

Spett.le
Amministrazione Comunale
Comune di Ispra
Via Milite Ignoto, 31, 21027 Ispra (VA)

Comune di ISPRA
- 5 OTT. 2022
Prot. N.
Cat. Classe Fasc.

Osservazioni alla variante al P.I.I. in variante al P.G.T. per l'attuazione del Programma Integrato d'Intervento relativo all'ambito di trasformazione comparto F – Ex Camiceria Leva di via Roma, Via E. Fermi e via San Giovanni Bosco adottato con Delibera di Consiglio Comunale n. 18 del 3 agosto 2022.

DATI DEGLI OSSERVANTI

Vincenzo Beniamino Angileri, nato a Milano il 5/04/1963 e residente a Ispra (VA) in via delle Betulle, 31, email: vincenzoangileri@yahoo.it, tel. 339 6875974

Patrizia Cerreoni, nata a Roma il 18/04/1956 e residente a Ispra (VA) in via Enrico Fermi, 839 email: patrizia.cerreoni@gmail.com, tel. 338 1405759

Robert Arthur Henry Edwards, nato a Bristol, UK, il 16/06/1954 e residente a Ispra (VA) in via Milano 437/1, email: neddyinitaly@gmail.com, tel. 328 1797304

Nada Kojić, nata a Titograd, Jugoslavia, il 29/11/1958 e residente a Ispra (VA) in via Milano, 437/1, email: nadainitaly@gmail.com, tel. 329 9666309

Anna Francesca Lecoq, nata a Chivasso (TO), il 01/02/1961 e residente a Ispra (VA) in Via Milano 275, email: francesca.lecoq@gmail.com, tel. 347 0706190

Patricia Pazos Pereyra, nata a Buenos Aires, Argentina e residente ad Angera (VA) in via per ranco 112, email: padpazos@gmail.com, tel. 320 2329210

CONTENUTO DELLE OSSERVAZIONI

Siamo un gruppo di cittadini che amano il paese in cui vivono e che vorrebbero contribuire a renderlo sempre più accogliente mettendo a disposizione il loro impegno, le loro idee, la loro esperienza e qualche conoscenza. Apprezziamo l'interesse dimostrato dalla proprietà dell'area ex-camiceria Leva e il progetto di riqualificare questa area strategica per la sua collocazione all'ingresso del paese, la sua rilevanza storica e l'importanza ecologica e botanica che nel tempo ha acquisito. Ci troviamo a vivere un'epoca di profonde trasformazioni legate al cambiamento climatico, la crisi energetica e la perdita della biodiversità che sicuramente cambieranno le nostre abitudini e gli stili di vita in un futuro molto ravvicinato: a questa situazione di emergenza siamo chiamati a rispondere. Il progetto di infrastruttura presentato sarà destinato a durare per decenni ed è quindi importante che vengano compiuti tutti gli sforzi perché esso rappresenti una occasione di promozione della sostenibilità e sia adatto alle esigenze di un mondo che cambia.

In questo quadro, formuliamo le nostre proposte sotto forma di osservazioni al progetto presentato e adottato dal Consiglio Comunale in un'ottica collaborativa e di dialogo costruttivo, restando a disposizione per un confronto tecnico e spiegazioni più articolate sui suggerimenti da noi avanzati.

Le osservazioni sono state pensate a partire dalla documentazione del progetto nonché sulla base delle indicazioni e delle conclusioni di diversi enti ed agenzie osservatori del progetto stesso. Le osservazioni presentate coprono vari aspetti quali il consumo di suolo, la mobilità e la gestione del verde e sono formulate come singole osservazioni.

Nada GRL UK
MFL RSR RL

Si richiede pertanto che le osservazioni contenute nel presente documento, opportunamente numerate, vengano discusse, valutate e decise singolarmente.

Osservazione n. 1- Mantenimento dell'invarianza idraulica

Nella Lettera, ALFA S.r.l. con data 12/05/2022 Prot. N.0006194/2022, si evidenzia l'obbligo normativo di rispettare l'invarianza idraulica e idrologica nell'area dell'Ex Camiceria Leva. I tecnici osservatori di ALFA sollevano importanti questioni per la gestione delle acque, i fabbisogni idropotabili ma, in particolare le acque scaricate, richiedendo più informazioni sulle necessarie opere fognarie¹.

In maniera analoga, nella lettera di ARPA Lombardia, Prot. N. 0004174/2022 del 16/05/2022, si demanda la verifica degli adempimenti relativi all'invarianza idraulica ed idrologica, «*per quantificare puntualmente l'incremento e valutare la conseguente, ... sufficienza dei sottoservizi (smaltimento e depurazione reflui), ... È opportuno che le previsioni di espansione urbanistica siano coerenti con l'esistente quadro infrastrutturale e che, in caso contrario, venga assicurata la realizzazione delle infrastrutture necessarie per una corretta gestione e del servizio idrico integrato.*»

Da quanto ci risulta dai documenti di progetto, la soluzione proposta dai progettisti per la raccolta delle acque bianche proveniente dalle varie superfici coperte e a parcheggio sarebbe la realizzazione di tre vasche da 40mc ciascuna, la prima per separare gli olii minerali, e le altre due per la laminazione, le acque raccolte alla fine insieme a quelle proveniente dalle coperture saranno immesse in un bacino di raccolta artificiale a cielo aperto che scaricherà a sua volta nel colatore Baragiola².

Nel progetto presentato notiamo una elevata superficie di parcheggio, che dalle immagini pubblicate risulta asfalto e quindi area impermeabilizzata. Da nostra esperienza rileviamo inoltre che già attualmente si formano allagamenti in via Fermi in concomitanza di piogge ad alta intensità.

Si chiede:

- di umentare le aree di suolo non impermeabilizzato (ossia aree verdi) diminuendo il suolo sigillato dai numerosi parcheggi asfaltati e di realizzare zone di parcheggio drenante. Quest'alternativa sarebbe in concordanza con la strategia regionale di riduzione del consumo di suolo^{3,4}. Inoltre, la scelta di dare più verde al nuovo intervento edilizio offrirebbe una soluzione ottimale alla richiesta dell'ARPA di una specifica autorizzazione forestale per la trasformazione del bosco.
- di verificare la sufficienza dell'attuale sistema per lo smaltimento delle acque, considerando che già ora presenta criticità, soprattutto nella zona di via Fermi dove puntualmente si verificano allagamenti.

¹ https://ispra.trasparenza-valutazione-merito.it/web/trasparenza/papca-g?p_p_id=jcitygovalbopubblicazioni_WAR_jcitygovalbiportlet&p_p_lifecycle=2&p_p_state=pop_up&p_p_mode=view&p_p_resource_id=downloadAllegato&p_p_cacheability=cacheLevelPage&jcitygovalbopubblicazioni_WAR_jcitygovalbiportlet_downloadSigned=false&jcitygovalbopubblicazioni_WAR_jcitygovalbiportlet_id=4524723&jcitygovalbopubblicazioni_WAR_jcitygovalbiportlet_action=mostraDettaglio&jcitygovalbopubblicazioni_WAR_jcitygovalbiportlet_fromAction=recuperaDettaglio

² <https://comune.ispra.va.it/wp-content/uploads/2022/04/13-Invarianza-idraulica-1.pdf>

³ <https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/servizi-e-informazioni/Enti-e-Operatori/territorio/governo-del-territorio/legge-regionale-riduzione-consumo-suolo/legge-regionale-riduzione-consumo-suolo>

⁴ <https://www.snpambiente.it/wp-content/uploads/2021/11/Rapporto consumo di suolo 2021.pdf>

Ut OE MFL
Nade PPO RE

Osservazione n. 2- Riduzione superfici a parcheggio per combattere l'inquinamento atmosferico

ARPA ha evidenziato che il comune di Ispra risulta inserito in Zona C1 – Area alpina e appenninica, caratterizzata da un basso livello di inquinamento. L'agenzia sottolinea l'importanza di mantenere questo standard ambientale e dove possibile migliorare sempre la qualità dell'aria; perciò, avverte «*che le modifiche introdotte nel progetto potrebbero comportare ripercussioni sulla qualità dell'aria e sulla quantità di nuove emissioni climalteranti generate...*». Fra i vari contaminanti sarebbero da contenere le emissioni di sostanze COV di origine antropico. COV sta per Composti Organici Volatili, sostanze chimiche quali idrocarburi alifatici, aromatici e clorurati, aldeidi, terpeni, alcool, esteri e chetoni. Purtroppo, una rilevante fonte di rilascio di COV in questo progetto è l'estesa superficie di asfalto destinata a posteggio⁵.

Le emissioni di contaminanti COV dall'asfalto non sono solo climalteranti, ma anche altamente nocivi per la salute umana⁶. Un recente studio scientifico pubblicato nel 2020 ha identificato che queste emissioni e il loro impatto si rendono più gravi durante i periodi di grande calore per azione diretta del sole, che genera una maggior attività fotochimica, cioè di produzione e di librazione di composti dannosi all'ambiente⁷.

Nonostante l'irrinunciabile bisogno di strade asfaltate per il traffico veicolare, diverso è il caso per i posteggi, che potrebbero certamente essere organizzati in maniera meno impattante. Buona parte dei parcheggi potrebbero essere sistemati sotto la grande struttura di vendita, ossia con uno o due livelli di parcheggio sotterraneo, come già fanno altre grandi superfici di vendita. Il parcheggio sotterraneo facilita e soprattutto "attira" i consumatori a fare la spesa anche nelle giornate più torride e anche durante intense piogge, poiché il trasferimento delle merci acquistate e le auto sono protette sotto la copertura offerta dalla costruzione.

I parcheggi che rimarranno all'aperto potrebbero essere costruiti con materiali permeabili ed alternativi all'asfalto (già esistenti sul mercato) e così si arriverebbe al minimo di sigillatura del suolo e al massimo di aree permeabili con verde e una densa alberatura. In genere, una migliore sopravvivenza e buona salute delle piante si ottiene quando gli alberi sono sistemati in piccoli agglomerati senza chiudere le loro radici con materiali impermeabili che arrivano vicino al colletto delle piante, e se possibile combinarli con arbusti ed aree di prati fioriti⁸. Questi spazi verdi mitigano il rischio idraulico dalle precipitazioni, aiutano la evapotraspirazione, facilitano l'infiltrazione e assicurano i deflussi delle acque meteoriche, "rain gardens"⁹.

Questa impostazione sarebbe coerente con quanto stabilito dalla Regione Lombardia nel Regolamento Regionale 21 luglio 2000, 3 "Regolamento di attuazione della legge regionale 23 luglio 1999 n. 14 per il settore del commercio"¹⁰ all'art. 11 comma 3: *"Deve essere sempre predisposto lo studio degli spazi aperti, degli spazi pedonali, di quelli per la sosta e la mobilità degli automezzi dell'utenza e per l'espletamento delle operazioni di carico-scarico delle merci; i parcheggi sono prevalentemente ricavati nell'ambito interrato del sedime commerciale; i parcheggi a raso, dotati di opportune alberature, sono comunque localizzati e disegnati in modo da evitare la configurazione di edifici isolati in un grande parcheggio"*.

Di seguito alcune fotografie esemplificative dei concetti esposti.

⁵ <https://www.quotidiano.net/magazine/inquinamento-asfalto-1.5473243>

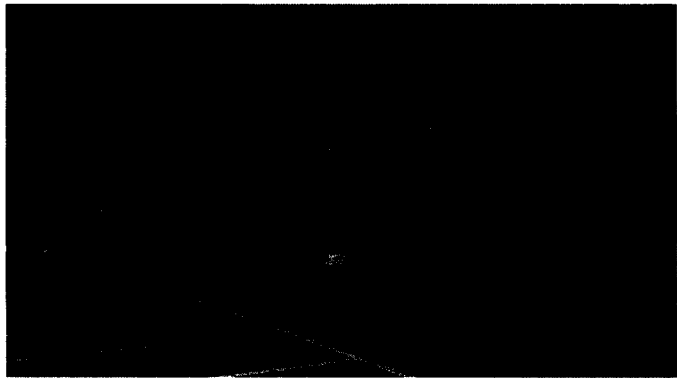
⁶ https://www.salute.gov.it/imgs/C_17_pubblicazioni_2945_allegato.pdf

⁷ <https://www.science.org/doi/pdf/10.1126/sciadv.abb9785>

⁸ <http://www.conalpa.it/il-colletto-degli-alberi-perche-e-fondamentale-preservarlo/>

⁹ <https://living.corriere.it/arredamento/green-decor/come-disporre-gli-alberi-sul-prato-grin-native-adv/>

¹⁰ https://normelombardia.consiglio.regione.lombardia.it/NormeLombardia/Accessibile/main.aspx?view=showdoc&id=doc=rr002000072100003&exp_coll=rr002000072100003&selnode=rr002000072100003



Fotografie scattate venerdì 23 settembre, ore 14:30 al Bennet di Bellinzago Novarese. Si noti l'effetto determinato dalla dimensione del parcheggio e dalla scarsa presenza di alberi. Nella seconda foto si vede che le poche macchine presenti sono state parcheggiate all'ombra degli alberi anche in una giornata di settembre non particolarmente calda.

VA SE Nook
PPP NFL RE



Esempi di parcheggi “verdi” tratti da: Un altro esempio di proposta di parcheggio con area verde dalla presentazione di Luisa Ravanello: “Gli Alberi In Città, Alberi In Ambienti Urbani Ostili” (ARPAE CTR Educazione alla sostenibilità, Mettiamo radici per il futuro, di mercoledì 4 novembre 2020)¹¹

Si chiede:

- Di realizzare una buona parte dei parcheggi sotto la grande struttura di vendita, ossia con uno o due livelli di parcheggio sotterraneo,
- Realizzare con materiali permeabili ed alternativi all’asfalto (già esistenti sul mercato) i parcheggi esterni all’aperto per garantire la minima superficie di suolo impermeabile.

Osservazione n. 3- Miglioramento dell’area intorno alla palestra per ridurre l’inquinamento acustico

La diminuzione delle aree a parcheggio e la sostituzione con aree verdi permetterebbe la cattura delle acque piovane, concederebbe ombra a tutte le vetture posteggiate (e non solo a poche) e mitigherebbe il forte e invasivo rumore dalle transitate strade che circondano il progetto. L’idea si rende utile tanto per le aree di vicinato quanto per la zona turistico ricettiva/residenze, per le due palazzine residenziali e per la palestra. Nel caso della palestra, gli aspetti acustici hanno sollevato inquietudine all’ARPA; noi pensiamo che se una buona parte dell’area parcheggio intorno alla palestra fosse ridimensionata, diminuendo l’asfalto e incrementando le aree verdi attorno, insieme a una consistente piantagione di arbusti e alberi, questa preoccupazione sarebbe in grande parte risolta.

Non solo ARPA ma anche ISPRA ambiente e il Sistema Nazionale per la Protezione dell’Ambiente (SNPA) incoraggiano la conversione di una infrastruttura grigia in una infrastruttura verde mediante operazioni di

¹¹ https://www.arpae.it/it/temi-ambientali/educazione_alla_sostenibilita/azioni-educative/progetti-e-azioni-di-sistema/educazione-sullalbero/lravanello_mettiamo_radici_4-11-2020.pdf

“desealing” e “depaving” con la piantumazione di specie arboree e arbustive, togliendo centralità alle automobili e all’asfalto, potenziando la biodiversità e favorendo l’intrattenimento e la socialità con buone condizioni di confort bioclimatico e di salubrità¹².

Questa nostra proposta sarebbe un’utile occasione non solo per togliere asfalto dell’area aperta ma anche per creare aree giochi per bambini, sia per le famiglie che sono clienti del supermercato, sia per le famiglie che abiteranno le palazzine residenziali e le strutture turistiche/ricettive del progetto. Sebbene il progetto preveda una zona all’aria aperta all’interno del Parco Baragiola per gli appassionati di jogging, bicicletta e per eventi sportivi e sia dotato anche di un percorso vita per adulti e ragazzi ecc., non siamo riusciti a trovare una proposta per i più piccoli. Certamente le famiglie dei residenti e dei consumatori apprezzeranno un parco dove i bambini possano divertirsi coi giochi in un’area protetta e appositamente sistemata.



Esempio di parco-gioco realizzato con strutture in legno

Si chiede:

- Ridimensionamento dell’area a parcheggio intorno alla palestra, con creazione di aree verdi limitrofe.
- Creazione di un parco-gioco per bambini.

Osservazione n. 4- Miglioramento della funzionalità eco-sistemica

Si legge nell’**Allegato A. Verifica di Assoggettabilità a valutazione ambientale strategica della variante al PII in comune di Ispra**, la valutazione del punto di vista naturalistico della variante progettuale: «è riferita ad un ambito Urbano e, quindi, è esterna agli schemi di **rete ecologica** provinciale, essa non è interessata neppure dalla presenza di aree protette e/o siti appartenenti alla rete natura 2000. Si evidenzia che l’area tutelata più prossima (“Canneti del lago Maggiore”) dista dal sito circa 800 m e, pertanto, non si ritiene che lo sviluppo dell’ambito PII possa incidere negativamente sulla stessa o interferire con elementi della rete ecologica.»

Interessante è sottolineare che i progettisti prevedano nel progetto di organizzare un ecosistema: «È infatti prevista la sistemazione con impronta naturalistica del colatore Baragiola attraverso una riqualificazione della vegetazione ripariale, che verrà integrata con specie igrofile autoctone; tale intervento si affianca e completa uno specifico progetto verde, che prevede la formazione di un’area umida all’interno del Parco Baragiola. Al fine di creare un ecosistema acquatico recettivo rispetto alle comunità dell’erpetofauna e

¹²https://www.isprambiente.gov.it/files2018/pubblicazioni/stato-ambiente/ambiente-urbano/3_Infrastruttureverdi.pdf

W
PPB
ML
Nada
RE

ornitiche, si suggerisce di sistemare una fascia perilacuale con una successione vegetazionale acquatica che potenzi la funzionalità ecosistemica del biotopo umido (lamineto, canneto, cariceto).»

Come menzionano i progettisti, il principale motivo di questa realizzazione naturalistica è, essenzialmente, la creazione di un "invaso" che raccoglierebbe le acque bianche degli edifici costruiti e del suolo asfaltato dai parcheggi all'aperto: «*Parco Baragiola: sistemazione a verde e la realizzazione di vaso per deflusso acque meteoriche dell'intero comparto.* », precisando che: «*...Una volta che il proponente avrà ceduto quest'area all'Amministrazione comunale, sarà a carico del governo la sistemazione del verde pubblico della Baragiola.*». Facciamo notare che i costi di manutenzione derivanti di questo vaso graveranno sulla cittadinanza.

La realizzazione di questo vaso che, posteriormente, dovrebbe trasformarsi in un'area umida creando un ecosistema acquatico, potrebbe non avere i risultati sperati. Come i progettisti già evidenziano nel loro rapporto, questo nuovo ecosistema acquatico sarebbe scollegato dalle aree naturali (sia la **rete ecologica**, sia la **rete Natura 2000**) ed è immerso in un ambito già urbanizzato e che lo sarà ancora di più in futuro a seguito della realizzazione dell'esercizio commerciale e della vicina palestra. Queste caratteristiche possono essere un forte impedimento per il desiderato inserimento della fauna ornitica. In quanto al possibile inserimento dell'erpetofauna, le caratteristiche e le condizioni minime necessarie dovrebbero essere valutate e progettate da erpetologi ed ecologi esperti del tema. Non è da sottovalutare che la presenza di erpetofauna possa generare problemi in futuro con il vicinato: non sempre infatti le persone vedono di buon grado la presenza di anfibi e di rettili (particolarmente serpenti) nei loro giardini, e molto probabilmente si produrranno situazioni deleterie per gli animali che potrebbero essere catturati in trappole ed eliminati nei giardini adiacenti, e sicuramente sgradevoli per i residenti. Dall'altra parte, gli anfibi esistenti sul territorio lombardo hanno bisogno di stare vicino a zone umide ma non vivono tutto il loro ciclo vitale nell'acqua, solo lo stadio larvale e durante la fase riproduttiva hanno bisogno degli specchi d'acqua, per il resto del loro ciclo necessitano di grandi spazi boschivi e buona quantità di tronchi, legname e sassi dove trovare nutrimento e rifugio.

Un altro particolare da non trascurare per la sistemazione di questa nuova area umida è che verosimilmente si trasformerà in una nuova fonte di riproduzione e crescita di zanzare nel centro di una zona urbana. Questo originerebbe un problema di salute nell'area residenziale, e costi non indifferenti al comune per i trattamenti larvicidi delle zanzare in una zona che attualmente non è soggetta a questa problematica¹³. Questo a sua volta, significa avviare un' inutile esposizione ai cittadini con sostanze insetticide, fra quali i più utilizzati sono i piretroidi, con tutti i nefasti effetti sulla salute umana (in particolare dei più piccoli) e sull'ambiente^{14,15,16}.

Si chiede:

- Di evitare la costruzione dell'invaso "a cielo aperto", provvedendo a diminuire sensibilmente le superficie coperte da asfalto all'aperto e incrementando le superficie con suolo non sigillato, con prati fioriti nelle aree non calpestabili e con un verde con consistente presenza di alberi e arbusti autoctoni. I volumi di acqua risultanti ridotti potrebbero essere invasati in specifiche vasche con possibilità di riutilizzo delle acque (per servizi o irrigazione) o più semplicemente drenanti (in funzione della tipologia del suolo).

¹³<http://www.ordinemedicifc.it/wp-content/uploads/Pesticidi-e-salute-ODM-Pistoia.pdf>

¹⁴<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0013935122012622?via%3Dihub>

¹⁵<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1438463921000705>

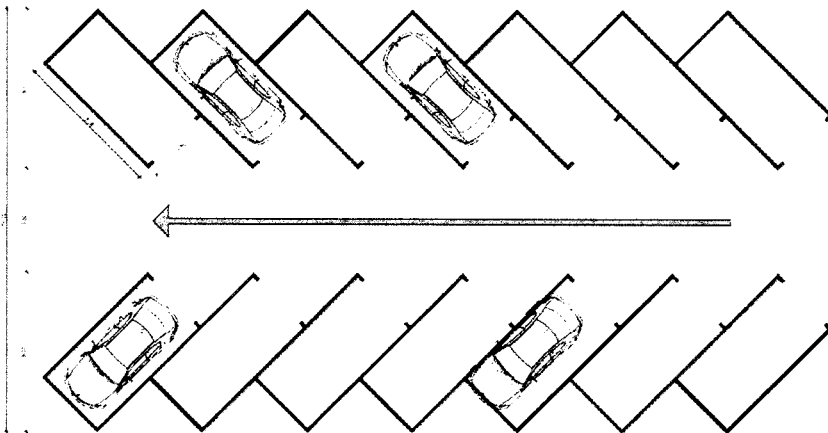
¹⁶<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0045653517317009?via%3Dihub>

MFL RG
JPP OR UK
Nede

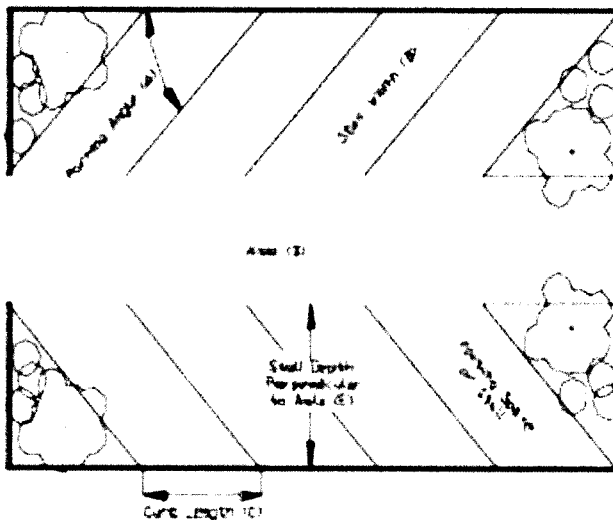
Osservazione n. 5 - Modifica della struttura del parcheggio

Una ulteriore modalità per ridurre le superfici a parcheggio residue può essere ottenuta mediante una diversa disposizione dei posti auto e la riduzione dell'ampiezza delle corsie di circolazione delle auto.

Se si introduce il parcheggio a spina di pesce (30 o 40 o 60 gradi) le strade interne nel parcheggio potrebbero diventare a senso unico, così 'liberando' il terreno dall'asfalto e creando spazi per le isole verdi di alberi, cespugli, erbacee perenni, come si osserva dai disegni¹⁷ e dalle foto di seguito riportate.



Esempio di parcheggio a spina di pesce con corsia a senso unico



Esempio di inserimento di spazi verdi in un parcheggio a spina di pesce

¹⁷ <https://bim.acca.it/progetto-parcheggi-dwg/>

UA OE RE
PPP AP Nedde

Da letteratura¹⁸ si evince che le aree di parcheggio che utilizzano parcheggi su due lati doppi a 40 gradi e corsie di marcia a senso unico possono rientrare facilmente in uno spazio di 12-13 metri. I parcheggi ad angolo retto (90 gradi) hanno in genere corsie di marcia a doppio senso, per cui la larghezza del layout può arrivare a 18-19 metri.

Il parcheggio a spina di pesce presenta inoltre una maggiore facilità con la quale si manovra, ossia come si entra ed esce dal posto auto. Si è riscontrato che il posto auto perpendicolare al senso di marcia all'interno della corsia è quello più problematico dal punto di vista della manovra e quindi dei tempi di utilizzo; in questo senso i parcheggi più funzionali sono senza dubbio quelli a spina di pesce.

Nelle attuali realizzazioni di parcheggi è inoltre sempre più comune di realizzare le aree verdi a piano strada (si vedano le immagini riportate nella Osservazione n. 2- Riduzione superfici a parcheggio per combattere l'inquinamento atmosferico). In questo modo l'area parcheggio assume maggiore valenza verde e risulta più un "unicum" più attrattivo.

Si chiede:

- la modifica dell'attuale assetto del parcheggio con l'introduzione di posti auto a spina di pesce, l'introduzione di corsie di marcia a senso unico e la creazione di aree verdi negli spazi residuali.
- di realizzare le aree verdi al piano strada senza l'utilizzo di cordoli che ne circoscrivano la superficie.

Osservazione n. 6 - Rendere il comparto facilmente accessibile e in sicurezza per le biciclette

La crisi climatica, la penuria energetica e il conseguente aumento dei suoi costi impongono un cambio di paradigma rispetto alle scelte e alle soluzioni progettuali realizzate fino a pochi anni fa. Cambiamenti di stile di vita, anche in rapporto alla mobilità, fino adesso ritenuti scelte di cittadini più sensibili alle esigenze dell'ambiente e del clima, potrebbero diventare in un futuro non molto lontano, una necessità per la maggior parte della popolazione non più in grado di permettersi di sostenere i costi di una vita basata sull'uso energetico indiscriminato. Per questo è opportuno che un intervento destinato a durare nel tempo si proietti nel futuro e tenga conto delle esigenze dei cittadini nei prossimi anni/decenni. Che al supermercato si vada in automobile per comodità e indipendentemente da dove si abiti non è più un assioma e non può rappresentare la sola e unica base della progettazione. Questo è ancora più realistico in una situazione come quella del comparto ex-camiceria Leva che si trova non lontano dal centro paese e pertanto facilmente accessibile dagli abitanti con mezzi diversi dall'automobile.

Questo quadro è ampiamente sostenuto dal "Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024"¹⁹ predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims) e approvato dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni il 4 agosto 2022 dove fra l'altro si legge l'intento di "*promuovere un cambio di mentalità sull'uso del mezzo a due ruote, sviluppando ogni sforzo affinché si affermi un cambio di paradigma della mobilità a partire dagli studenti delle scuole di primo grado arrivando in maniera trasversale a tutti gli strati della popolazione fino a giungere fino agli operatori economici. L'obiettivo è che la bicicletta acquisisca piena dignità di mezzo di trasporto, non solo ecologico e salutare, ma anche conveniente, efficiente e sicuro per gli spostamenti delle persone e delle merci.*"

L'amministrazione comunale ha ripetutamente parlato di uno studio sulla mobilità sostenibile che sarebbe stato effettuato per migliorare la viabilità ciclistica e pedonale all'interno del paese e del quale in un prossimo futuro potremmo vedere le prime concrete realizzazioni. Sarebbe un peccato che gli sforzi

¹⁸ https://www.naturewithin.info/Roadside/Trees_Parking_Green%20Law.pdf

¹⁹ Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024, <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-08/PG%20Mobilit%C3%A0%20Ciclista%20e%20allegati.pdf>

MA OE VA
Node POP RE

dell'amministrazione nel favorire la mobilità sostenibile non trovassero un adeguato riscontro proprio nelle nuove realizzazioni del comparto ex camicerie-Leva.

L'attuale progettazione invece evidenzia importanti carenze nel soddisfare e promuovere le esigenze della mobilità sostenibile (pedonale, biciclette, e-bike) all'interno del comparto alle quali si chiede di sopperire. Per favorire l'uso di mobilità sostenibili per raggiungere il supermercato, l'edificio commerciale di vicinato e la palestra è importante creare un ambiente in cui le persone che giungono al comparto a piedi o in bicicletta non si sentano soltanto tollerate rispetto al traffico veicolare, ma diventino utenti prioritari. Questo si fa predisponendo le necessarie infrastrutture di accompagnamento, quali percorsi in sicurezza, rastrelliere per le biciclette, adeguati cartelli.

Questi elementi sembrano mancare negli attuali elaborati progettuali. Nella tavola di progetto 3.10, per esempio, vengono indicati il flusso veicolare e il flusso pedonale, ma viene omessa l'indicazione dei previsti flussi ciclabili. Questo rappresenta una importante carenza progettuale, in quanto lo studio dei flussi ciclabili è fondamentale per elaborare percorsi in sicurezza per le persone che raggiungono il supermercato in bicicletta. Dagli elaborati progettuali non si evince la presenza di rastrelliere né di percorsi dedicati che consentano il flusso delle biciclette in sicurezza in tutto il comparto (per es. dalla palestra al supermercato).

Si chiede:

- l'integrazione della tavola 3.10 con lo studio dei flussi ciclabili.
- la predisposizione di appositi percorsi ciclabili adeguatamente segnalati con cartelli e con segnaletica orizzontale all'interno di tutto il comparto in modo da garantire l'accesso e il movimento in sicurezza dei ciclisti tra supermercato, edificio commerciale di vicinato e palestra.
- la predisposizione di rastrelliere coperte con un numero adeguato di posti per le biciclette in prossimità del supermercato, della palestra, dell'edificio commerciale di vicinato e dell'edificio turistico-ricettivo. In tal senso si invita a conformarsi ai target da raggiungere entro il 2024 previsti dal "Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024" sopra citato che consistono nel *"ricavare almeno 30 posti biciclette coperti e sicuri e 30 posti biciclette in rastrelliere all'aperto all'interno di ogni e in prossimità di ogni edificio sede di attività pubbliche (scuole, sedi universitarie, ospedali, ambulatori, uffici amministrativi, tribunali, sedi comunali, parchi pubblici, strutture sportive, aree produttive, commerciali e logistiche, ecc.)... prevedendo una più precisa quantificazione del fabbisogno di sosta ciclabile da soddisfare in proporzione all'entità di addetti e utenti"*.

Osservazione n. 7 - Sicurezza in via Roma

La via Roma rappresenta un'importante asse viabilistico per l'ingresso al paese. Questa strada vede già oggi il passaggio di numerosi ciclisti che raggiungono il centro paese, ad esempio i dipendenti del CCR che usano la bicicletta quotidianamente per recarsi da Ispra al posto di lavoro. La presenza dell'ingresso/uscita delle auto dal supermercato su via Roma crea una situazione di potenziale pericolo per i ciclisti. L'attuale progettazione, infatti, limita la pista ciclabile al primissimo tratto di via Roma che parte dalla rotonda di via Fermi. Un ciclista che arriva dalla rotonda, diretto in centro paese, dovrebbe pertanto attraversare l'ingresso/uscita del supermercato su strada. Questo attraversamento, considerato anche l'incremento del numero di veicoli che il supermercato determinerà, rappresenta una situazione di evidente e alta pericolosità, che può essere ancora maggiore in situazioni di scarsa visibilità quali i pomeriggi invernali o le giornate di pioggia.

Inoltre, nell'attuale progettazione non è previsto alcun accesso diretto dei pedoni da via Roma, le sole alternative previste venendo dal centro paese sono due. La prima è prendere il marciapiede a destra di via

Roma, attraversare a livello del percorso ciclopedonale progettato e seguire la pista ciclo-pedonale che corre su via Fermi per poi girare a sinistra e raggiungere attraverso il parcheggio il supermercato: una soluzione che allunga di molto la strada da percorrere a piedi. La seconda soluzione è cercare di raggiungere il marciapiede progettato all'interno del comparto, parallelo agli edifici di progetto 1.3, attraversando via Roma e percorrendo vari metri senza alcuna protezione lungo l'ingresso/uscita delle macchine; questa sarebbe anche l'unica soluzione per i pedoni diretti all'edificio commerciale di vicinato. Per i pedoni è pertanto fondamentale prevedere un accesso che li conduca in sicurezza a raggiungere il marciapiede che corre lungo la strada di uscita delle auto, parallelo agli edifici nel progetto indicati 3.1. E' importante inoltre che questo accesso non sia in promiscuità con il percorso ciclabile. Si ricorda infatti che il "Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024"²⁰ predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims) per l'infrastrutturazione ciclabile introduce l'obiettivo specifico OSp_3.6 "superare, ove possibile, il modello di itinerario promiscuo ciclopedonale, promuovendo la distinzione, salvo casi eccezionali, dei percorsi tra pedoni e ciclisti...".

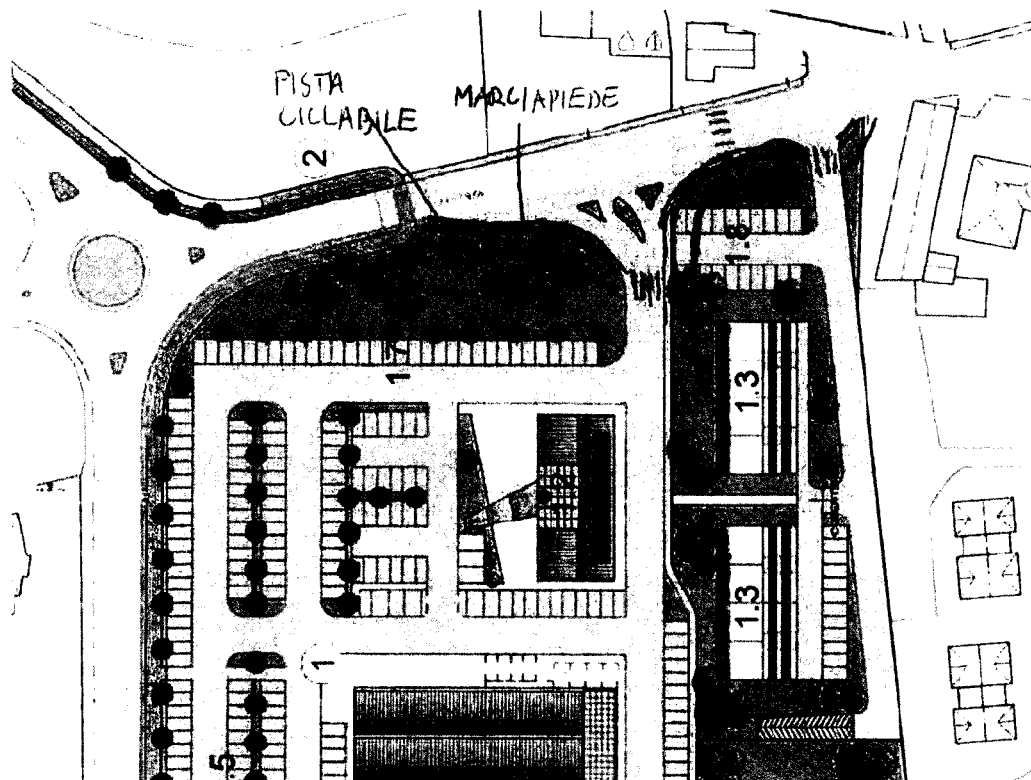
La separazione tra percorsi destinati a pedoni e disabili (marciapiedi) e percorsi ciclabili protetti destinati a ciclisti (piste ciclabili) garantirebbe una più adeguata e sicura circolazione, almeno in questo breve tratto. Questa separazione, infatti, che sarebbe auspicabile anche in altre parti del percorso ciclopedonale, è fondamentale in una zona che sarà verosimilmente molto più frequentata come via di accesso al supermercato e dell'edificio commerciale di vicinato. La superficie destinata a questi ampliamenti dovrebbe essere ottenuta attraverso la diminuzione delle aree di parcheggio in progetto, attualmente molto estese e con numero di posti che non tiene in conto alcuna sinergia/uso promiscuo tra parcheggi del supermercato e quelli della palestra.

Si chiede:

- **Il prolungamento della pista ciclabile lungo la via Roma** in modo da consentire il passaggio dei ciclisti in sicurezza in concomitanza con l'uscita e l'ingresso delle macchine nel comparto. Questo può essere realizzato con un percorso ciclabile in sicurezza che consenta alle biciclette l'attraversamento con passaggio pedonale prima dell'allargamento delle corsie di ingresso/uscita. Questa soluzione è correntemente applicata in ogni nuova realizzazione di supermercati/centri commerciali (ad esempio Burger King di Vergiate). Un possibile percorso del prolungamento della pista ciclabile e del marciapiede è rappresentato in rosso nella figura sottostante.

²⁰ Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024, <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-08/PG%20Mobilit%C3%A0%20Ciclista%20e%20allegati.pdf>

ANL QE UT RE
Neda JPS



- Creare accanto alla pista sopraindicata un marciapiede dedicato a pedoni e disabili per il tratto che congiunge il marciapiede con l'uscita su via Roma in direzione centro, prevedendo anche apposito passaggio pedonale su via Roma.
- Realizzare questi ampliamenti senza andare a discapito delle superfici delle aree verdi, ma rivedendo l'attuale superficie delle aree a parcheggio.

Osservazione n. 8- Effettuare la distinzione dei percorsi tra pedoni e ciclisti

Il progetto prevede la realizzazione di una pista ciclo-pedonale lungo via Fermi che partendo dall'attuale percorso-ciclopedonale di via Fermi, dopo aver attraversato via Roma, si ricongiunge al percorso ciclo pedonale in direzione della rotonda.

Si accoglie con favore questa realizzazione che consente di risolvere un problema di viabilità ciclista e pedonale attualmente presente su via Fermi. Il percorso ciclo-pedonale di progetto diventerebbe pertanto un asse di spostamento ciclistico importante lungo via Fermi.

All'altezza del supermercato l'utilizzo di questo percorso ciclopedonale in modo promiscuo sia da pedoni sia da ciclisti finirebbe col generare problemi di sicurezza per i pedoni e, allo stesso tempo, scoraggiare l'utilizzo dello stesso da parte dei ciclisti che preferirebbero la strada. Questa problematica è riconosciuta anche nel "Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024"²¹ predisposto dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (Mims) e approvato dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni il 4

²¹ Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili - Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana e extraurbana 2022-2024, <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-08/PG%20Mobilit%C3%A0%20Ciclista%20e%20allegati.pdf>

UA
 OR
 MA
 PPP
 RA

agosto 2022 che per l'infrastrutturazione ciclabile introduce l'obiettivo specifico OSp_3.6 "superare, ove possibile, il modello di itinerario promiscuo ciclopedonale, promuovendo la distinzione, salvo casi eccezionali, dei percorsi tra pedoni e ciclisti...".

La separazione tra percorsi destinati a pedoni e disabili (marciapiedi) e percorsi ciclabili protetti destinati a ciclisti (piste ciclabili) garantirebbe una più adeguata e sicura circolazione. Si ritiene che in un'area che viene interamente progettata ex-novo non si possa non applicare questo concetto, soprattutto alla luce della sua destinazione commerciale e della prevedibile considerazione che in un futuro non lontano pedoni e ciclisti saranno sempre più numerosi. La superficie prevista dal progetto per i parcheggi potrebbe essere destinata a questi ampliamenti.

Si chiede:

- la costruzione di percorsi pedonali e ciclabili separati al posto di un unico percorso ciclo-pedonale. Questo ampliamento non dovrà andare a discapito delle superfici delle aree verdi, ma essere realizzato diminuendo l'attuale superficie delle aree a parcheggio.

Osservazione n. 9 - Spostamento ingresso dei veicoli al supermercato da via Roma a via Fermi

L'attuale progetto prevede che l'ingresso al supermercato venga effettuato in via Roma, mentre in via Fermi è realizzato un ingresso dedicato al trasporto merci.

La scelta di effettuare l'ingresso e l'uscita delle automobili da via Roma rappresenta un notevole carico viabilistico sul principale asse d'accesso al centro paese. L'ingresso, inoltre, si troverebbe piuttosto vicino alla rotonda di via Fermi e pertanto non sufficientemente lontano dal passaggio livello per scongiurare la formazione di ingorghi durante la chiusura del passaggio a livello. Già oggi si assiste frequentemente a code su via Roma quando la chiusura del passaggio a livello si protrae per un tempo più lungo del normale o durante i momenti di punta quali la mattina o la sera. Queste situazioni non farebbero che aumentare, considerato l'incremento del traffico indotto dalla presenza del supermercato, confermate dalle analisi contenute nell'elaborato "Analisi dell'impatto viabilistico" del progetto, figure 35, 36, 37. L'ingresso/uscita delle automobili su via Fermi, in prossimità dell'ingresso previsto per le merci, non altererebbe gli attuali volumi di traffico essendo già localizzata su via Fermi l'entrata del supermercato Tigros oggi presente.

La costruzione dell'ingresso e uscita delle automobili su via Roma, pregiudicherebbe inoltre ogni possibile intervento futuro volto a valorizzare via Roma, asse storico di collegamento tra la stazione e il centro paese e prima immagine di Ispra che un visitatore ottiene quando accede al paese. L'importanza storica di questo asse è dimostrata dalla presenza di abitazioni e ville storiche, nonché dalla stessa camiceria Leva. L'attenzione che questo progetto dedica al complesso industriale storico con il mantenimento del camino potrebbe essere accompagnato nel futuro da una valorizzazione generale di via Roma che parta proprio dalla funzione storica di questo asse e si ispiri alle modalità di spostamento basate sull'uso della bicicletta degli operai che si recavano alla fabbrica. Un percorso ciclabile e pedonale potrebbe costituire quindi il perno di una futura valorizzazione di via Roma.

Limitare l'accesso al supermercato da via Roma soltanto a pedoni e biciclette sarebbe inoltre un invito per i cittadini del paese a recarsi al supermercato senza automobile e consentirebbe di valorizzare l'area antistante l'edificio commerciale di vicinato che, con l'allontanamento del passaggio delle automobili, potrebbe configurarsi in un gradevole spazio di svago in grado di attirare fruitori/consumatori.

Si chiede:

- di non realizzare l'accesso delle automobili al supermercato in via Roma, limitando l'accesso da via Roma a pedoni e biciclette
- di prevedere l'ingresso delle automobili da via Fermi in prossimità dell'attuale accesso ai veicoli commerciali, studiando opportune soluzioni per l'immissione su via Fermi e la non-interazione con il trasporto merci

Osservazione n. 10 - Conservazione e mantenimento degli alberi esistenti

Il bosco dell'area ex camiceria Leva ha una superficie boscata pari a circa 12.900 mq. L'attuazione del presente progetto prevede il taglio di tutta l'area boschiva presente sul terreno, appoggiandosi a un'istanza di compensazione forestale in due zone di diversi comuni, con **una superficie compensatoria pari a 78.620 mq:**

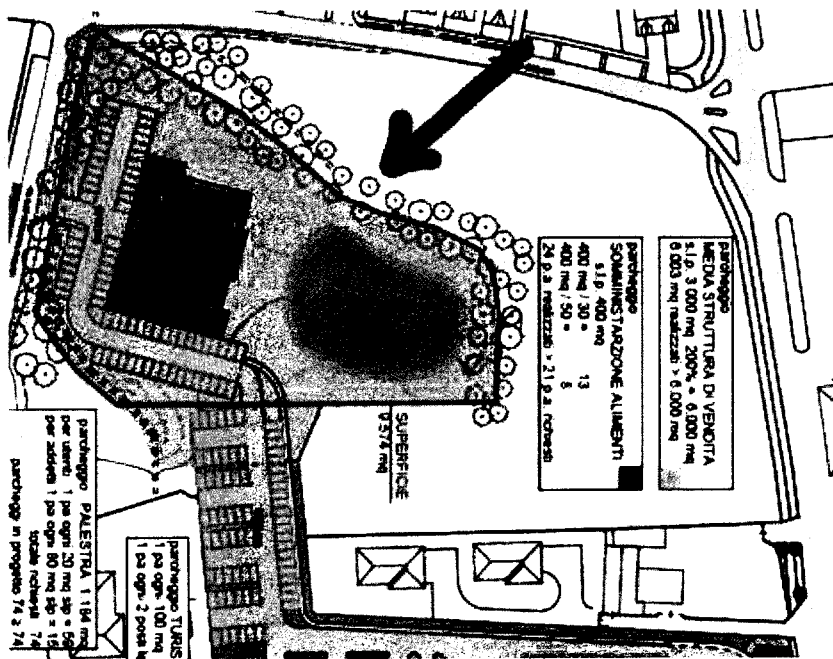
Zona 1 – Comune di Ispra – 9.620 mq
Zona 2 – Comune di Taino – 69.000 mq

Il progettista descrive un intervento di compensazione forestale nel comune di Taino per una superficie pari a 69.000 mq. Il programma di intervento vincola i terreni interessati nella compensazione per un periodo di **6 anni** e si organizza come segue: Messa a dimora di 3.100 trapianti; Intervento di miglioramento forestale di € 70.654,46; Manutenzione quinquennale € 124.149,40 e deduzione del valore del legname ricavato pari ad € 5.400,00, arrivando a un **valore totale di € 189.403,8**, equivalente a un costo di **€ 2,74498 per mq di foresta** (dal documento di progetto "Analisi del verde").

Per l'ammontare previsto per la compensazione dei 9.620 mq nel comune di Ispra, secondo il documento di Verifica di Assoggettabilità alla Vas si legge: «*si prevede, oltre alla formazione della depressione idraulica, dell'inerbimento di tutta l'area con la manutenzione di area a verde naturaliforme esistente»». La formazione della depressione idraulica e il solo inerbimento hanno un valore totale di **€ 105.329,970** (equivalente a una spesa di **€ 10, 9490 per mq di foresta**). (dal documento Relazione quadro economico TAVOLA 1.2B).*

È importante fare notare che la formazione della depressione idraulica non dovrebbe entrare nel computo della compensazione forestale. Come si evidenzia attraverso tutti i documenti ufficialmente presentati, cominciando dal documento "3.Progetto. ART. 7 – SMALTIMENTO REFLUI CIVILI E ACQUE METEORICHE": «*Le acque di origine meteorica dovranno essere smaltite all'interno del lotto della Baragiola mediante recapito ad una depressione a verde permeabile idonea al recupero a scopo irriguo dell'acqua piovana e successivo collegamento con idoneo impianto di pompaggio al colatore della Baragiola come previsto dal progetto di invarianza idraulica*», questa opera serve solo al progetto edilizio, che è obbligato a rispettare il principio di invarianza idraulica e idrologica delle acque meteoriche, perciò **non** va considerata come una compensazione forestale. Oggi non esiste sul posto un ecosistema acquatico e dunque questo "invaso" non rinforzerebbe nessun biosistema preesistente e non sarebbe di particolare utilità alla comunità, che ha il lago Maggiore per ricreazione, né educativo per la cittadinanza.

Per le due compensazioni forestali è importante fare notare che le essenze da piantare sono menzionate in modo generico e impreciso. Non siamo riusciti a trovare una pianificazione delle specifiche specie vegetali da mettere a dimora né il numero di ogni specie vegetale che sarà piantato. Nei documenti accessibili non è stato possibile individuare un crono-programma dei lavori di piantumazione per la compensazione forestale, che siamo convinti dovrebbero avviarsi in maniera concomitante all'inizio dei lavori di edilizia, evitando così sgradevoli ritardi e le insorgenze di ostacoli al completamento delle aree verdi usufruibili per la cittadinanza e necessarie per la biodiversità locale.



Secondo il documento di progetto "Analisi Del Verde Programma Integrato Di Intervento Area Ex Camiceria Leva Relazione Sullo Stato Di Fatto", la componente vegetale attualmente presente nell'area è rappresentata

MA
 Neda
 OR
 ORG
 VA
 RT

da un bosco composto principalmente di robinia, intercalato da alberi di betulla, quercia, frassino, pioppo e ciliegio. Tutte queste specie di alberi hanno un alto valore ambientale, e insieme ad altre di uguale valore ecologico, sono allevate, curate e vendute nel Vivaio Forestale Regionale del ERSAF - Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e alle Foreste della Regione Lombardia. Queste specie sono disponibili nel Vivaio ERSAF e consigliate come piante adatte al territorio lombardo per imboschimenti^{22,23}.

Noi pensiamo che sia un controsenso tagliare questi alberi ben radicati e che oramai compiono un rilevante ruolo per la biodiversità locale (per la fauna, per la flora arbustiva ed erbacea e per gli organismi edafici che generano un suolo sano) per rimediare successivamente comprando, insieme ad altre specie, individui delle specie già presenti e piantumarli in un altro posto. Considerando i drastici effetti dei cambiamenti climatici che si stanno succedendo in tutto il nord d'Italia, ci preoccupa non avere certezza che la messa a dimora di queste nuove e giovani piante in altre località sia seguita da successo e dalla sopravvivenza degli alberi. Crediamo inoltre che i nuovi alberi facenti parte della compensazione non riescano a compensare il vigoroso bosco che attualmente possiede il comune di Ispra in centro paese.

Il patrimonio forestale, che include pure i piccoli boschi, è componente del **Capitale Naturale, bene pubblico** e parte fondamentale del **paesaggio storico e culturale italiano**, rappresenta una **eredità ambientale** del passato del paese. Questo nuovo progetto costruttivo dovrebbe sommare invece di sottrarre: partendo dalla proposta dei progettisti di aggiungere alberi e arbusti nella zona boschiva del Baragiola, si dovrebbe anche conservare e sistemare il bosco già esistente sul terreno dell'area ex camiceria Leva.

Si chiede:

- che venga redatto un censimento e una valutazione delle piante esistenti da effettuarsi da un ente indipendente dal committente con lo scopo di conservare il bosco attuale in tutta sicurezza mantenendo le piante in buono stato sanitario, per il beneficio dei residenti ispresesi e dei clienti del supermercato. Il censimento dovrà fornire informazioni tra l'altro su: numero piante in totale, denominazione / identificazione dell'albero, posizione esatta (coordinate degli alberi), genere/specie, anno di impianto, altezza, diametro tronco, diametro chioma, stato della pianta (stima di vitalità), eventuale presenza di parassiti, stato legale (ad esempio Monumento naturale), fotografia dell'albero, valutazione delle condizioni di stabilità
- che sulla base del censimento vengano mantenuti gli esemplari arborei che presentato un buono stato sanitario e che non rappresentano un problema per la sicurezza
- di predisporre e condividere un piano dettagliato di piantumazione con indicazione del numero di alberi, specie, grado di maturità, densità etc.
- di adattare i disegni del parcheggio partendo dal risultato di queste indagini del verde esistente e realizzare alcune zone di parcheggio intorno agli alberi che ci sono già
- di predisporre e condividere un crono-programma dei lavori di piantumazione per la compensazione forestale che dovranno essere avviati contestualmente ai lavori di edilizia.

²² <https://www.politicheagricole.it/flex/cm/pages/ServeBLOB.php/L/IT/IDPagina/17262>

²³ <https://www.ersaf.lombardia.it/>

Ua OE MFL
Ned. PCC RE

Osservazione n. 11 - Sostituzione del prato stabile

Si formulano forti perplessità per la creazione di un prato stabile. Per sua natura il prato necessita:

- di acqua irrigua che in certi periodi dell'anno può non essere disponibile anche per decreti comunali che ne limitano l'utilizzo;
- di ripetuti tagli con conseguente uso di energia (e quindi con produzione di emissioni dannose per il clima) nonché di costi relativi all'uso di manodopera;
- di fertilizzanti che poi finiscono nel terreno, nei fiumi e nel lago.

Si ritiene molto più efficace e sostenibile piantare alberi, cespugli e/o piante perenni/graminacee come nelle foto e nella documentazione di seguito riportate.

Il decreto 10 marzo 2020 del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio²⁴ fornisce "Criteri ambientali minimi per il servizio di gestione del verde pubblico e la fornitura di prodotti per la cura del verde" a cui attenersi.



Esempio della Biblioteca degli alberi a Milano (BAM)²⁵

Si chiede:

- la sostituzione del prato stabile con aiuole comprendenti alberi, cespugli e/o piante perenni/graminacee.

Osservazione n. 12 - Il giardino verticale e i tetti verdi

Il progetto prevede la realizzazione di un giardino verticale. "Il giardino verticale è una soluzione green che consente di arredare le pareti prefabbricate verticali ed esterne attraverso **strutture sulle quali radicano le piante**, il tutto **alimentato** da un impianto di ferti-irrigazione **programmato** secondo le necessità del

²⁴ <https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2020/04/04/20A01904/sg>

²⁵ <https://bam.milano.it/schede-botaniche/giardini-di-piante-perenni-by-piet-oudolf/>

ATC @ CA
Nede PPO RE

giardino”²⁶. Questa tecnologia verde è particolarmente indicata per risolvere problemi di impatto **eco-visivo** e contaminare di verde gli spazi produttivi, facciate esterne o ambienti lavorativi e presenta straordinaria capacità **adattativa alle esigenze progettuali**.

Il giardino verticale, a lungo termine, non è la soluzione del verde per Ispra e la ex Camiceria Leva, in quanto è una struttura altamente dipendente dalla gestione umana e ad altissima dipendenza dalla struttura tecnica (basterebbe infatti un’interruzione di elettricità, un guasto tecnico, un divieto a usare l’acqua e questa ‘struttura di impatto eco-visivo’ diventerebbe esteticamente sgradevole).

Inoltre, il giardino vegetale necessita di un uso continuo di risorse quali acqua, fertilizzanti etc. Le temperature estive contro pareti e pavimentazioni adiacenti saranno altissime e nessun ‘verde’ riuscirà a prosperare in quelle condizioni. I costi di manutenzione sono altissimi e queste risorse si potrebbero destinare ad altre soluzioni verdi più sostenibili, come la piantumazione di aree di perenni, alberi insoliti ecc. Queste difficoltà e i costi di d’impianto e di manutenzione sarebbero giustificabili in una zona altamente urbana (ad esempio Milano/Londra) dove non ci sono aree dove piantare alberi, rampicanti ecc.

La soluzione più sostenibile per coprire ‘le pareti prefabbricate’, se non è possibile piantare degli alberi, sarebbe di ricoprirle di rampicanti che si usano molto nelle nostre zone, e che oltre ad essere belli, possono sopravvivere a temperature altissime e vivere a lungo senza particolari esigenze, per esempio: glicine, rosa banksiae lutea (altezza fino a 12 m), akebia quinata, clematis armandii (sempreverde, fiori profumati), clematis cirrhosa (fiorisce d’inverno), Muehlenbeckia complexa (per muri all’ ombra), Jasminum officinale.



Clematis armandii²⁷

²⁶ <https://verdeprofilo.com/it/giardini-verticali>

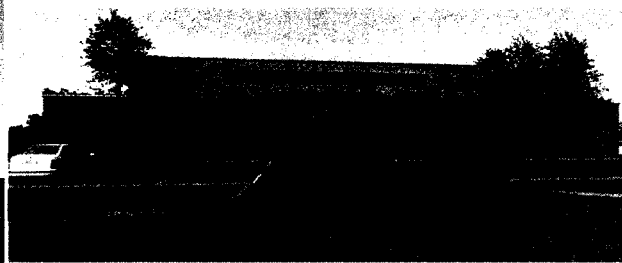
²⁷ http://dryades.units.it/scuole/index.php?procedure=taxon_page&id=20297&num=8307

UT OE MYL
Nada PPP RE



Glicini a Milano e a Castello Cabiaglio

Il progetto prevede anche un tetto verde sopra a palestra (come da immagini di progetto). Per la realizzazione del tetto verde ci si dovrà affidare a ditte specializzate nella realizzazione del verde pensile. Quello che è stato osservato per il giardino verticale vale per il tetto verde. Come si nota dai designi di progetto, intorno alla palestra c'è sicuramente abbastanza spazio per creare un'area verde piantando alberi/cespugli a terra.



Si chiede:

- di sostituire il giardino verticale con la creazione di pareti di rampicanti adatti alle nostre zone;
- di rinunciare alla realizzazione del tetto verde, ma ottenere lo stesso effetto aumentando l'estensione delle aree verdi, un maggior numero di alberi e di rampicanti;
- di specificare chi finanzia la creazione del tetto verde previsto nel progetto, chi paga la manutenzione, e quale è il costo stimato di creazione e manutenzione di tale progetto.

APL DE UK
Nella PPP RE

Osservazione n. 13 - Sostituzione dei filari con aree verdi sul modello della "foresta urbana"

Nel capitolo 'Progetto Del Verde' si afferma che 'la scelta delle piante e degli arbusti da utilizzare è stata indirizzata verso specie locali tipiche della zona (Biancospino, Carpino, Corniolo, Tiglio, Ontano, Sambuco e Sanguinello), per la creazione di filari (Pioppo e Platano) o per l'arredo di aiuole e parcheggi (Biancospino, Gelso, e Meli da fiore, piante a sviluppo contenuto). Tali scelte sono state fatte per creare un insieme che si integri armonicamente con la struttura architettonica prevista dal progetto di Variante al PII.'

La nostra preoccupazione è che queste piante non trovino un ambiente favorevole in cui svilupparsi. Purtroppo, l'attuale estensione dell'area impermeabilizzata pensata con i suoi 27000 mq di superficie impermeabile (su 39000 mq), come da tabella di progetto sotto riportata, creerà verosimilmente una forte Isola di Calore Urbano (ICU).

tipologia superficie	mq	coefficiente deflusso medio ϕ	superficie ragguagliata	coefficiente deflusso medio ponderale ϕm
superficie totale	39.053,00			
superficie edifici	7.150,00	1,0	7.150,00	
superficie strade e parcheggi	15.825,00	1,0	15.825,00	
Superfici pavimentazioni semipermeabili	2.330,00	0,7	1.631,00	
superficie giardini e aiuole	8.575,00	0,3	2.572,50	
superficie verde naturale	5.173,00	0,0	-	
superficie scolante impermeabile			27.178,50	0,70

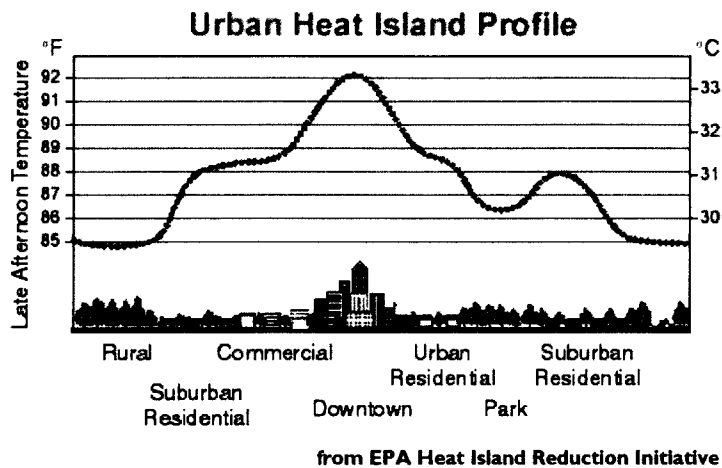
Tabella contenuta nel capitolo invarianza idraulica del progetto

Come si legge nel progetto Climactions^{28,29} finanziato dal Ministero della salute "il microclima alla scala urbana presenta un fenomeno del tutto particolare, quello della cosiddetta "Isola di Calore Urbana" (ICU). Le temperature misurate nelle aree urbane risultano significativamente superiori rispetto a quelle misurate nelle aree rurali circostanti. Negli ultimi decenni questa differenza di temperatura è arrivata a superare i 10°C. Se è vero, dunque, che la città è uno dei sistemi antropici con impatto maggiore sul cambiamento del clima, è vero anche che è il luogo in cui gli effetti di questo cambiamento si fanno sentire in modo più significativo, in forme più estreme, con impatti talvolta devastanti"³⁰.

²⁸ <https://www.isprambiente.gov.it/en/news/adaptation-and-mitigation-to-climate-change-urban-interventions-for-health-promotion>

²⁹ <https://deplazio.net/climactions/index.html>

³⁰ http://www.ecowebtown.it/n_24/pdf/11_EWT_24_Maria_PONE_stampa_76-87.pdf



Profilo delle temperature in ambiente rurale, commerciale, urbano e suburbano ³¹

In questo contesto riteniamo sia necessario abbandonare l'idea di piantare esclusivamente alberi isolati nei filari sparsi nel parcheggio e anche di non limitare la scelta delle essenze alle sole specie autoctone che forse non riusciranno a sopportare bene gli estremi delle condizioni di una Isola di calore (ICU).

Da letteratura scientifica³² si evince che le specie provenienti da habitat caldi o aridi, che tollerano le alte temperature o sono in grado di dissipare il calore grazie alle foglie di piccole dimensioni, risentiranno meno dell'energia irradiata da una superficie pavimentata. Specie decidue a foglia larga originarie di foreste temperate, come l'acero, il frassino, il pero etc. soffriranno di più.

Altri studi sulla natura e sui quartieri commerciali riportano che **una foresta urbana di alta qualità** è associata a visite più frequenti da parte dei consumatori, a una maggiore durata delle visite e alla disponibilità a pagare di più per i prodotti (Wolf, 2004)³³.

Un buon paesaggio e grandi alberi trasmettono un messaggio di cura e qualità dai commercianti ai loro potenziali clienti.

Si chiede:

- di sostituire i filari previsti dal progetto con aree verdi sul modello delle foreste urbane e di provvedere alla scelta di specie che risultino essere resistenti all'aumento delle temperature e che possano meglio adattarsi all'energia irradiata dalla superficie pavimentata.

³¹ https://www.researchgate.net/figure/Urban-heat-island-profile-of-different-districts-in-an-urban-area-8_fig1_282356895

³² Roger Kjelgren and Thayne Montague, Urban tree transpiration over turf and asphalt, 1997 <https://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.537.6800&rep=rep1&type=pdf>

³³ https://www.naturewithin.info/Roadside/Trees_Parking_Green%20Law.pdf

MFL
 Verde PPP RE

Osservazione n. 14- Copertura con rampicante delle metalliche nella zona carico-scarico merci

Lo spazio destinato allo scarico/carico merci, posizionato ad Ovest rispetto al fabbricato, sarà la zona di servizio della nuova attività commerciale.

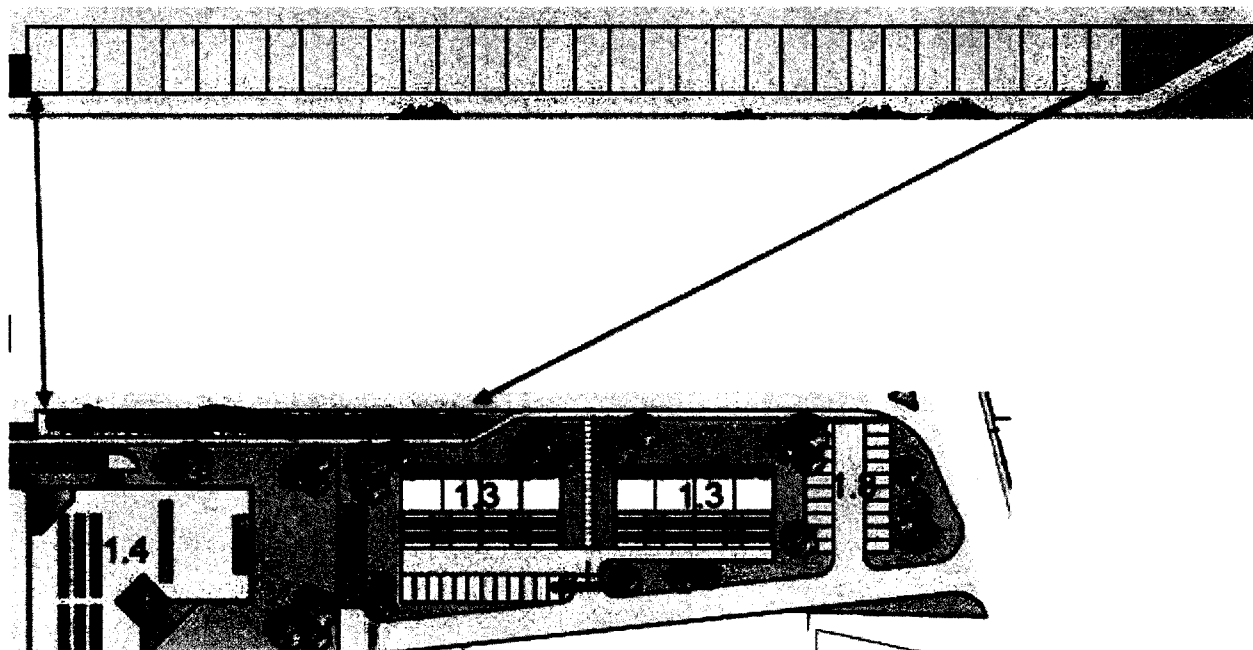
Al fine di mitigare l'impatto visivo della zona adibita a carico e scarico merci nei confronti dell'area circostante, dei percorsi e in particolare degli edifici circostanti che si affacciano o si affacceranno, è prevista la realizzazione di una schermatura ombreggiante in profili di metallo con diverse colorazioni nelle tonalità del verde, sorretta da un sistema di travi reticolari che consentono di coprire l'intera luce dell'area esterna destinata allo scarico merci, che separa l'edificio commerciale con il muro di recinzione posto sul confine del sedime.

Si chiede:

- di provvedere al rivestimento di queste travi metalliche con delle piante arrampicanti che non solo rafforzerebbero la 'schermatura visiva", ma donerebbero una immagine più gradevole e aiuterebbero ad assorbire i forti rumori generati dalle attività previste in questa zona (per dettagli sulle piante rampicanti riferirsi all'osservazione n. 12 - Il giardino verticale e i tetti verdi).

Osservazione n. 15- Sostituzione linea parcheggio con area verde

Tra una porzione delle unità abitative, l'edificio turistico-ricettivo e la superficie commerciale è progettata una lunga striscia di parcheggio asfaltato. Quest'area di sosta non è facilmente usufruibile né dalla struttura dell'albergo/residenza, né dalle unità abitative, né dallo spazio commerciale. Questa fascia asfaltata potrebbe essere riorganizzata come una zona alberata, magari fruibile dalle persone piuttosto che dalle macchine. Questa riorganizzazione migliorerebbe la vista dalle finestre degli edifici residenziali e ridurrebbe i rumori e l'inquinamento provocato dal traffico veicolare sottostante gli edifici progettati.



Si chiede:

- di togliere il prolungato parcheggio asfaltato dietro il progetto commerciale (vedere disegno) e sostituirlo con una superficie a verde e alberata.

Osservazione n. 16- Gestione della struttura sportiva

Secondo quanto si evince dal progetto la nuova struttura sportiva nasce dall'esigenza di dotare la vicina area sportiva di un servizio alla collettività di Ispra, tecnologico e moderno, in grado di ospitare le scolaresche e le varie attività sportive che tradizionalmente e da tempo gravitano nell'area sportiva esistente.

Si chiede:

- di specificare chi gestirà lo spazio della palestra, visto che essa è primariamente pensata per "le varie attività sportive che tradizionalmente e da tempo gravitano nell'area sportiva esistente"
- di specificare in quale modo i cittadini potranno accedere alla struttura.

Osservazione n. 17- Gestione del verde della Baragiola

Nella descrizione per il verde esistente della Baragiola si legge "Sono previsti, inoltre, nelle zone più fittamente alberate, abbattimenti di diradamento, soprattutto per quanto riguarda gli alberi giunti a fine ciclo vegetativo:

- abbattimento di alberi morti o deperenti;
- estirpazione di ceppaie;
- potature di tutti gli alberi attualmente ivi dimorati;
- messa a dimora nuovi alberi.

Si provvederà successivamente alla periodica manutenzione dei viali pedonali, previo diserbo dei tratti invasi dalle sterpaglie.

Per quanto riguarda gli interventi di manutenzione ordinaria programmata si prevedono sei tagli del tappeto erboso, uno al mese, per il periodo primaverile ed estivo".

Si chiede:

- di provvedere al parere di esperti indipendenti:
- i) per accertare se sussista la necessità di abbattere delle piante;
 - ii) per raccomandare delle sostanze "idonee" da utilizzare per il diserbo. È importante menzionare che essendo previsto un parco pubblico in questa area, ci sono dei diserbanti di sintesi chimica proibiti da decreto del Ministero della Salute³⁴ (per esempio il glifosato e i composti che lo contengono);

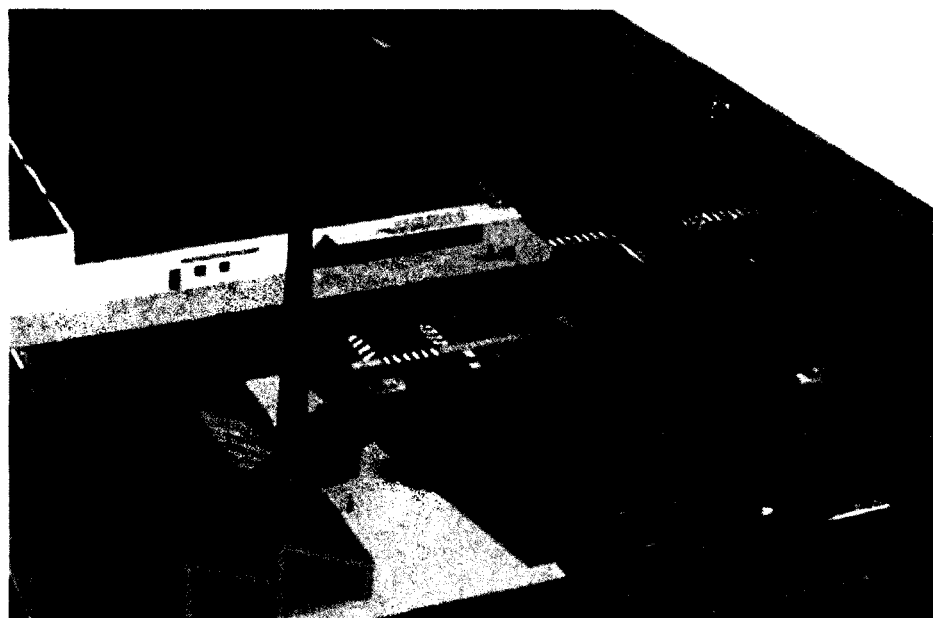
³⁴ <https://www.ilfattoquotidiano.it/2016/08/22/glifosato-scatta-il-divieto-alluso-in-parchi-pubblici-e-in-pre-raccolta-coldiretti-bene-ma-serve-stop-a-prodotti-importati/2988822/>

Mede
MFL
GPP Re

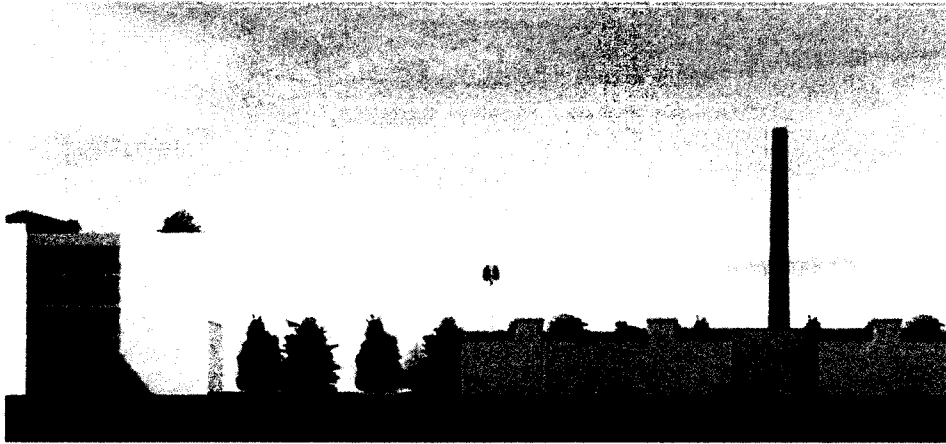
- iii) per pianificare ed organizzare le essenze vegetali da scegliere per la messa a dimora;
- iv) per studiare una gestione sostenibile del tappeto erboso, con molti meno tagli dei sei previsti con questo ottenendo una riduzione della manutenzione, un minor costo per macchine e combustibili e una minor emissione nell'atmosfera di CO2.

Osservazione n. 18: Rimozione cartellone sopraelevato

Il progetto prevede la sistemazione di un cartellone sopraelevato "TIGROS" che da un punto di vista visivo può entrare in concorrenza con la ciminiera del locale caldaie della vecchia camiceria Leva (vedi disegni di progetto). La ciminiera è l'unico elemento che rimane con forte carattere simbolico e culturale di una parte fondamentale della storia di Ispra.



WA QK KE
Nede PPP PPL



PROSPETTO NORD-OVEST EDIFICI RESIDENZIALI E TURISTICO RICETTIVO

Si chiede:

- di evitare la sistemazione del cartellone sopraelevato "TIGROS" che compete e intralcia la visione dell'originaria ciminiera del locale caldaie della vecchia camiceria Leva.

Ispra, 4 ottobre 2022

Gli osservanti:

Vincenzo Beniamino Angileri

Vincenzo Angileri

Patrizia Cerreoni

Patrizia Cerreoni

Robert Arthur Henry Edwards

Robert Arthur Henry Edwards

Nada Kojić

Nada Kojić

Anna Francesca Lecoq

Anna Francesca Lecoq

Patricia Pazos Pereyra

Patricia Pazos Pereyra

