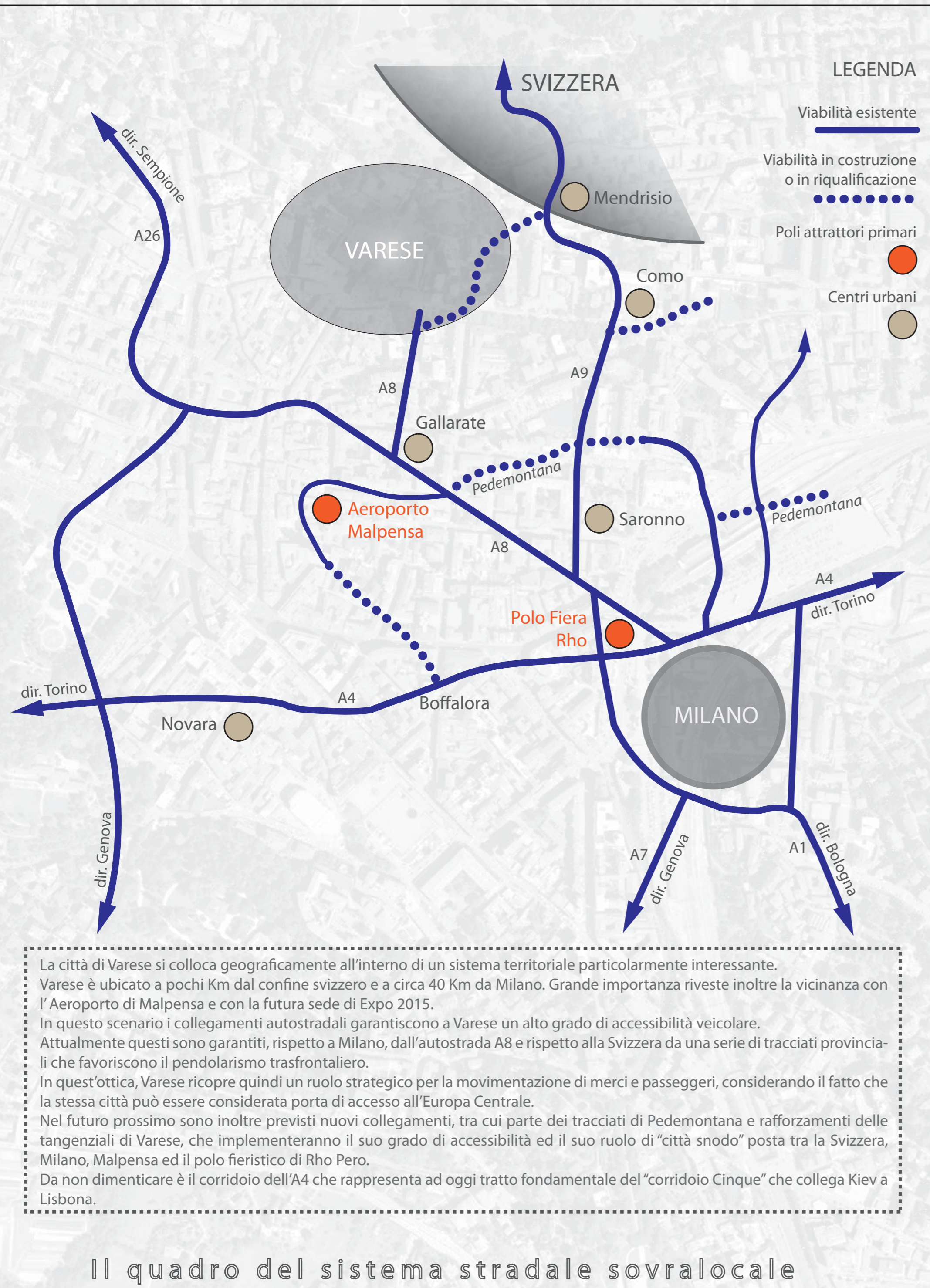
- dare un'adeguata risposta alla consistente domanda di trasporto aereo continentale e intercontinentale espressa dalla Lombardia (e più in generale dal Nord Italia);
- creare attrattività e competitività.

L'infrastruttura aeroportuale, infatti, rappresenta un'opportunità di sviluppo per l'economia.



Il progetto del nuovo collegamento Arcisate - Stabio (oltre 8 km) prevede il raddoppio (4,6 km), fra Induno Olona e Arcisate, della linea esistente Varese - Porto Ceresio e la realizzazione di una nuova linea a doppio binario (3,6 km) fino al confine di Stato.

Il futuro collegamento tra Mendrisio e Varese (FMV) è infatti parte integrante ed elemento centrale del servizio ferroviario regionale e transfrontaliero Ticino - Lombardia (TILO), la cui prima tappa è stata avviata nel 2004 con l'introduzione dell'orario cadenzato ogni 30 minuti tra i principali poli del Cantone. L'estensione di TILO verso le zone confinanti dell'Italia è ritenuta fondamentale per poter rispondere alla crescente mobilità transfrontaliera. Sarà così possibile mettere in rete con collegamenti rapidi e con cadenzamento almeno ogni mezz'ora gli agglomerati di Bellinzona, Locarno, Lugano e Chiasso - Mendrisio con Como e Varese/Malpensa. Il bacino di utenza globale viene valutato ad oltre mezzo milione di abitanti. La nuova linea permette quindi un collegamento diretto del Cantone Ticino all'aeroporto della Malpensa nonché alla linea del Sempione via Gallarate riducendo in tal modo i tempi di percorrenza fra il Ticino e la Svizzera occidentale di un'ora rispetto all'attuale collegamento via San Gottardo.



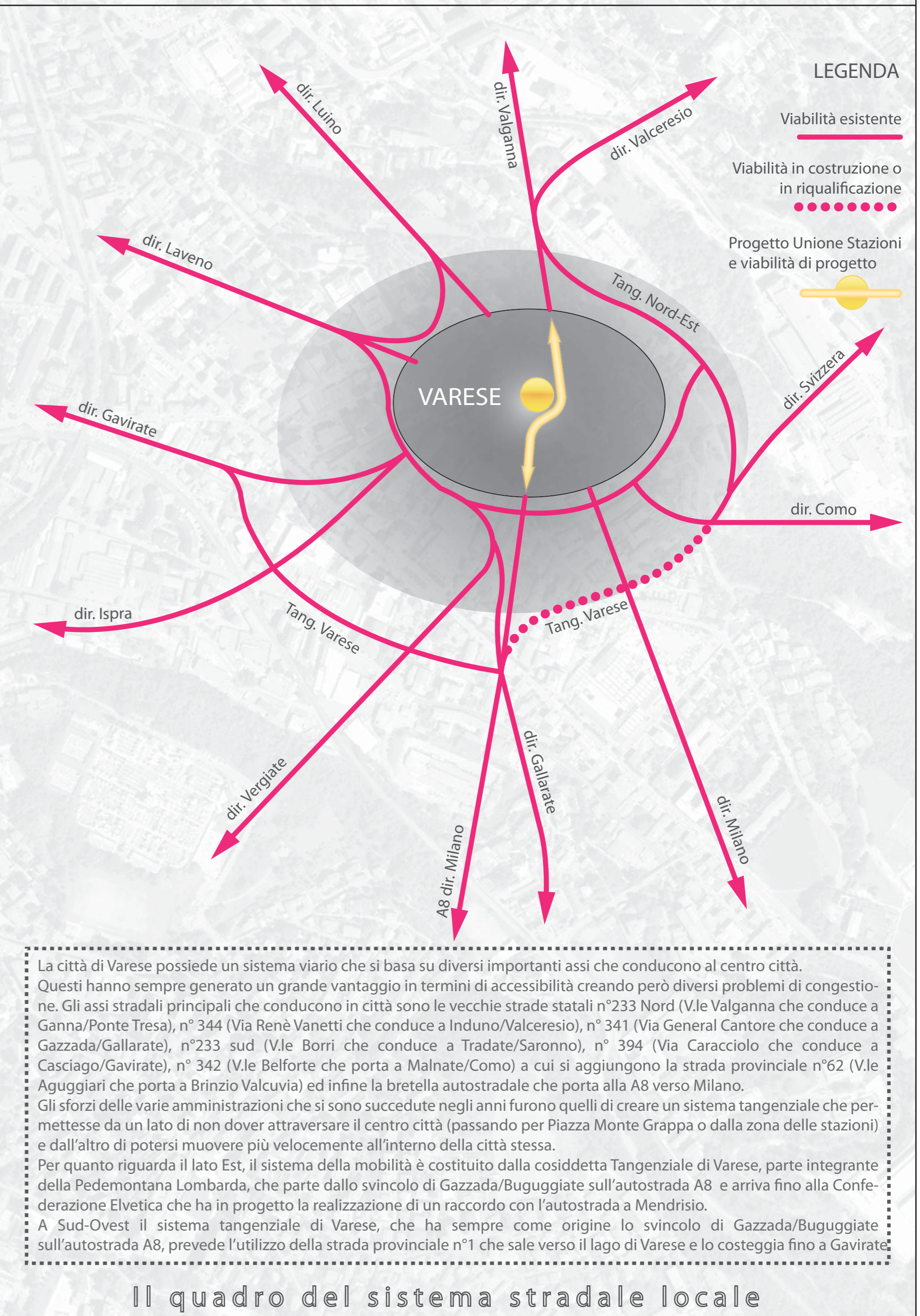
La città di Varese si colloca geograficamente all'interno di un sistema territoriale particolarmente interessante. Varese è ubicato a pochi Km dal confine svizzero e a circa 40 Km da Milano. Grande importanza riveste inoltre la vicinanza con l'Aeroporto di Malpensa e con la futura sede di Expo 2015.

In questo scenario i collegamenti autostradali garantiscono a Varese un alto grado di accessibilità veicolare. Attualmente questi sono garantiti, rispetto a Milano, dall'autostrada A8 e rispetto alla Svizzera da una serie di tracciati provinciali che favoriscono il pendolarismo transfrontaliero.

In quest'ottica, Varese ricopre quindi un ruolo strategico per la movimentazione di merci e passeggeri, considerando il fatto che la stessa città può essere considerata porta di accesso all'Europa Centrale.

Nel futuro prossimo sono inoltre previsti nuovi collegamenti, tra cui parte dei tracciati di Pedemontana e rafforzamenti delle tangenziali di Varese, che implementeranno il suo grado di accessibilità ed il suo ruolo di "città snodo" posta tra la Svizzera, Milano, Malpensa ed il polo fieristico di Rho Pero.

Da non dimenticare è il corridoio dell'A4 che rappresenta ad oggi tratto fondamentale del "corridoio Cinque" che collega Kiev a Lisbona.

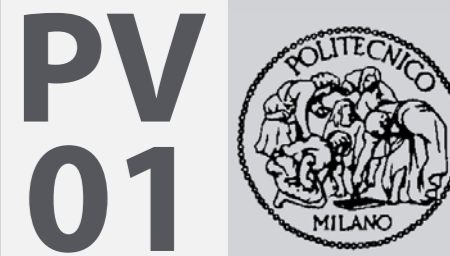


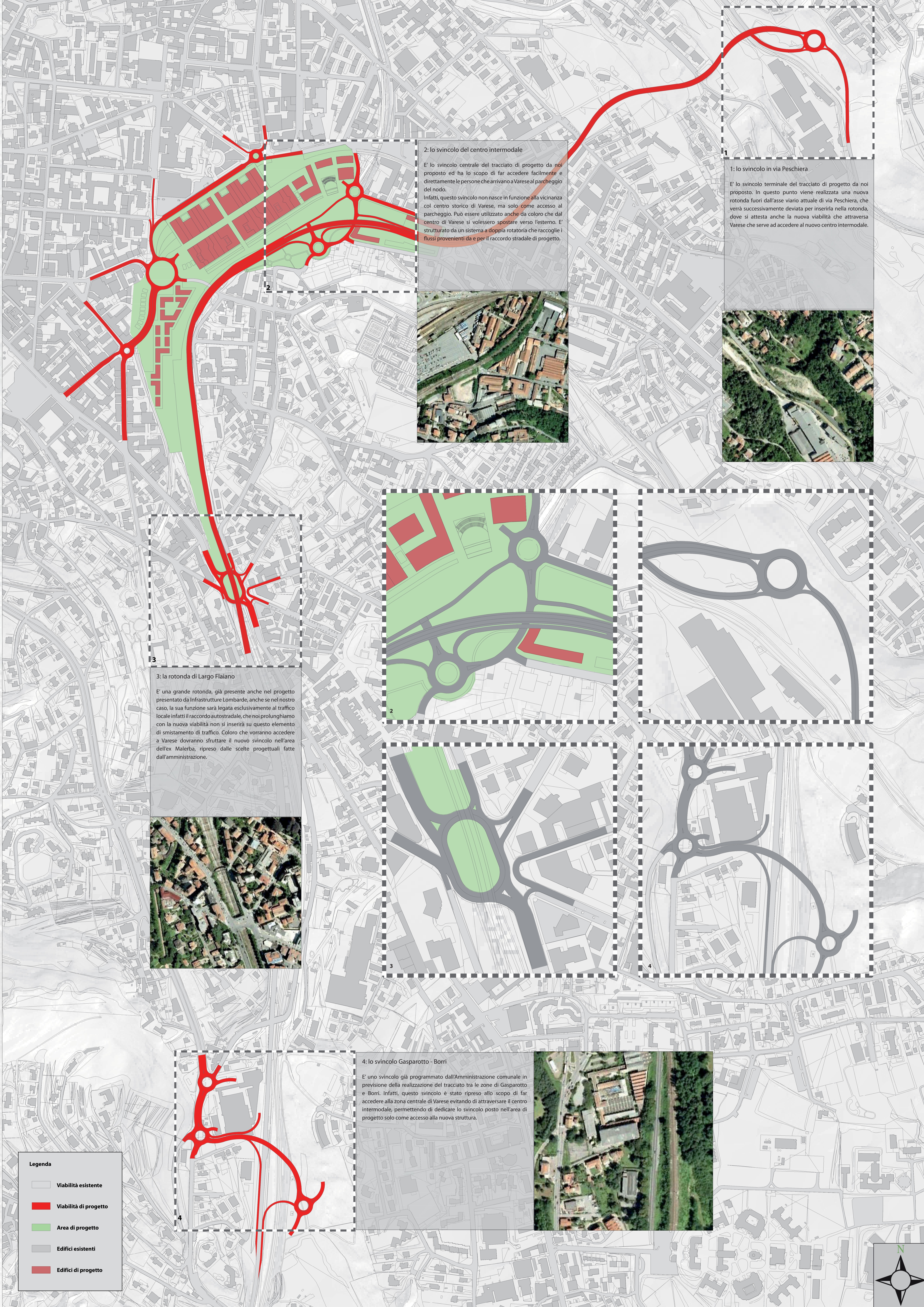
La città di Varese possiede un sistema viario che si basa su diversi importanti assi che conducono al centro città. Questi hanno sempre generato un grande vantaggio in termini di accessibilità creando però diversi problemi di congestione. Gli assi stradali principali che conducono in città sono le vecchie strade statali n°233 Nord (V.le Valganna che conduce a Ganna/Ponte Tresa), n° 344 (Via Renè Vanetti che conduce a Induno/Valceresio), n° 341 (Via General Cantore che conduce a Gazzada/Gallarate), n°233 sud (V.le Borri che conduce a Tradate/Saronno), n° 394 (Via Caracciolo che conduce a Casciago/Gavirate), n° 342 (V.le Belforte che porta a Malnate/Como) a cui si aggiungono la strada provinciale n°62 (V.le Aguggiari che porta a Brinzio/Valcuvia) ed infine la bretella autostradale che porta alla A8 verso Milano.

Gli sforzi delle varie amministrazioni che si sono succedute negli anni furono quelli di creare un sistema tangenziale che permettesse da un lato di non dover attraversare il centro città (passando per Piazza Monte Grappa o dalla zona delle stazioni) e dall'altro di potersi muovere più velocemente all'interno della città stessa.

Per quanto riguarda il lato Est, il sistema della mobilità è costituito dalla cosiddetta Tangenziale di Varese, parte integrante della Pedemontana Lombarda, che parte dallo svincolo di Gazzada/Buguggiate sull'autostrada A8 e arriva fino alla Confederazione Elvetica che ha in progetto la realizzazione di un raccordo con l'autostrada a Mendrisio.

A Sud-Ovest il sistema tangenziale di Varese, che ha sempre come origine lo svincolo di Gazzada/Buguggiate sull'autostrada A8, prevede l'utilizzo della strada provinciale n°1 che sale verso il lago di Varese e lo costeggia fino a Gavirate.





**2: lo svincolo del centro intermodale**

È lo svincolo centrale del tracciato di progetto da noi proposto ed ha lo scopo di far accedere facilmente e direttamente le persone che arrivano a Varese al parcheggio del nodo.

Infatti, questo svincolo non nasce in funzione alla vicinanza col centro storico di Varese, ma solo come accesso al parcheggio. Può essere utilizzato anche da coloro che dal centro di Varese si volessero spostare verso l'esterno. È strutturato da un sistema a doppia rotatoria che raccoglie i flussi provenienti da e per il raccordo stradale di progetto.



**1: lo svincolo in via Peschiera**

È lo svincolo terminale del tracciato di progetto da noi proposto. In questo punto viene realizzata una nuova rotonda fuori dall'asse viario attuale di via Peschiera, che verrà successivamente deviata per inserirla nella rotonda, dove si attesta anche la nuova viabilità che attraversa Varese che serve ad accedere al nuovo centro intermodale.



**3: la rotonda di Largo Flaiano**

È una grande rotonda, già presente anche nel progetto presentato da Infrastrutture Lombarde, anche se nel nostro caso, la sua funzione sarà legata esclusivamente al traffico locale infatti il raccordo autostradale, che noi prolunghiamo con la nuova viabilità non si inserirà su questo elemento di smistamento di traffico. Coloro che vorranno accedere a Varese dovranno sfruttare il nuovo svincolo nell'area dell'ex Malerba, ripreso dalle scelte progettuali fatte dall'amministrazione.



**4: lo svincolo Gasparotto - Borri**

È uno svincolo già programmato dall'Amministrazione comunale in previsione della realizzazione del tracciato tra le zone di Gasparotto e Borri. Infatti, questo svincolo è stato ripreso allo scopo di far accedere alla zona centrale di Varese evitando di attraversare il centro intermodale, permettendo di dedicare lo svincolo posto nell'area di progetto solo come accesso alla nuova struttura.



**Legenda**

- Viabilità esistente
- Viabilità di progetto
- Area di progetto
- Edifici esistenti
- Edifici di progetto



ECO - TECNOLOGIE

INTEGRAZIONE

MOBILITÀ SOSTENIBILE

DINAMISMO

**UNA CITTÀ SOSTENIBILE NEL CUORE DI VARESE**

Centro Storico

VARESE

CENTRO STORICO VARESE

INTERMODALITÀ

LA AUTO 301.00 UT PEDONI 375.00 UT TRENO 382.00 UT

PIAZZALE SOTTO VIADOTTO

VIADOTTO

CONTR. 372.00

GARANTEE CONNESSIONI TRA MOBILITÀ DIFFERENTI

RESIDENZE URBANI

EDIZIONE + 381.00

SP. PUBBLICO PEDONALE + 375.00

FERROVIA + 382.00

**Vision**

AL CENTRO STORICO

AL SOTTORISCO

PIAZZA

ROTONDA SUD

+ 375.00 ALLA STAZIONE + COMMERCIO

PARCO PUBBLICO + 381.00

ALLA PIAZZA COMMERCIALE E SP. PUBBLICO

RESIDENZE VERDI

SP. PUBBLICO PARCO + 381.00

382.00

SPORT PARCO PUBBLICO

STAZIONI + SP. PUBBLICO

RES. SUFF.

PIAZZA COMM.

EDIFICI SU COMMERCIO

ROTONDA SUD INTERMODALE

+ 381.00

SP. PUBBLICO 381.00 UT

ALLA FERR. BIANCA + 381.00

PIAZZA COMMERCIALE + 381.00

**Integrazione e dinamismo**

Il progetto è pensato in modo tale da permettere ai pedoni di spostarsi facilmente in piena sicurezza tra i diversi ambiti del progetto. In massimo 5 minuti a piedi è possibile muoversi dal centro storico al centro intermodale piuttosto che alle residenze poste a Sud dell'area. Il valore aggiunto dell'intera operazione è data dal fatto che il centro intermodale integrato è studiato appositamente per offrire diverse funzioni e servizi.

Partendo dal concetto che non sia possibile eliminare l'utilizzo dell'automobile come mezzo di trasporto, la strategia di progetto è quella di favorire l'intermodalità, ovvero attirare le automobili verso il centro intermodale, favorire il deposito ed il parcheggio delle stesse ed incrementare lo scambio con il Trasporto Pubblico Locale (TPL) piuttosto che con le linee ferroviarie (FNM e RFI) per spostarsi al di fuori di Varese.

**La mobilità sostenibile**

**Il sole**

L'orientamento degli edifici favorisce l'installazione di pannelli fotovoltaici (solare termico) sui tetti. Questo permette sia al pubblico che al privato di effettuare uno scambio energetico 'sul posto' sia con i fornitori dell'energia elettrica che con gli abitanti del nuovo insediamento favorendo così un notevole risparmio sia in termini economici che di sostenibilità dell'intervento.

**L'aria**

La ventilazione degli ambienti con aria esterna rappresenta il sistema più efficace per controllare le condizioni dell'aria interna. La ventilazione naturale soddisfa quindi un obiettivo primario nell'ambito dei progetti bioclimatici: la riduzione della domanda di aria condizionata e il conseguente abbassamento del consumo energetico necessario per alimentare le installazioni, in particolare in condizioni meteorologiche miti, è punto di partenza per la sostenibilità dell'intervento. La ventilazione naturale attiva una refrigerazione notturna dell'edificio. Una volta ridotte le fonti di inquinamento ed evacuata l'aria calda e viziata, la refrigerazione notturna migliora il comfort termico, olfattivo e respiratorio di coloro che vivono nell'edificio.

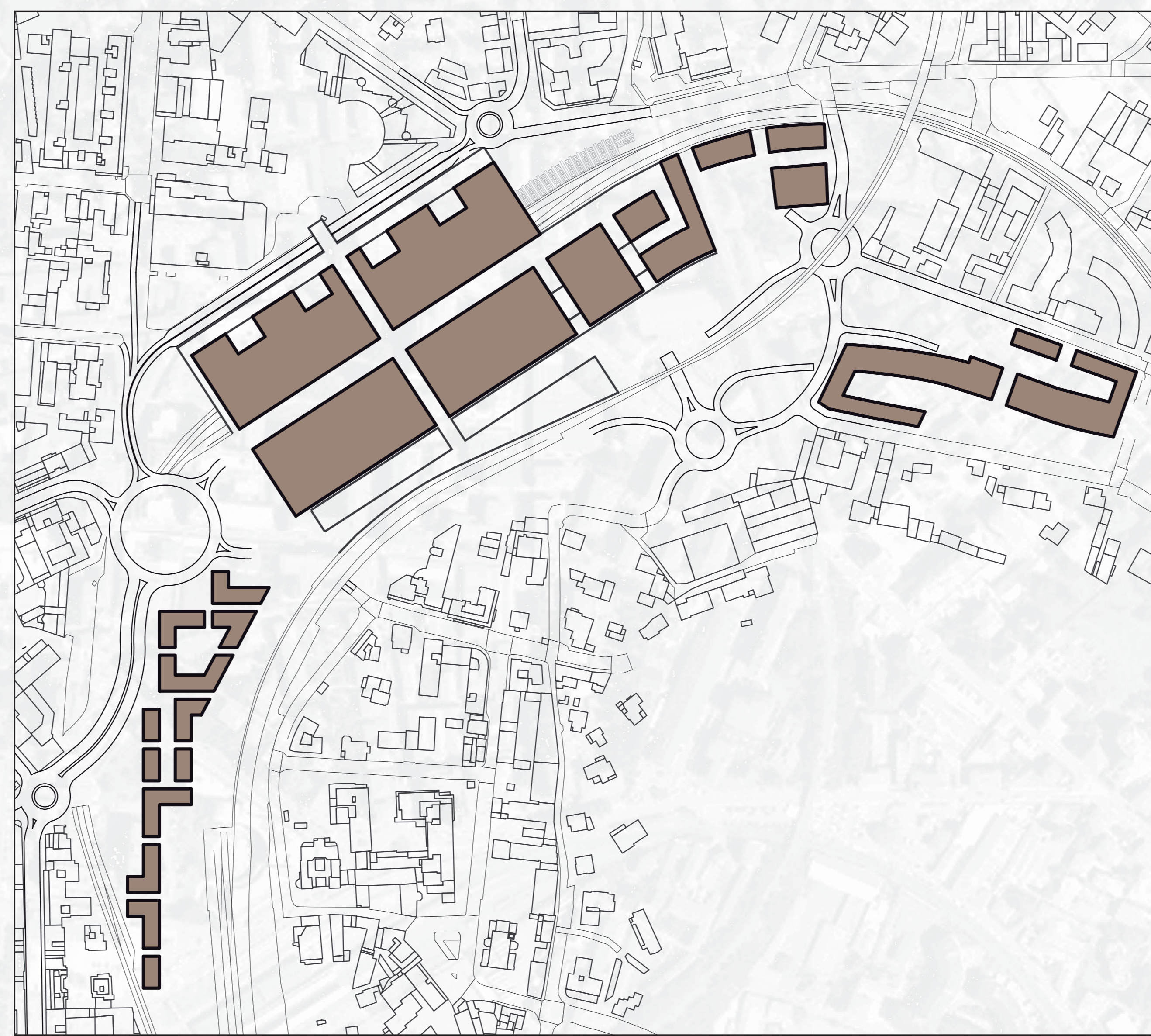
**L'acqua**

Piano di recupero - riciclo e depurazione delle acque, tramite il sistema della fitodepurazione. Una rete di fossati e canali convoglia le acque verso un bacino centrale in cui avviene l'operazione di fitodepurazione grazie ad apposite piante. Gli edifici sono inoltre dotati di tetti verdi (orti urbani) che favoriscono la raccolta ed il drenaggio delle acque nonché l'isolamento dell'edificio.

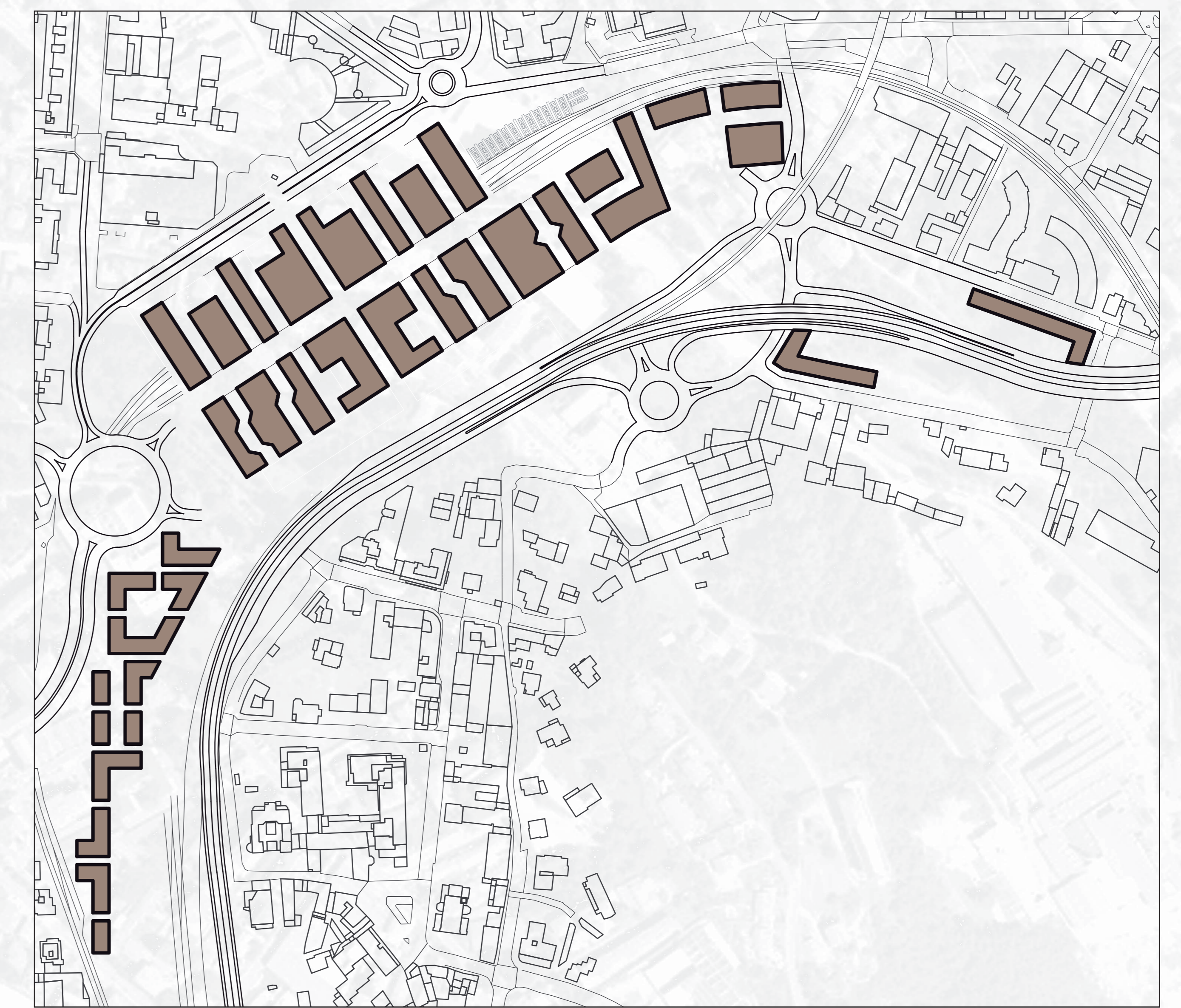
**Gli elementi naturali e la loro energia**



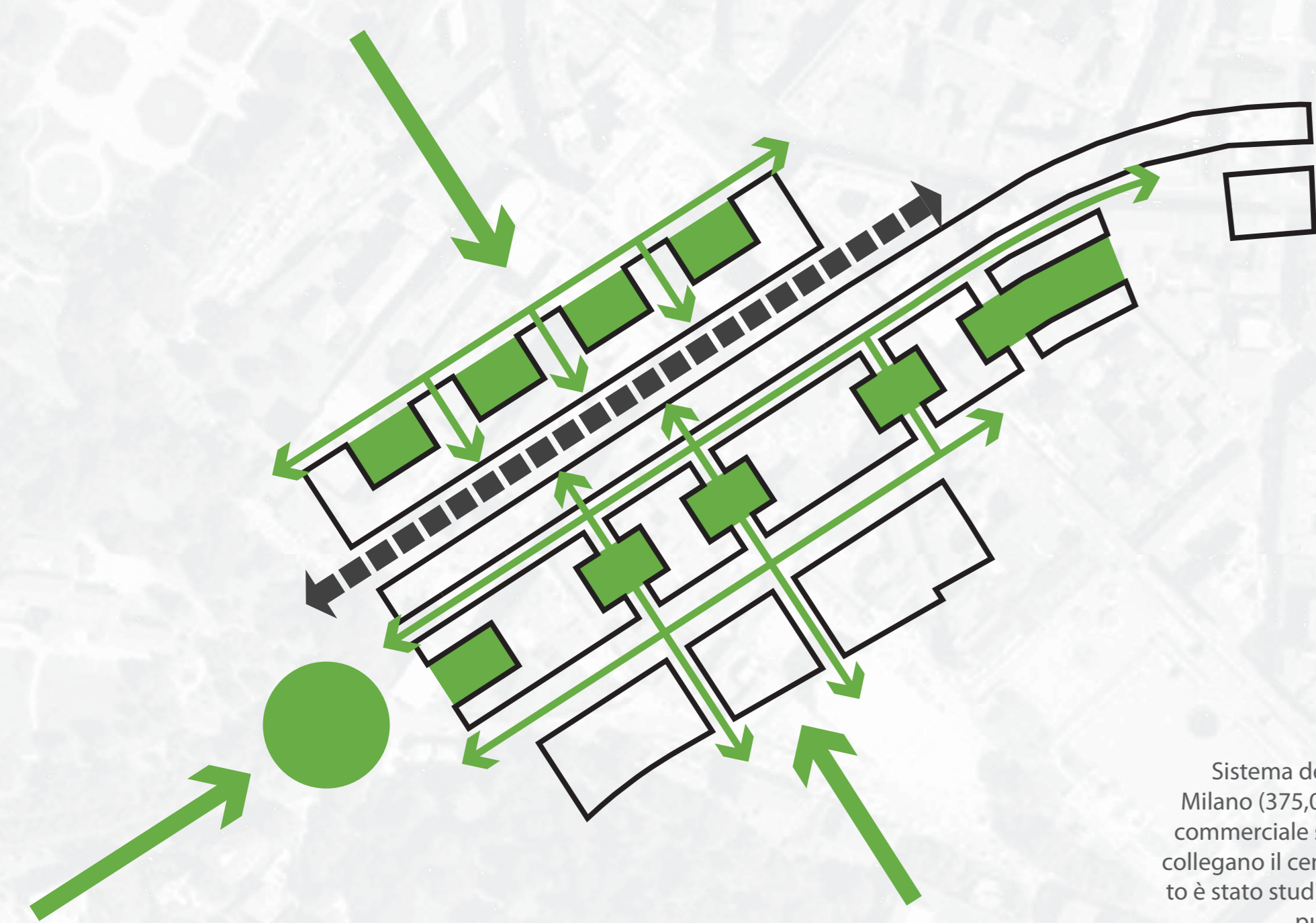
Pianta piano terra scala 1:2000



Pianta piano primo scala 1:2000



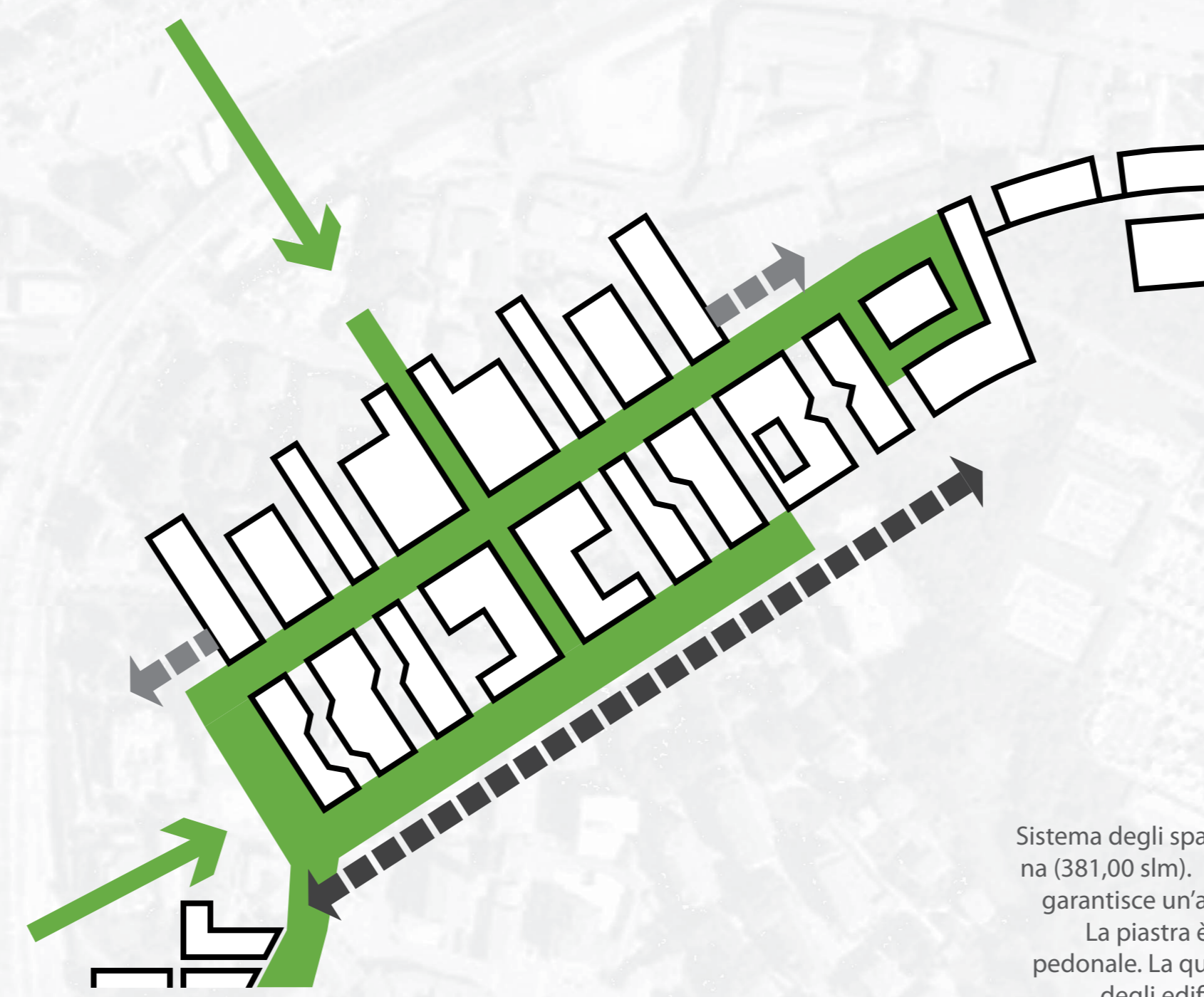
Pianta piano secondo scala 1:2000



- LEGENDA
- ▬▬▬ Ferrovie FNM
  - ▬▬▬ Percorsi pedonali
  - ▬▬▬ Accessi pedonali
  - Sottopasso pedonale
  - Corti e spazi pubblici

Sistema degli spazi pubblici a livello delle Ferrovie Nord Milano (375,00 m slm). Gli accessi alla stazione ed al centro commerciale sono garantiti da un sistema di sottopassi che collegano il centro intermodale al centro di Varese. Il progetto è stato studiato in modo tale da ricavare una serie di corti pubbliche sia sul fronte Nord che sul fronte Sud

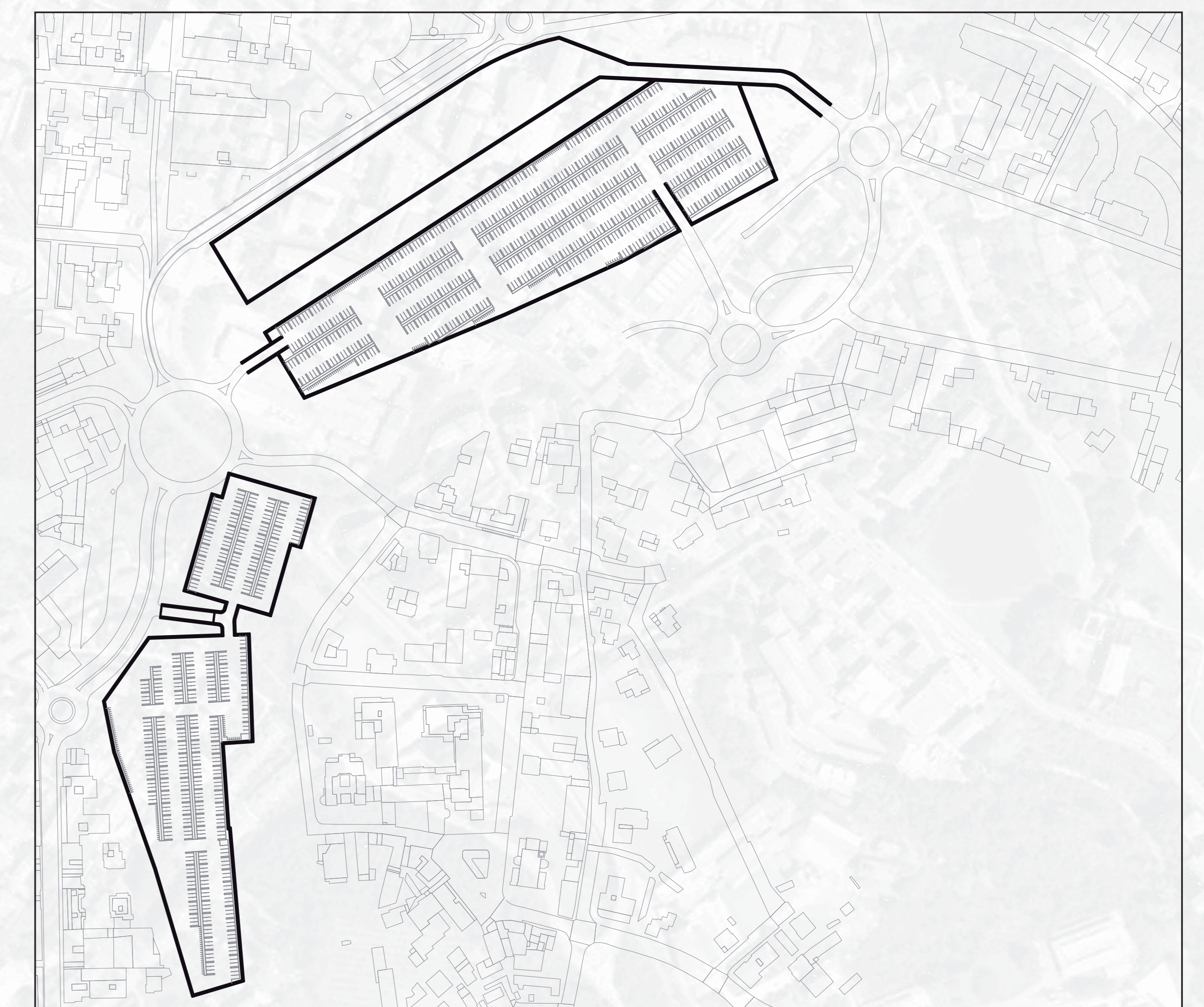
Schema della mobilità pedonale a quota 375,00 slm



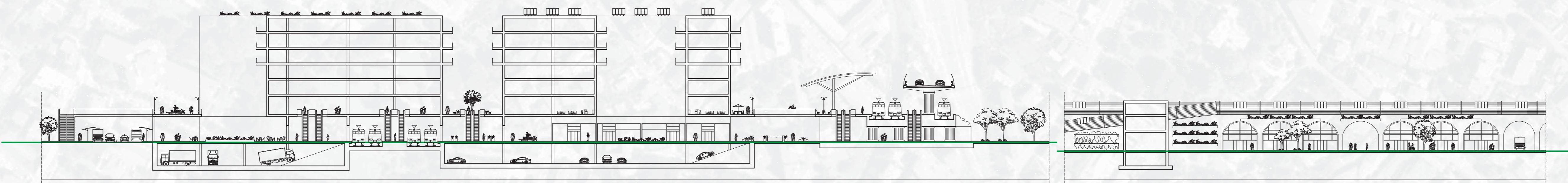
- LEGENDA
- ▬▬▬ Ferrovie RFI
  - ▬▬▬ Ferrovie FNM
  - ▬▬▬ Accessi pedonali
  - Piastra dei servizi

Sistema degli spazi pubblici a livello della Rete Ferroviaria Italiana (381,00 slm). La piastra dei servizi posta a livello di 381,00 m garantisce un'alta permeabilità al tessuto urbano di progetto. La piastra è collegata al centro di Varese tramite un ponte pedonale. La quota 381,00 rappresenta inoltre l'attacco a terra degli edifici residenziali posti a Sud dell'area di progetto

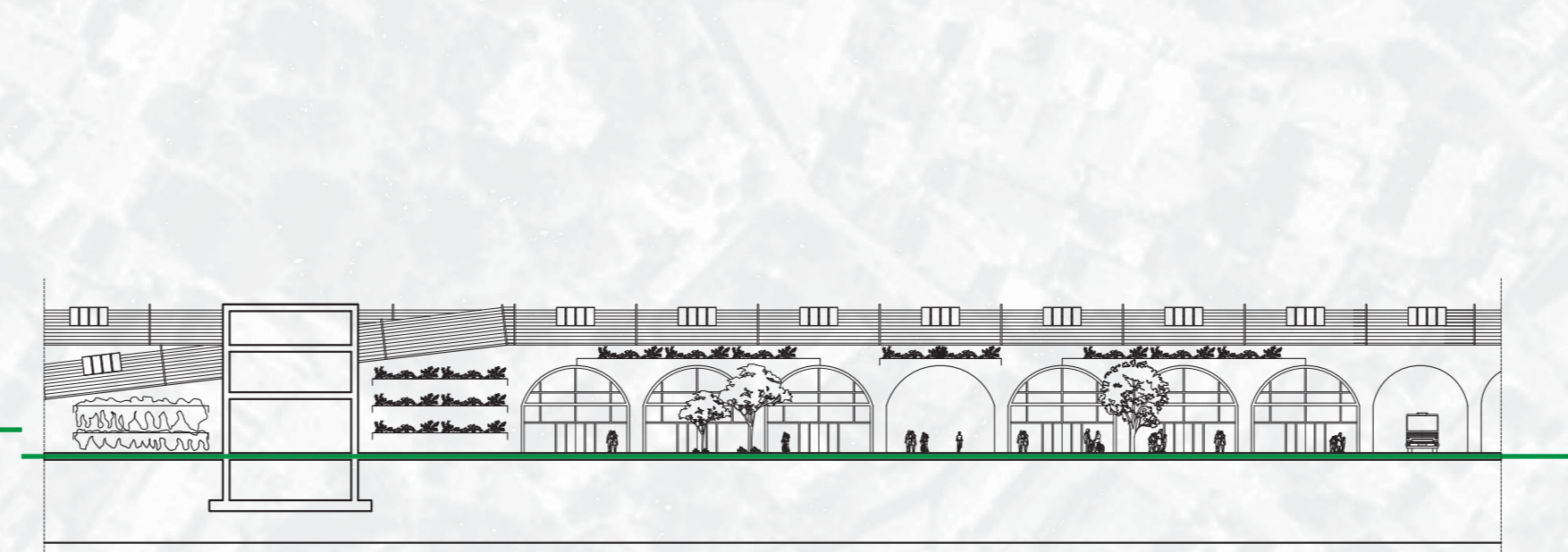
Schema della mobilità pedonale a quota 381,00 slm



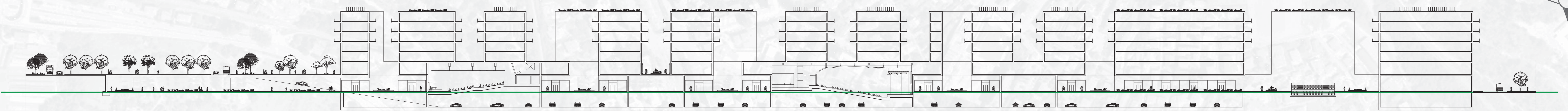
Pianta piano interrato parcheggi scala 1:2000



Sezione A-A scala 1:500



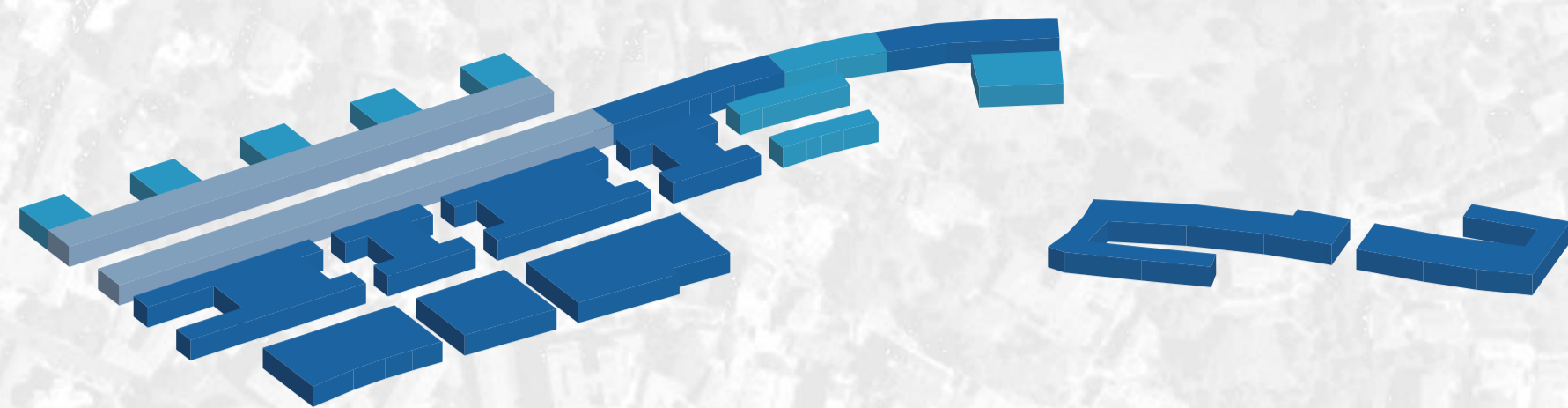
Sezione B-B scala 1:500



Sezione C-C scala 1:500



## Il Livello 0 - quota +375,00m



Piano Terra:			
Funzioni	SLP	Volume	Percentuale
Commercio	20181,47	100907,34	63
Stazione	6675,27	33376,35	20
Uffici e servizi	5355,36	26776,80	17
<b>Totale</b>	<b>32212,10</b>	<b>161060,49</b>	

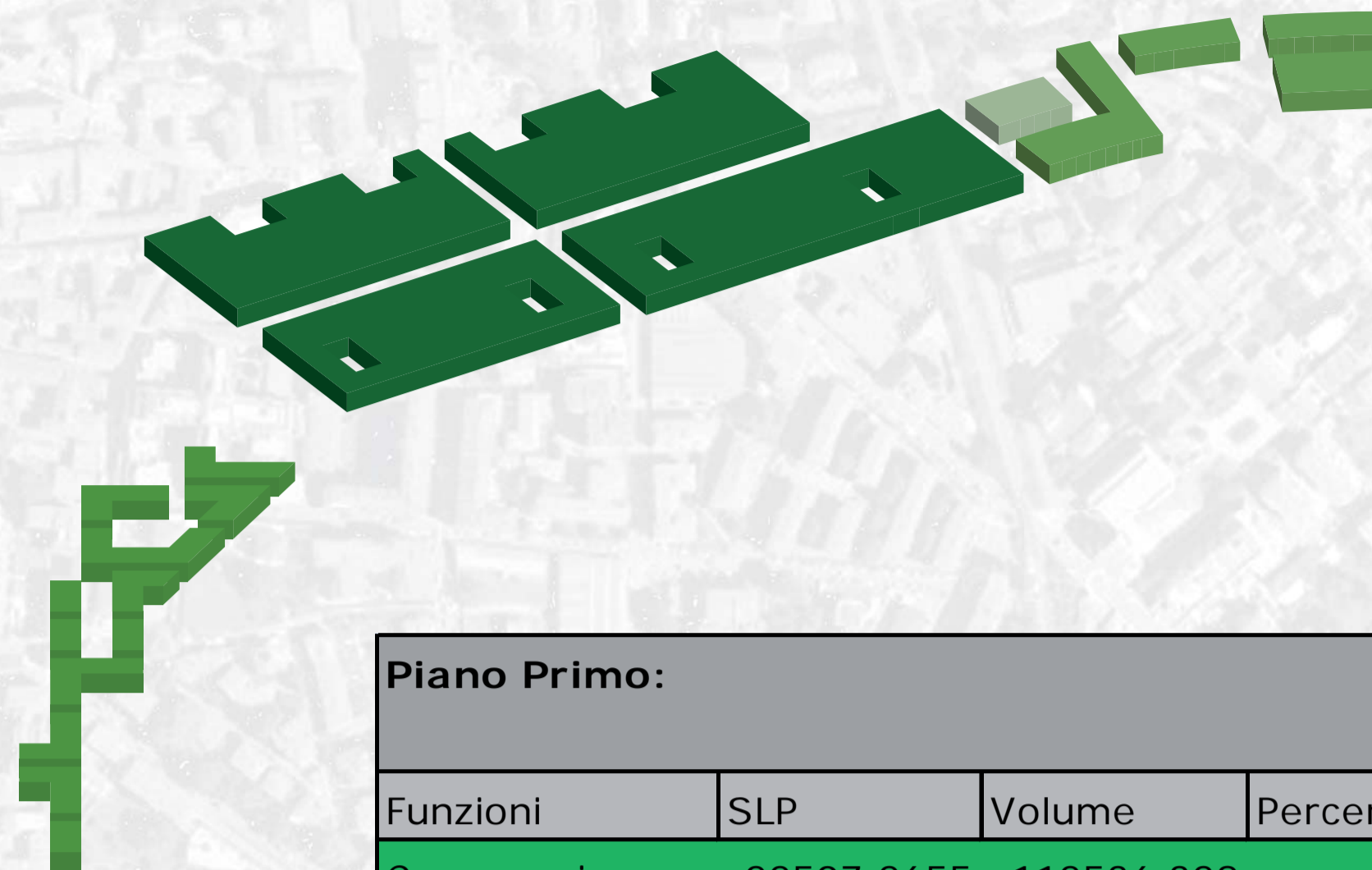
Al livello 0 si trovano la stazione delle Ferrovie Nord Milano, il cui affaccio principale avviene direttamente, tramite un porticato coperto su via Casula. Sempre sul lato rivolto verso il centro storico si attestano anche alcuni locali adibiti a servizi ed uffici, che potranno ospitare attività strettamente legate all'uso della stazione, come agenzie di viaggio.

Sul lato opposto rispetto al sedime ferroviario, invece si sviluppa una zona prevalentemente commerciale. In primo luogo troviamo la banchina del lato sud-est della stazione di FNM. Più spostati verso nord-est, come proseguimento dell'edificio che ospita questo lato della stazione, si trovano alcuni spazi commerciali inframezzati ad aree a servizi ed uffici pubblici, che possono essere utilizzati sia dai reali utilizzatori della stazione (pendolari, city users) sia dai cittadini, ma anche da coloro che lavorano nelle nuove attività che si vengono a creare internamente al nuovo nodo, come spazi commerciali di vicinato (edicole e cartolibrerie, piccoli negozi alimentari, bar/cafferterie, ecc) ma anche servizi per questa tipologia di persone come asili, sedi dell'amministrazione comunale/provinciale.

Oltre questa prima linea di edifici, si sviluppa una vera e propria galleria commerciale, caratterizzata da una serie di volumi che, per il loro allineamento, formano due boulevard pedonali pubblici. Questi edifici, infatti si sviluppano in due file, una più interna in cui gli edifici sono intramezzati da corti pubbliche e che permettono la permeabilità tra i due assi commerciali e anche per chi arriva dall'esterno e vuole accedere direttamente alla stazione.

La seconda linea di spazi commerciali, invece si viene a realizzare sotto il tracciato di RFI, essendo quest'ultimo a una quota maggiore. Qui gli edifici sono divisi da passaggi che connettono direttamente il parco posto oltre il tracciato ferroviario con l'area del centro intermodale. Subito a nord di questa zona commerciale, si sviluppa un grande spazio pubblico urbano sul quale si affacciano alcuni edifici adibiti a servizi ed uffici, che possono ospitare funzioni pubbliche complementare a quelle già accennate in precedenza.

## Il Livello 1 - quota +381,00m



Piano Primo:			
Funzioni	SLP	Volume	Percentuale
Commercio	22507,2655	112536,328	73
Uffici e servizi	3303,69	16518,43	11
Residenza	4319,41	12958,23	14
Ostello	569,93	2849,66	2
<b>Totale</b>	<b>30700,30</b>	<b>144862,65</b>	

Al livello 1 si sviluppa quello che è il nucleo del centro intermodale. Questo è posto su una piastra continua che va a coprire quasi completamente il livello 0, ad eccezione del grande spazio pubblico e per alcune aree verdi presenti negli spazi pubblici dei due boulevard commerciali.

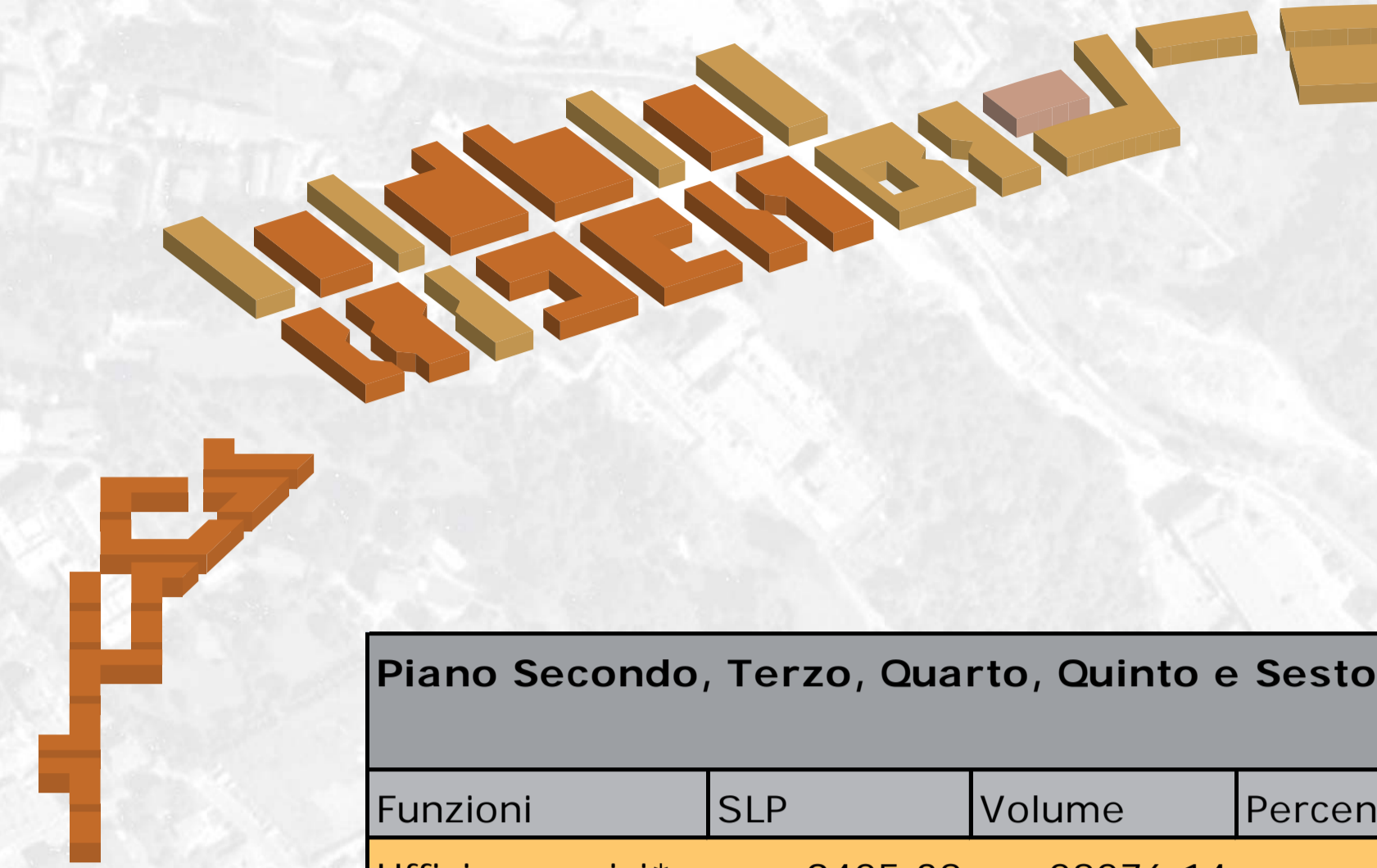
Su questo livello si sviluppano innanzi tutto quattro grandi volumi commerciali, che vanno a formare un grande centro commerciale all'aperto in prosecuzione di quello del piano sottostante. Questi edifici poi serviranno da fondamenta, per lo sviluppo degli edifici presenti ai piani superiori e quindi ospitano anche gli accessi a questi.

A nord-est del centro commerciale si trova l'ostello e la residenza per studenti, così da aumentare la capacità di Varese di ospitare gli studenti fuori sede che studiano nell'università locale, sia gli iscritti nelle università italiane e svizzere poste nelle città vicine e che sfruttano l'opportunità offerta dalle due stazioni e da tutto il nodo plurimodale che, con il completamento di tutte le previsioni infrastrutturali previste e la riorganizzazione del trasporto pubblico locale, potranno raggiungere in tempi più brevi rispetto all'attualità queste destinazioni. Sempre in questa zona trovano spazio anche altri edifici adibiti a servizi, alcuni dei quali sono la diretta prosecuzione degli edifici posti al piano terra.

Da questo livello si può poi accedere direttamente alla stazione della linea di Rete Ferroviaria Italiana, che si configura come una semplice fermata con i binari e le banchine coperte in parte da una pensilina, in parte dal viadotto del proseguimento del raccordo stradale che è stato previsto.

Nell'area più a sud, attualmente di proprietà proprio di RFI, invece si sviluppa la parte del progetto esclusivamente di carattere residenziale, posta sul livello naturale del suolo e in connessione diretta con la piastra essendo alla stessa quota altimetrica. Questi edifici sono strutturati allo scopo di creare una isolato che, anche se attraverso edifici moderni, mantenga un legame forte con la forma della città esistente, diventando parte integrante di essa e non un elemento che potrebbe essere inserito in qualsiasi contesto.

## Il Livello 2 - quota +386,00m



Piano Secondo, Terzo, Quarto, Quinto e Sesto:			
Funzioni	SLP	Volume	Percentuale
Uffici e servizi*	9425,38	28276,14	39
Residenza*	14083,50	42250,51	58
Ostello*	569,93	1709,80	3
<b>Totale</b>	<b>24078,82</b>	<b>72236,45</b>	

Il livello 2, si caratterizza invece, per una forte vocazione residenziale e direzionale, dovuta alla presenza, sopra gli edifici commerciali posti al livello sottostante, di volumi che contano di una superficie coperta molto minore e si elevano per 5 piani.

Le residenze poste a questo livello sono di varia tipologia, dal social housing a residenze per giovani coppie, da residenze per studenti fuori sede ad appartamenti per lavoratori ed impiegati delle imprese, società e varie attività che vengono svolte sia nei nuovi spazi che nelle vicinanze che necessitano di un alloggio in loco a causa dell'impossibilità di effettuare il pendolarismo.

Le parti destinate ad uffici invece, possono accogliere attività sia pubbliche che private, come ambulatori, sedi di società, studi professionali, ecc.

Per quanto riguarda le parti a nord, dove sono localizzati l'ostello ed alcuni uffici e servizi, e l'area residenziale posta sui terreni di RFI, queste mantengono le stesse volumetrie realizzate al livello 1 e la stessa tipologia di funzioni inserite.

## L'intero Comparto Stazioni

L'intero progetto si configura quindi, per avere un elevato mix di funzioni, con una forte prevalenza di quelle legate al commercio, alla residenza e ai servizi, sia pubblici che privati.

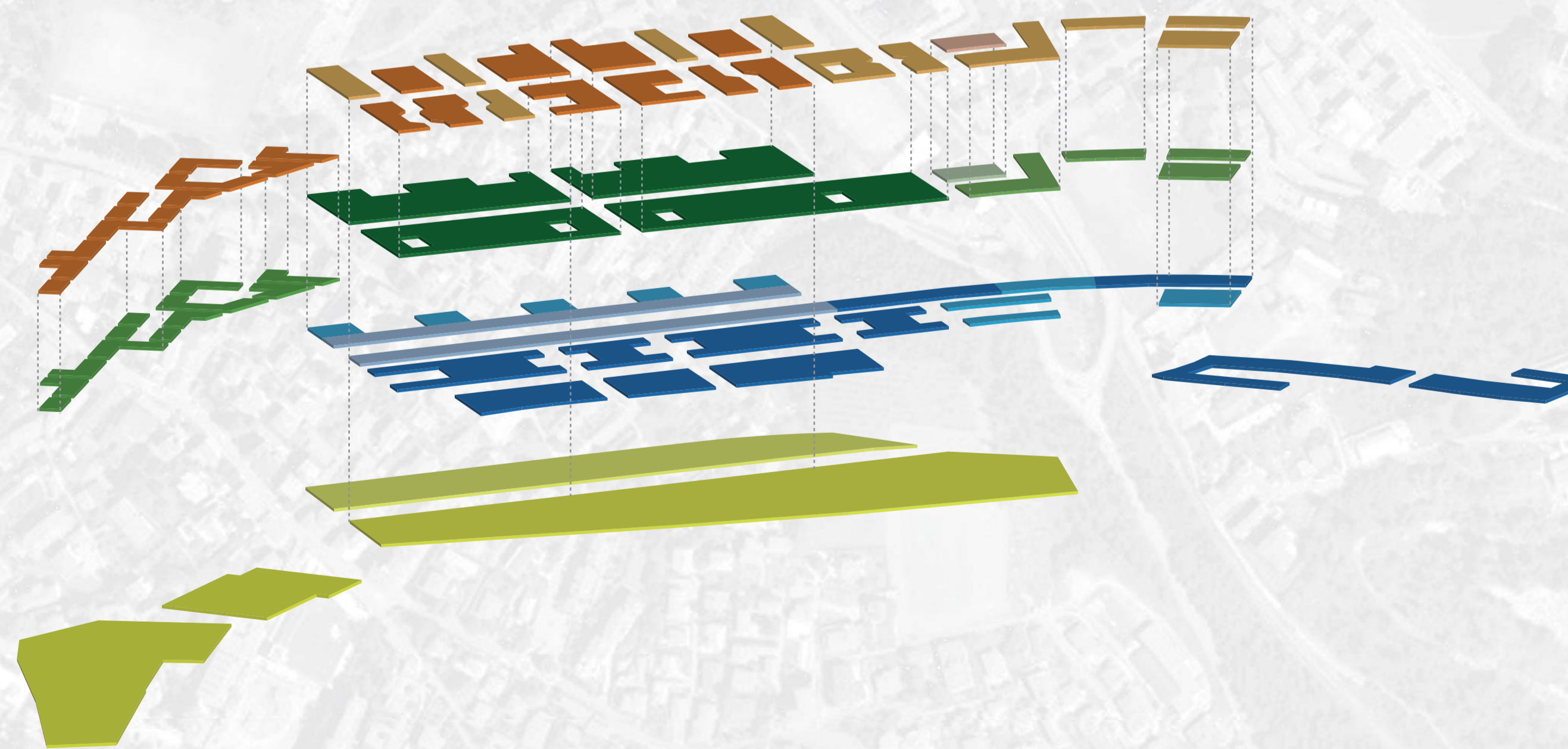
Il progetto prevede infatti che le attività commerciali ricoprono circa il 25% della Superficie Lorda Pavimentata che viene realizzata, la residenza, in tutte le sue forme, il 40%, i servizi e gli uffici il 30%, il 4% è occupato dai locali della stazione di FNM, dato che quella di RFI non crea volumi, e il restante 1-2% è rappresentato dall'ostello per gli studenti.

La superficie totale realizzata è di circa 180.000 mq, i quali sarebbero realizzabili prevedendo un indice di fabbricabilità su queste aree pari a 1,7 mq/mq.

Intero Comparto:			
Funzioni	SLP	Volume	Percentuale
Commercio	42688,73	213443,66	23
Residenza	74736,93	224210,80	41
Uffici e servizi	55785,94	184675,92	30
Stazione	6675,27	33376,35	4
Ostello	3419,60	11398,65	2
<b>Totali</b>	<b>183306,48</b>	<b>667105,39</b>	

Indici urbanistici	
ST	109048,78
SLP	183306,48
IF	1,68
H pT-1	5,00
H p2-3-4-5-6	3,00

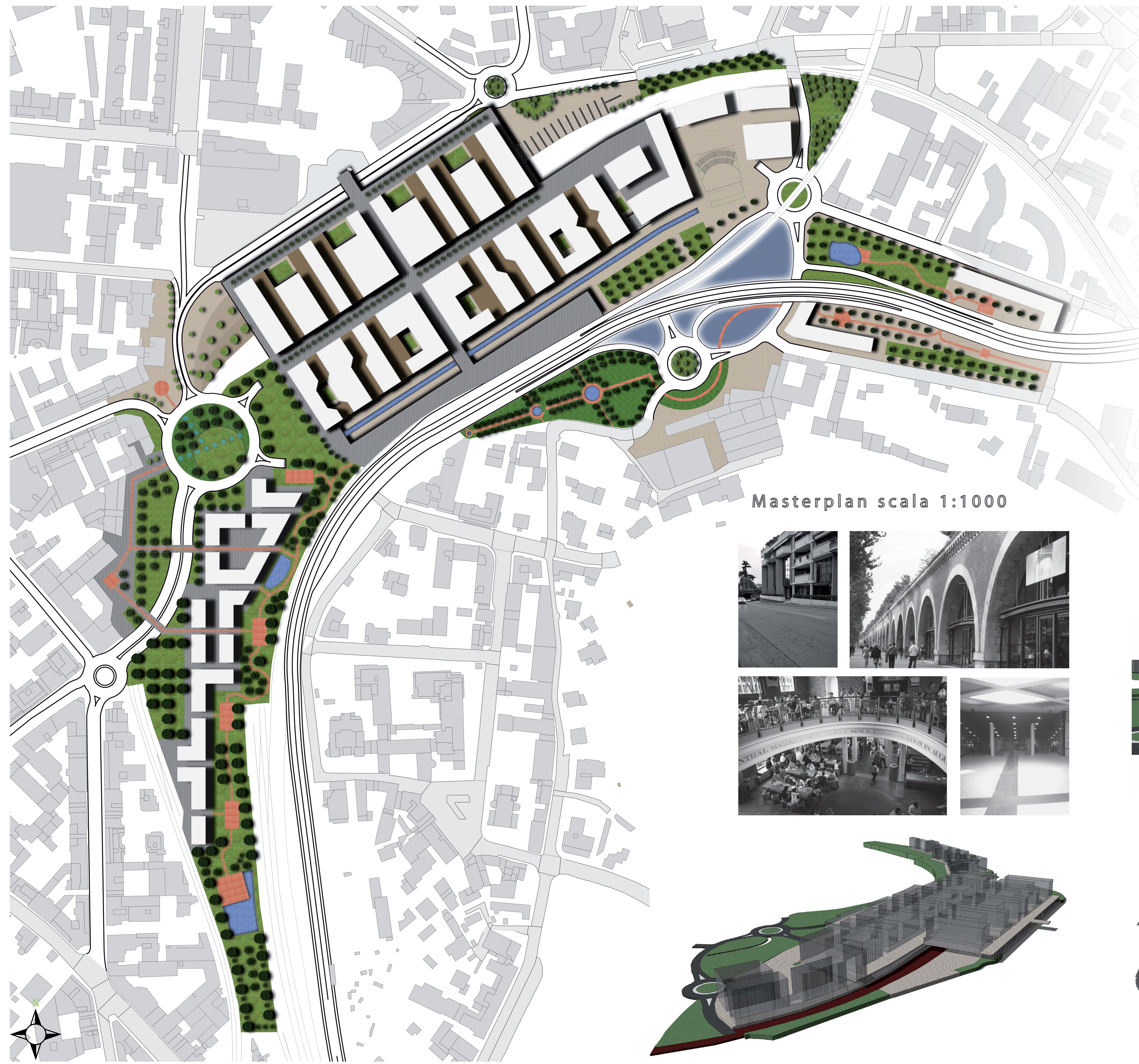
Parcheggi:		
Pertinenza	Superficie	N. posti
Residenza	16397,78	480
Nodo intermodale	22360,73	650
Deposito merci	10678,92	-
<b>Totali</b>	<b>49437,43</b>	<b>1130</b>





Rete stradale

- Strade a senso unico
- Strade a doppio senso
- Strade pedonali centro storico
- Tracciati ferroviari
- Edifici
- Aree verdi
- Terminal Bus



Masterplan scala 1:1000

