

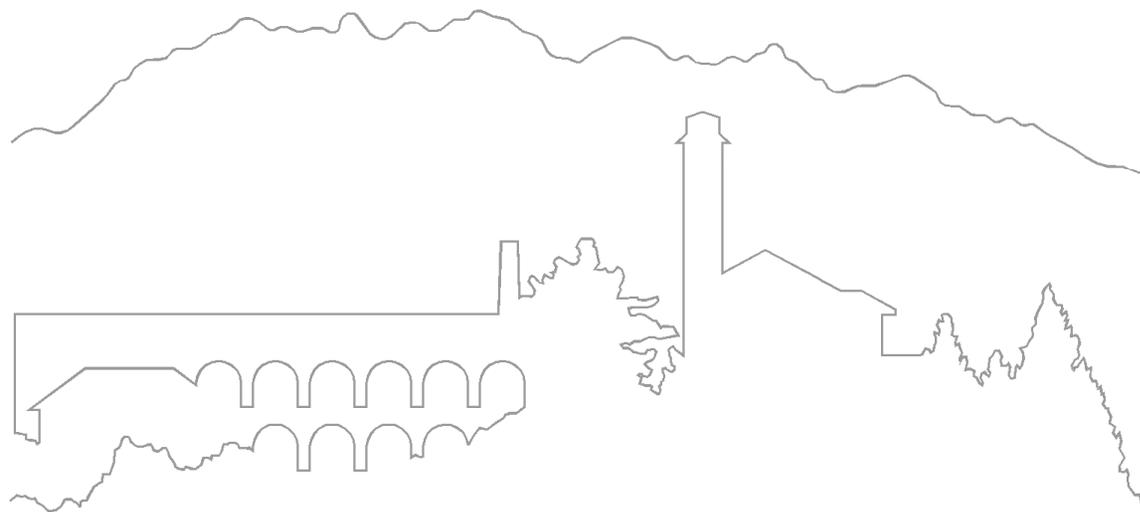


Regione Lombardia
Provincia di Varese

Comune di Cardano al Campo

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

DOCUMENTO DI PIANO - RELAZIONE GENERALE



SOMMARIO

1. Premessa e obiettivi del Documento di Piano	pag.	1
2. Quadro legislativo	pag.	9
3. Il contesto territoriale di riferimento	pag.	11
4. Le previsioni generali degli atti di pianificazione sovraordinata	pag.	15
5. Costruzione e rappresentazione del territorio cardanese	pag.	25
6. Il consumo di suolo	pag.	44
7. La mobilità	pag.	55
8. Le attività economiche	pag.	76
9. Popolazione e capacità edificatoria	pag.	94
10. Strumenti di gestione del territorio	pag.	126
11. La rete ecologica	pag.	137
12. Il sistema degli spazi aperti	pag.	150
13. Controllo e indirizzo delle trasformazioni territoriali	pag.	156
14. La città sociale	pag.	173
15. Partecipazione: la risorsa democratica	pag.	191
16. Bilancio del piano	pag.	194
17. Sintesi degli obiettivi e delle scelte del PGT	pag.	198

1

Premessa e obiettivi del Documento di Piano

Il Comune di Cardano al Campo ha adottato il DOCUMENTO PROGRAMMATICO PER L'AVVIO DEL PROCEDIMENTO con la delibera della Giunta Comunale n. 168 del 30.10.2007 e con esso ha definito gli indirizzi posti a base del nuovo piano urbanistico.

Gli scopi del Documento di Piano e possono essere così riassunti:

- A - Indicare gli scenari di sviluppo del territorio comunale** desunti dalla lettura comparata dei cambiamenti che hanno di recente interessato il territorio comunale e dalle condizioni delle componenti storico-ambientali e del paesaggio che lo connotano;
- B – Individuare il quadro di coerenza nel quale far convivere i cambiamenti** controllandone i possibili effetti e orientandoli verso soluzioni in grado di realizzare le aspettative e le opzioni strategiche fatte proprie dall'amministrazione comunale;
- C – Definire un quadro di azioni programmatiche** sostenute da appropriate valutazioni che sappiano produrre risultati attesi dirigendo le trasformazioni verso gli obiettivi desiderati.

Cardano al Campo intende utilizzare l'occasione del nuovo strumento urbanistico per interrogarsi sul proprio presente e riflettere sul futuro inserendosi nel più ampio dibattito sui destini che si delineano per territori, come questo, segnati da forti cambiamenti indotti da fenomeni sempre più legati alla diffusione/trasformazione dell'area metropolitana milanese.

Le premesse disciplinari che accompagnano la fase della pianificazione aperta in Lombardia dalla legge regionale 11 marzo 2005 n.12 spesso inducono a ripetere concetti che tendono a semplificare la realtà in cui si opera, assimilandola a casi astratti, e nascondendone volte i contorni originali.

Si può incorrere, così, nella pratica di recepire schemi di valutazione poco rappresentativi della condizione territoriale che si vuol pianificare. Si ottiene una eccessiva distanza tra dichiarazioni di principio impegnative da una parte e pratiche pianificatorie dall'altra che mantengono una forte inerzia con approcci che hanno origine in altri luoghi che la pubblica amministrazione si limita a recepire. Uno sguardo più attento alla situazione esaminata presuppone una descrizione dei fenomeni che la riguardano che non da per scontato un esito che scontato non è.

Precisare i contenuti di un piano significa anche precisare il significato dei termini utilizzati per descriverlo e per illustrarne le proposte.

E' opportuno, in queste premesse, esprimere con la maggior chiarezza possibile il significato che si attribuisce a termini ricorrenti che possono essere impiegati o letti con intendimenti molto diversi.

Termine	Contenuto corrente	Significato attribuito
IDENTITA'	<p>Caratteri del territorio, della cultura locale, che spesso vengono declinati in vernacolo o folklore locale.</p> <p>Da peculiarità oggettiva da tutelare può scivolare in "marketing territoriale", prodotto da esporre ad un indifferenziato mercato degli investimenti.</p>	<p>Complesso di relazioni tra il territorio, la sua morfologia, il paesaggio e il deposito di storia che su di esso si è stratificato nel corso tempo.</p> <p>Ad esso concorrono le modalità con le quali gli abitanti insediati hanno organizzato le loro attività materiali, pubbliche e private, civili e religiose.</p>
SOSTENIBILITA'	<p>Delle previsioni di piano che spesso diventa sopportabilità degli interventi da parte dei soggetti chiamati a realizzarli. Il carico ambientale viene tradotto in costi economici che non devono compromettere la realizzabilità dell'intervento e scoraggiare l'investitore.</p>	<p>Soddisfare i bisogni dell'attuale generazione senza compromettere la capacità di quelle future di rispondere ai loro. Il concetto di sviluppo sostenibile comporta limiti, ma non assoluti, bensì imposti dall'attuale stato della tecnologia e dell'organizzazione sociale alle risorse economiche e dalla capacità della biosfera di assorbire gli effetti delle attività umane.</p>
COMPETITIVITA' TERRITORIALE	<p>Capacità di attrarre investimenti a prescindere dagli effettivi bisogni del territorio e della comunità in esso insediata.</p> <p>Gara al ribasso per intercettare opportunità del mercato e, anche per questa via, dare ossigeno alle finanze locali.</p>	<p>Ricerca delle migliori condizioni a cui il mercato degli operatori e degli investitori può essere interessato a intervenire nella realizzazioni degli obiettivi stabiliti dalla pubblica amministrazione.</p>
QUALITA' DELLA VITA	<p>Risposta amministrativa alle insufficienze urbane che stimola il ricorso a soluzioni private-individuali, riducendo il perimetro delle relazioni sociali e imponendo con più forza i comportamenti pubblici e privati ritenuti virtuosi.</p> <p>La maggior attenzione dell'autorità pubblica si manifesta con l'introduzione di limiti e controlli che sostituiscono la capacità di attuare e diffondere pratiche sociali che rendano la città un luogo di incontro positivo.</p>	<p>E' segnata dalle <i>pratiche sociali</i> attraverso le quali i cittadini realizzano i loro obiettivi in sintonia con l'azione della Pubblica Amministrazione che li riconduce all'interesse generale.</p> <p>Un aspetto della città nella quale si costruiscono relazioni significative tra i cittadini sostenute da servizi e attrezzature con elevato contenuto sociale in grado di correggere, o quanto meno ridurre, le distorsioni inevitabilmente generate dal sistema storico-culturale dato.</p>

L'attenzione è posta sulla ridefinizione di uno spazio territoriale che eviti il rischio di un lento ma inesorabile degrado da sommatoria di interventi diffusi quanto isolati dagli obbiettivi e dall'e politiche promosse dalla Pubblica Amministrazione.

Lo stato del territorio e la fase di raffreddamento della crescita urbana nelle quali il PGT nasce ci propongono di guardare ai problemi della pianificazione con occhi nuovi considerando, innanzitutto, la necessità di un attenta valutazione del consumo delle risorse, di assicurare che la loro conservazione e rigenerazione prevalgono su ulteriori spinte verso nuove urbanizzazione che dilatino i margini del tessuto urbano consolidato.

Il riconoscimento della specificità della storia locale costituisce l'elemento sostanziale che consente di individuare nelle fratture e discontinuità avvenute nel sistema sociale e urbano, nel rapporto conflittuale fra sviluppo economico e risorse territoriali locali, i temi sui quali indirizzare un progetto di PGT in grado di produrre una nuova qualità del territorio.

Il Comune di Cardano al Campo ha alle spalle un costante impegno di promozione e aggiornamento degli strumenti di pianificazione e gestione del territorio che giungono fino al Piano dei Servizi redatto sulla base della legge regionale 1/2001.

Il continuo monitoraggio delle esigenze del territorio ha messo in luce i temi su cui si deve misurare il nuovo PGT e che sono stati riassunti in un elenco dal quale è partito il lavoro di organizzazione degli obbiettivi di piano.

Con delibera del Consiglio Comunale n.31 del 12.7.2007 "Linee programmatiche relative alle azioni ed ai progetti da realizzare nel corso del mandato" il Comune di Cardano al Campo ha fissato i principi guida su cui si debbono ispirare le scelte per il governo del territorio del nuovo PGT.

I punti su cui vertono gli indirizzi sono:

- *Determinazione di non occupare nuove aree d'espansione edificatoria (mantenimento dell'attuale capacità insediativa di circa 15.000 abitanti).*
- *Massima tutela della nostra brughiera e delle aree verdi.*
- *Attuare, in conformità con le indicazioni legislative, la Valutazione Ambientale Strategica del PGT*
- *Elaborazione di un programma ordinatore dello sviluppo dell'area nord-ovest che fissi gli obiettivi e le caratteristiche irrinunciabili degli interventi, con indicazione di metodo d'analisi e di progettazione che favoriscano un'elevata qualità urbanistica, architettonica, del verde urbano e della mobilità.*
- *Le scelte viabilistiche e sulle reti ciclabili saranno prescrittive e vincolanti su qualsiasi zona del piano.*
- *Promuovere l'efficienza energetica, un efficace risparmio delle risorse idriche, sistemi per la mobilità sostenibile e per la prevenzione dei rischi naturali e del dissesto idrogeologico.*
- *Verifica delle zone e dei fabbricati da escludere dalle norme per il recupero dei sottotetti*
- *Continuare nel recupero del centro storico come già fatto in questi anni con incentivi volumetrici per comparti edilizi d'interesse corti, investendo in opere pubbliche per migliorarne l'attrattività e per trainare investimenti privati.*
- *Mantenimento delle aree previste per servizi pubblici (standard residenziali) con particolare salvaguardia della zona sportiva.*
- *Verifica del dimensionamento delle zone per attività produttive a salvaguardia d'attività esistenti non inquinanti.*
- *Stimolare la reintroduzione d'attività economiche e servizi nel nucleo centrale di Cardano.*
- *Progetti specifici per i singoli nuclei urbani che sappiano coniugare la conservazione dei connotati storici con la realizzazione di una nuova vivibilità consona alle moderne aspettative dei cittadini.*
- *Attuare piani integrati d'intervento per aree dismesse secondo quanto previsto dall'amministrazione.*

Successivamente lo sviluppo dell'impostazione amministrativa si è avvalso di specifiche indagini e di ulteriori approfondimenti da parte degli organi comunali. Questo passaggio ha consentito una più puntuale definizione degli obiettivi di piano che sono stati articolati in otto gruppi di temi con relativi orientamenti che raccolgono e ordinano le esigenze espresse dalla comunità locale.

- **Obiettivo 1**
*Favorire scelte che riducono il consumo di suolo.
Migliorare la qualità urbanistica e architettonica, favorire una equilibrata integrazione delle funzioni.*
- **Obiettivo 2**
Tutela dell'area boscata in quanto riserva di biodiversità e garanzia di equilibrio ecologico del territorio.
- **Obiettivo 3**
Proteggere e valorizzare il patrimonio urbano tradizionale.
- **Obiettivo 4**
Promuovere la salute attraverso adeguate misure di riduzione dei carichi ambientali.
- **Obiettivo 5**
Promuovere il riordino del paesaggio costruito e migliorare le performance del sistema urbano.
- **Obiettivo 6**
Favorire, tenendo conto della disponibilità di territorio e di risorse e tramite misure atte a sfruttarne il potenziale, lo sviluppo di attività economiche, individuando la combinazione ideale di servizi, infrastrutture e politiche di promozione economica.
- **Obiettivo 7**
Promuovere gli spazi pubblici, la loro qualità urbanistica, la loro funzionalità e fruibilità.
- **Obiettivo 8**
Incrementare la mobilità non motorizzata (pedoni e ciclisti), la sicurezza e la qualità di vita nei quartieri, anche attraverso adeguati progetti urbanistici e architettonici.

Considerazioni preliminari al progetto di PGT

Accanto a cospicue dotazioni di strutture e spazi per la collettività esiste nel territorio comunale un diffuso ‘capitale sociale’ incorporato nei luoghi sotto forma di senso di appartenenza e di tradizioni consolidate, e un ‘capitale relazionale’ dato dalla capacità di cooperare per la salvaguardia e valorizzazione del territorio, che offre una solida base di lavoro per raggiungere i traguardi che la Pubblica Amministrazione si pone.

L’elaborazione del Documento di Piano intende tradurre nel linguaggio della pianificazione territoriale le condizioni strutturali del territorio e le opportunità che identificano i “sistemi” sui quali poggerà l’assetto futuro e in essi dei valori e degli obiettivi non negoziabili che sono l’espressione dell’integrità fisica, la qualità ambientale, storica, culturale locale.

Dalla reinterpretazione degli elementi fisici e sociali positivi della città conosciuta proiettati verso il futuro, si lega un modello insediativo attento ad un corretto rapporto con lo spazio disponibile, nel quale effettuare scelte selettive orientate alla conservazione delle risorse territoriali, alla sostenibilità ambientale e alla solidarietà sociale: tutti elementi messi a repentaglio da un’urbanizzazione intensa e frammentaria che produce modelli urbani che allontanano dagli obiettivi proposti.

All’assetto fisico del territorio si accompagna un recupero della “urbanità”, obiettivo ricco di significati: piacere di vivere la città per il suo carattere aperto e sociale; eterogeneità, sicurezza, apertura, radicamento locale, sensazione di appartenere a una comunità riconoscibile.

Migliorare l’abitabilità territoriale, costruire una nuova urbanità, passa attraverso la realizzazione di progetti anche delimitati per settore e aree tematiche diverse, ma orientati a obiettivi generali.

Il contesto urbanizzato: ai confini della metropoli

Il Documento di Piano riconosce che la scala più appropriata per affrontare i nodi territoriali di una realtà come quella di Cardano al Campo deve comprendere l’insieme dei comuni che gravitano attorno al sistema aeroportuale di Malpensa.

Questa è la considerazione che ha spinto nel 1973 i comuni di Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Golasecca, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo e Vizzola Ticino a costituirsi in Consorzio Urbanistico Volontario (CUV).

Sussiste inoltre un rapporto di stretta interdipendenza con il Comune di Gallarate rispetto al cui sistema insediativo si è creata una evidente saldatura.

Cardano al Campo si configura come un intreccio di relazioni determinate dai più recenti sviluppi delle infrastrutture stradali, dal sistema socioeconomico fondato sulla mobilità su gomma al quale, col tempo, si sono aggiunte gli effetti prodotti dalle attese degli investimenti legati allo sviluppo aeroportuale.

Il quadro di riferimento territoriale ha indotto spesso i comuni dell’area ad adottare decisioni urbanistiche che hanno cercato di catturare i potenziali investitori al di fuori di una logica pianificatoria attenta alle coerenze del “sistema dell’area”.

Appare però possibile e necessario affrontare il tema di una nuova progettualità ‘a rete’ pensando, ad esempio, a percorsi continui pedonali-ciclabili integrati a strade e fermate del trasporto pubblico, alle comunicazioni telematiche, al coordinamento localizzativo delle funzioni economiche polarizzate con elevata attrattività.

I progetti infrastrutturali dell’area, nel futuro dovranno avere come obiettivo quello di migliorare i caratteri di integrazione al contesto, e evitare una progettazione separata delle opere rispetto al territorio di cui dovrebbero essere parte mettendo in valore le connessioni con il tessuto urbano e territoriale locale.

L'intreccio di storia e natura

Il paesaggio nel quale si colloca il territorio amministrativo di Cardano al Campo è risorsa unica, patrimonio nel quale si riflette in modo tangibile e immateriale la storia in evoluzione di questa comunità.

La sedimentazione storica costituisce un complesso di elementi strategici disponibili, se ben compresi nella loro natura profonda, ad intrecciarsi virtuosamente con lo sviluppo sociale ed economico, nel segno della qualità e del benessere nel territorio locale. Sinteticamente le azioni saranno orientate a riconoscere e promuovere il patrimonio esistente in tutta la ricchezza e diversità e a individuare contesti ambientali e metodologie per la loro valorizzazione culturale.

In particolare per il riuso e valorizzazione del patrimonio storico sarà centrale l'impegno a progettare un organico piano di recupero e di rivitalizzazione del patrimonio edilizio costruito.

In un contesto come quello di Cardano al Campo, dove si intrecciano strettamente innovazioni economiche e permanenza di memorie delle matrici urbane, rurali, naturali, il ruolo della campagna e della natura appare molteplice e complesso non solo per proteggere gli elementi riconoscibili della storia locale ma anche per reintrodurre o reinventare un nuovo ruolo per queste componenti in un nuovo e creativo progetto di territorio.

Assumono nuovo senso alcuni elementi della pianificazione territoriale, come la nostra *greenbelt* costituita dalla brughiera e dai residui di organizzazione agricola per delimitare l'urbanizzato e incentivare il riequilibrio ambientale, e come i corridoi per integrare la rete di percorsi locali e per creare uno stretto rapporto tra il "sistema del verde" e il "sistema urbano" secondo un'idea di vero e proprio metabolismo economico-ambientale dell'area Malpensa.

Le basi economiche

Un futuro fatto di continuità e cambiamenti dell'ambiente socio-economico vede alla base dimensioni e qualità disponibili, da cui sviluppare processi di indirizzo del sistema senza trascurare aspettative sociali di breve periodo soprattutto in questa fase di crisi economica.

Dove sussiste una concentrazione di domanda, lo sviluppo dell'offerta appare più facile: nei poli urbani come quello di Gallarate al quale Cardano al Campo appartiene, dotato di dimensione "economicamente" rilevante e con elevato grado di servizi e infrastrutture di supporto.

Cardano al Campo è il punto di congiunzione tra il tessuto urbano e il sistema aeroportuale.

Il futuro sarà in gran parte determinato dalla capacità di governare l'equilibrio tra la continua espansione dell'aggregato urbano (regione metropolitana milanese) di cui il territorio di Cardano al Campo fa parte, con i processi di cancellazione delle identità 'minori' che ciò comporta e la ricerca di una distinzione in grado di promuovere uno specifico e originale ruolo urbano avvalendosi di sperimentazioni innovative di modelli insediativi e della valorizzazione delle potenzialità offerte dagli elementi ambientali di pregio presenti o da ricostruire.

Attuale situazione degli strumenti urbanistici di Cardano al Campo

Il Comune di Cardano al Campo (VA) è dotato di PRG approvato con delibera n. 11107 del 9.7.1991 dalla Giunta Regionale della Lombardia.

Allo strumento urbanistico sono state apportate successivamente modifiche in variante in occasione della formazione del Piano dei Servizi in adeguamento alla legge regionale 1/2001 che è stato approvato il 21 e 23 maggio 2003 e reso esecutivo con pubblicazione sul BURL n. 26 del 26.6.2003.

Tra le due date di approvazione del PRG e del Piano dei Servizi si situa la approvazione del Piano del Centro Storico approvata dal Consiglio Comunale il 28.04.1999 e resa esecutiva con pubblicazione sul BURL n.33 del 18.8.1999.

Il complesso della strumentazione urbanistica vigente si compone quindi di elaborazioni risalenti a tre fasi ben precise della pianificazione urbanistica recente (1991, 1998, 2001) che presentano differenti gradi di adesione alla realtà locale e conseguenti problemi di omogeneità tra le discipline del territorio da essi prefigurate.

Le successive elaborazioni segnano evidenti elementi di discontinuità sia per le specificità trattate (piano urbanistico generale, piano per il centro storico, piano dei servizi) sia per le differenze temporali nelle quali sono maturate.

Il compito del PGT si muove nello spazio non sempre agevole tra continuità e innovazione. Non si propone una palingenesi 'a priori' della pianificazione ma di collocarsi nel solco storico che ha contrassegnato le scelte territoriali rileggendone le potenzialità su cui si sono formati e gli effetti prodotti in rapporto ai cambiamenti che nel frattempo si sono succeduti e hanno mutato il paesaggio urbano e la struttura socio-economica di Cardano al Campo.

Cardano al Campo: Clima e Dati Geografici

Altitudine

altezza su livello del mare espressa in metri

Casa Comunale 240

Minima 222

Massima 259

Escursione Altimetrica 37

Zona Altimetrica pianura

Coordinate

Latitudine 45°38'59"28 N

Longitudine 08°46'13"44 E

Gradi Decimali 45,6498; 8,7704

Locator (WWL) JN45JP

Misure

Superficie 9,38 kmq

Classificazione Sismica sismicità molto bassa

Clima

Gradi Giorno 2.880

Zona Climatica (a) E

Confini di Cardano al Campo

Comuni di prima corona (immediatamente confinanti):
Casorate Sempione, Gallarate, Samarate, Somma Lombardo

Cardano al Campo: aerofotogrammetrico



2

Il quadro legislativo

Il Comune di Cardano al Campo è chiamato a fare le proprie scelte di pianificazione territoriale in una fase in cui la legge urbanistica regionale della Lombardia n.12 dell'11 marzo 2005 è sottoposta a iniziative di adeguamento a seguito delle prime applicazioni sul campo e delle necessarie messe a punto, peraltro già previste dal legislatore regionale al momento dell'approvazione del primo testo legislativo.

Tra le modifiche assume particolare rilievo la Dgr 1.10.2008 n. 8/8138 che definisce i criteri per la redazione del Piano di Governo del Territorio nei comuni compresi tra 2001 e 15.000 abitanti, fascia alla quale appartiene anche il Comune di Cardano al Campo, che era già prevista dal comma 3 dell'art.7 della stessa legge regionale 12/2005.

Il superamento della pianificazione derivata dalla vecchia legge urbanistica 1150/1942, seppur con le innovazioni introdotte da successive leggi frutto perlopiù di mancate riforme organiche, è avvenuto dopo un lungo ventennio di progressiva riduzione del ruolo della pianificazione territoriale pubblica.

La legge regionale sostituisce la forma del piano precedente eliminandone le rigidità. La rigidità è la principale imputata della incapacità dei vecchi piani di aderire ai mutamenti e alla velocità con cui si producono. Ma la rigidità viene imputata alla 'pretesa' di stabilire obblighi e standard inderogabili connessi agli interventi di trasformazione del territorio con il conseguente superamento di importanti presidi della città pubblica.

La nuova stagione dell'urbanistica regionale è perciò gravida di rischi anche per la coincidenza con il ruolo assunto dalla finanza nell'indirizzare gli investimenti edilizi e nel contestuale indebolimento dell'autonomia finanziaria dei comuni limitata dalle restrizioni della spesa pubblica.

La cornice entro la quale la legislazione lombarda si colloca rappresenta il punto d'approdo del criterio che individua l'assetto del territorio come conseguenza del libero gioco degli attori presenti sulla scena locale in un rapporto sempre più indistinto tra iniziativa privata e scelte delle pubbliche istituzioni.

Il ruolo della mano pubblica si riduce progressivamente ad arbitro neutro di molteplici interessi e conflitti che spontaneamente si generano e per i quali il piano rappresenta il quadro di riferimento tanto più efficace quanto meno è rigido e condizionante.

Naturalmente il rovesciamento dei presupposti disciplinari su cui si è sempre fondata la pratica pianificatoria è giustificata dalla progressiva riduzione del ruolo pubblico che ormai segna ogni aspetto della vita istituzionale e sociale e la conseguente impossibilità di dare risposte certe alle esigenze espresse dalla collettività.

"I pilastri del modello sono:

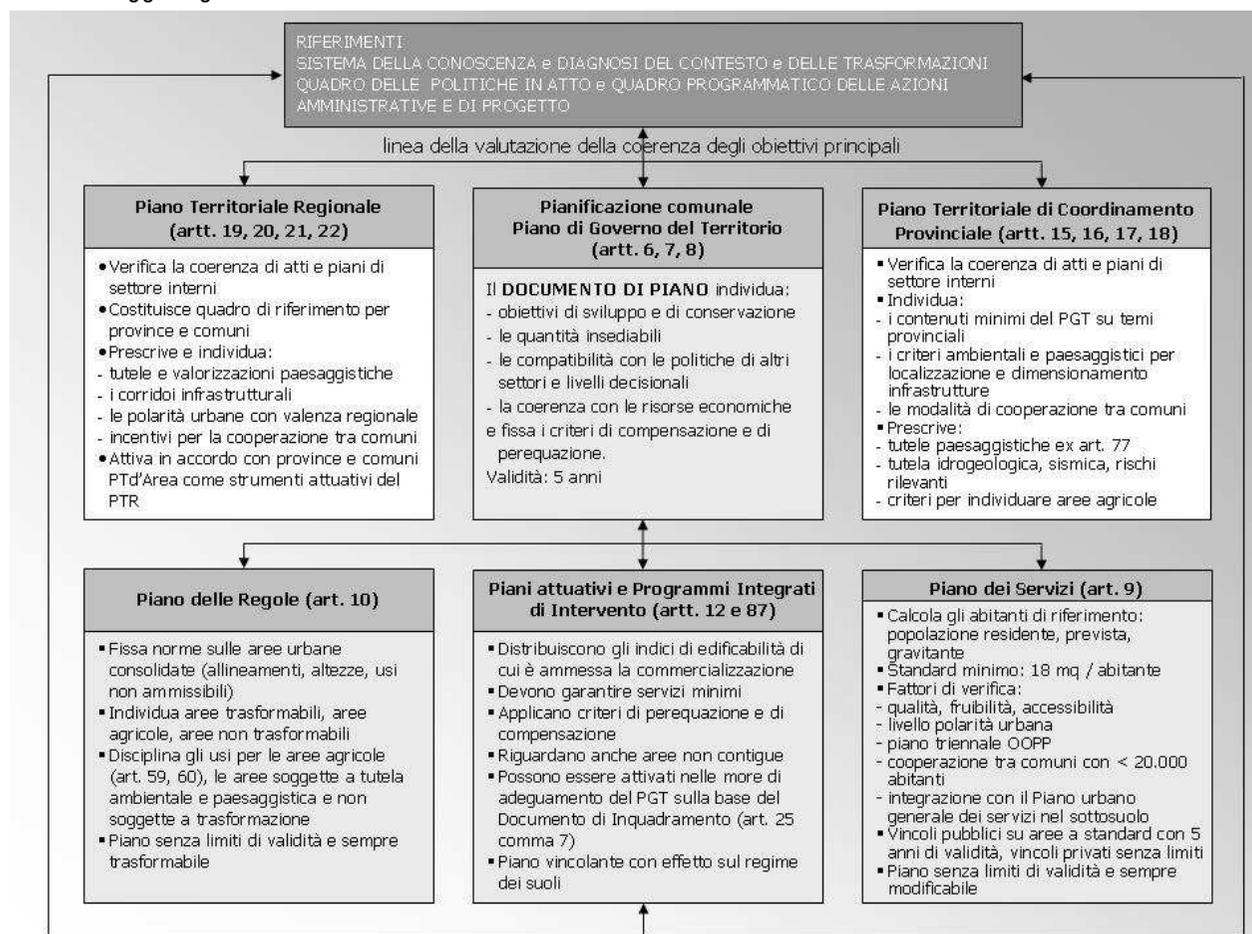
- *la possibilità per l'iniziativa privata di prefigurare anche strategicamente l'organizzazione del territorio;*
- *la delega della difesa degli interessi collettivi alla negoziazione tra pubblico e privato;*
- *sfiducia per la pianificazione in quanto tale e auspicio di un ritorno al puro mercato;"*¹

¹ F. Bottini, M.C. Gibelli dal sito Eddyburg

L'incremento di attività sul territorio non appare tanto legato ad esigenze espresse dalla popolazione insediata per ovviare a situazioni di disagio o per rispondere a nuove esigenze sopravvenute ma per attrarre investimenti che alimentino l'economia locale con auspiccate ricadute sulla finanza pubblica sempre più dipendente dal ciclo economico edilizio.

La legislazione regionale veste il nuovo strumento urbanistico con i panni innovatori della tripartizione del PGT, della assunzione della valutazione ambientale nel processo di costruzione del piano, della flessibilizzazione delle procedure e degli strumenti di governo delle trasformazioni territoriali, del ruolo cruciale delle proposte degli operatori privati.

Quadro sinottico della legge regionale 12/2005



3

Il contesto territoriale di riferimento

Il territorio di Cardano al Campo fa parte della conurbazione che, a scala provinciale, si è progressivamente addensata tra Varese a nord e Gallarate-Busto Arsizio a sud realizzando, di fatto, una saldatura con l'area metropolitana milanese.

La proiezione dell'area milanese verso nord-ovest ha seguito assi storici con il Sempione e, soprattutto, l'esigenza di collegamenti metropolitani con l'aerostazione di Malpensa e con la nuova Fiera di Rho-Però.

All'interno di questa conurbazione più vasta, di rilievo regionale, si sono realizzate progressive saldature tra le entità territoriali locali.

In particolare, nella parte a Nord-Est del territorio comunale, l'area urbana si è completamente unita con quella del comune di Gallarate, rendendo impossibile riconoscere il confine tra i due comuni.

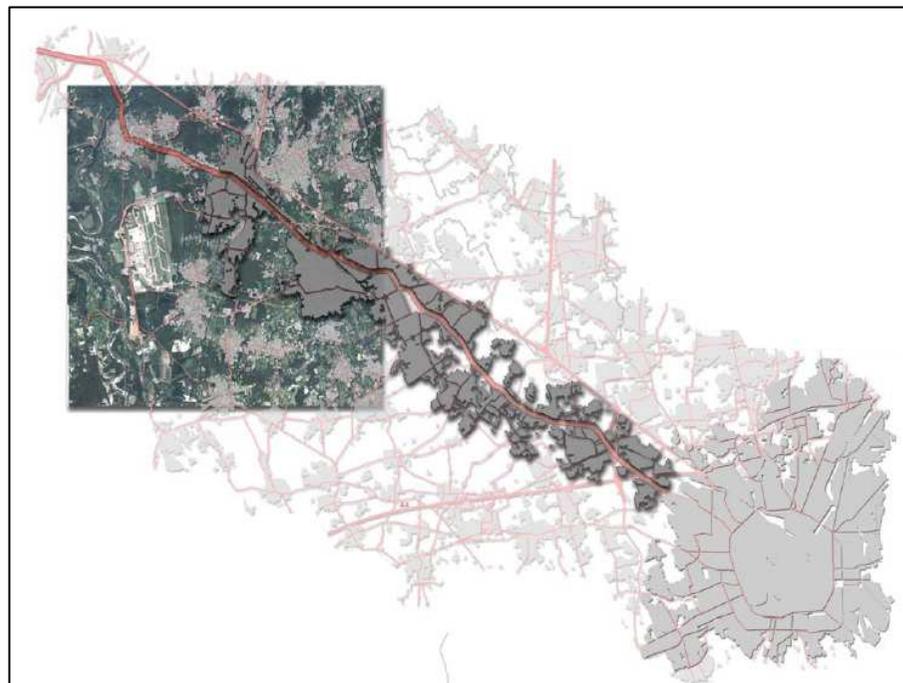
Il Piano Territoriale della Provincia di Varese assegna il ruolo di Polo Attrattore alla città di Gallarate alla quale Cardano al Campo fa riferimento per numerosi servizi di ordine superiore (scuole superiori, superiori, ospedale, stazione ferroviaria, ecc.). In questo contesto Cardano al Campo ha mostrato un particolare dinamismo sia nell'offerta di opportunità residenziali che nella dotazione di servizi alla collettività di elevato standard qualitativo.

A queste prerogative si affiancano una solida struttura produttiva e la presenza di offerta ricettivo-alberghiera con relativi servizi di supporto alle attività aeroportuali.

Se a queste connotazioni si aggiunge la presenza di una forte 'componente ambientale' come la brughiera di Cardano si può con buona ragione sostenere che emerge una vocazione a divenire un "luogo per vivere" nel quale è presente tutta la gamma delle attività (abitare, lavorare, ricrearsi, stabilire legami sociali).

La lettura degli sviluppi dell'area e delle peculiarità in essa di Cardano al Campo supporta le scelte strategiche della Pubblica Amministrazione di porre al centro

della nuova pianificazione la tutela delle risorse non intaccate dall'urbanizzazione e consolidare gli elementi fisici e sociali e la loro capacità di essere fattori di una nuova urbanità ancora segnata da una chiara dimensione umana



L'area e la connessione con la metropoli milanese (Caire-Progetto complessità territoriali)

Ruolo territoriale del Comune di Cardano al Campo

Alcuni estratti delle tavole tematiche di studi e indagini prodotti della provincia di Milano e Varese possono descrivere con chiarezza la collocazione e le condizioni territoriali che interessano il comune di Cardano al Campo.

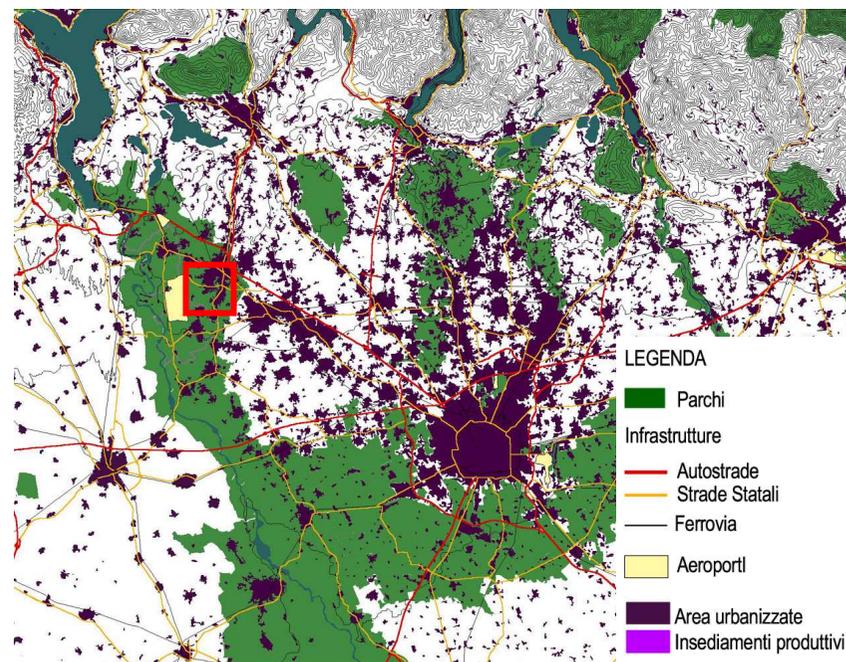
Dalla figura si evidenzia la particolarità che connota Cardano al Campo: quella di essere **cerniera di tre sistemi** ben definiti e di rilevante importanza strategica:

- **sistema metropolitano del nord-ovest milanese;**
- **sistema ambientale della Valle del Fiume Ticino (patrimonio dell'Unesco);**
- **sistema dei collegamenti intercontinentali del nord Italia con l'aerostazione di Malpensa.**

L'originalità della pianificazione territoriale di questo comune risiede proprio nella possibilità di una combinazione virtuosa di questi tre aspetti, da cui Cardano al Campo non può prescindere, per ricondurli a soluzioni equilibrate.

Per affrontare consapevolmente i nodi della pianificazione locale non si può che prendere atto del paradosso in cui questi territori si trovano: essere saldamente collegati alla metropoli milanese di cui costituiscono una propaggine (sede di infrastrutture da essa dipendenti come l'aeroporto intercontinentale e il Nuovo Polo Fieristico di Rho-Pero) e nello stesso tempo frammentata in minute realtà amministrative che non sono in grado di misurarsi con le sfide che la loro ubicazione impone.

Il peso delle scelte 'esogene' cresce ed è preponderante rispetto agli obiettivi e alle aspettative delle comunità locali.



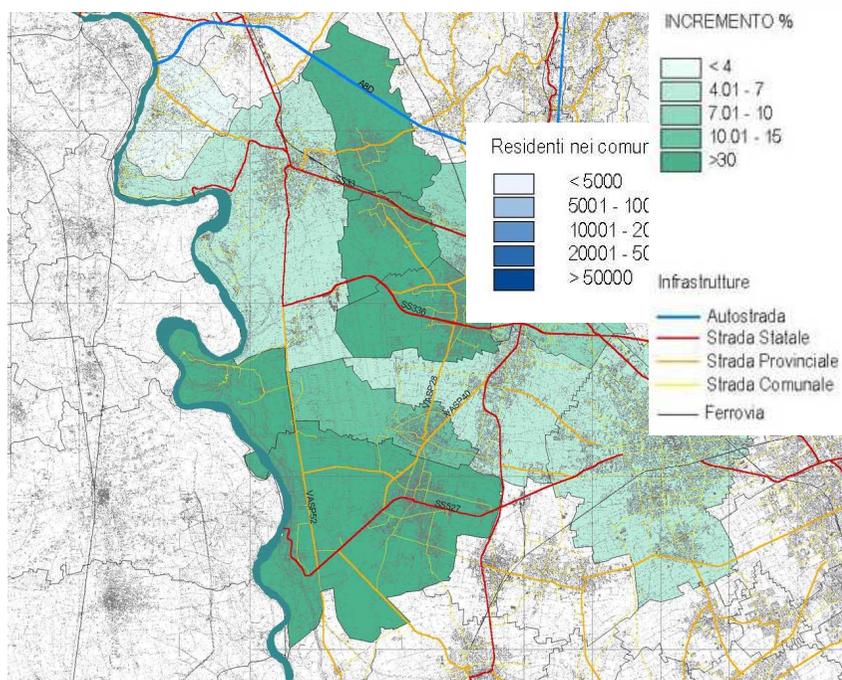
(localizzazione nel sistema nord milanese)

Il passaggio dalla dimensione municipale a quella di 'area vasta' è il punto cruciale su cui si misurano le scelte di pianificazione e, in esse, l'efficacia delle risposte ai problemi affrontati.

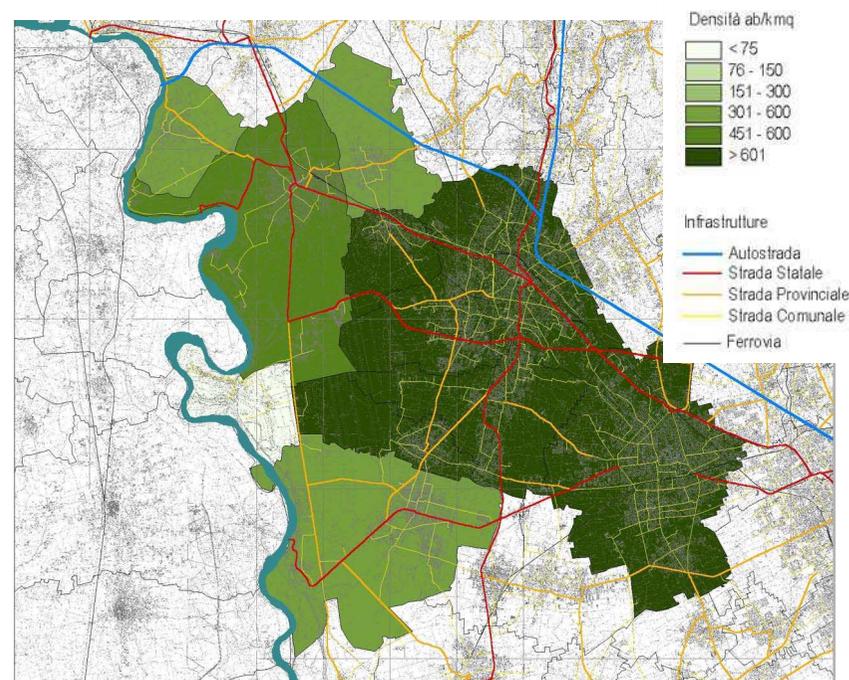
Le dinamiche demografiche confermano la stretta relazione tra il territorio considerato e gli sviluppi del sistema metropolitano.

La possibilità di determinare le scelte di piano entro confini amministrativi ben definiti coincidenti con quelli municipali in un sostanziale “equilibrio spaziale a scala locale” suggerita dalla presenza di una trama regolare di città è stato finora il fondamento del dibattito sui piani urbanistici.

La nuova generazione di piani deve confrontarsi, invece, con il passaggio da una sistema di controllo dello sviluppo e degli squilibri che esso produce, a un quadro nel quale i processi di globalizzazione economica lo intensificano promuovendo la continua polarizzazione della crescita entro regioni urbane con elevato grado di integrazione e specializzazione. Le singole regioni, come la nostra, sono spinte a una rincorsa per competere fornendo sempre più opportunità di investimento a ciò adattando, o meglio “subordinando”, le condizioni territoriali.



(dinamiche insediative nei comuni area Malpensa)



(densità abitativa nei comuni area Malpensa)

Centrale in questa nuova cornice è l'assunto secondo cui siano le grandi aree metropolitane anziché le singole città, o l'economia nazionale come un tutto, ad agire come "motori per lo sviluppo delle imprese, economico, sociale e culturale" ed è, quindi sulla progettazione integrata di queste che si decidono gli orientamenti e i ruoli nello scacchiere economico globale.

Non appare ancora matura la consapevolezza della nuova configurazione dei sistemi economico-territoriali.

Esperienze atte a superare i confini amministrativi territoriali e rafforzare una regionalizzazione funzionale e le relazioni interne di varie reti, sono circoscritte. Nel nostro caso il CUV promosso nel lontano 1973 non è riuscito a collocarsi nel nuovo contesto impegnandosi nella progettazione di politiche territoriali comuni più efficaci.

La legislazione urbanistica non ha certo stimolato i comuni a incamminarsi in questa direzione.

I Piani d'Area rimangono appannaggio della Regione e non prevedono ruoli di copianificatori di comuni e il ruolo della Provincia viene non contempla il coordinamento di pianificazioni d'area vasta.

Comune di Cardano al Campo condivide con l'area geografica di Malpensa un profilo socio-economico con buone strutture educative, opportunità lavorative che resistono anche in una fase di crisi acuta come l'attuale e elevata qualità della vita: una condizione in cui è gradevole abitare e lavorare. Per mantenere e sviluppare queste condizioni le singole municipalità devono, come parte del ruolo di governo locale, sviluppare i propri fattori di forza.

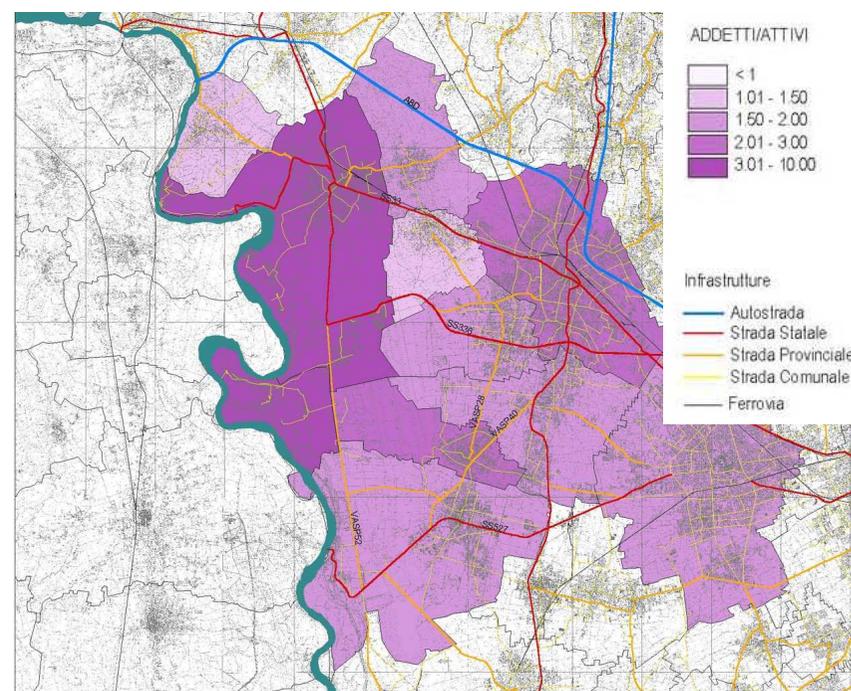
In questo modo devono sviluppare prima la coesione della competizione nella Pubblica Amministratori.

Per questo motivo, comunicazione e scambio di informazioni rappresentano la base del successo regionale. Un singolo organismo o centro urbano non può, da solo, rispondere alle varie

domande che gli vengono poste in materia di flussi finanziarie, di reti di trasporto e informative, sia a livello locale che regionale.

La struttura insediativa ed economica dell'area può essere vista come una rete di ambienti urbani e naturali in cui le diverse municipalità, coi diversi punti di forza, sono

complementari l'una all'altra ma, allo stesso tempo, dipendono l'una dall'altra.



(dinamiche occupazionali nei comuni area Malpensa)

4

Le previsioni generali degli atti di pianificazione sovraordinata

L'esame delle previsioni dei piani sovraordinati e, in particolare, delle indicazioni del Piano Territoriale Regionale (PTR), che comprende il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), e del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Varese fornisce una visione d'insieme dei principali connotati strutturali che aiutano a comprendere il territorio a scala comunale. Accanto a questi si colloca il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Lombardo della Valle del Ticino che comprende la totalità del territorio comunale di Cardano al Campo.

La pianificazione dell'area

L'area di cui Cardano al Campo fa parte è interessata da numerosi strumenti di pianificazione generale che si intersecano a diversi livelli.

Piano Territoriale Regionale

- Piano Territoriale di Coordinamento del Provincia di Varese
- Piano Territoriale di Coordinamento del Parco del Ticino

A questi strumenti di pianificazione generale di competenza dei diversi enti sovra locali si aggiungono altri strumenti di programmazione di settore come il PRUSST promosso dalla Provincia di Varese nel 2002 e il Progetto Complessità Territoriali del 2004.

A tutta prima si potrebbe dedurre di trovarsi in presenza di un'area iperpianificata in cui tutte le componenti 'strategiche' di livello sovralocale sono adeguatamente valutate e progettate.

Così, però, non è se si esamina più approfonditamente le relazioni tra i diversi strumenti e le necessità del territorio locale.

- Piano Territoriale d'Area Malpensa



Il sistema urbanizzato

Trascurando in questo ambito l'esame del Piano del Parco del Ticino che promuove la tutela dell'ecosistema e delle testimonianze della storia locale, notiamo che la definizione delle scelte essenziali per quest'area vengono demandate sia dal PTR della Regione Lombardia sia dal PTCP della Provincia di Varese al Piano d'Area Malpensa.

E' opportuno soffermarsi su questo strumento di pianificazione, ora in fase di revisione, perché si rifà ad un ambito d'area vasta che con maggior appropriatezza, superando la frammentazione amministrativa locale, è in grado di indagare le condizioni dei territori e delineare credibili ipotesi di intervento.

Il Piano d'Area Malpensa

Il Piano Territoriale d'Area Malpensa comprende i territori di 17 comuni, 13 nella provincia di Varese (i più grandi sono Busto Arsizio e Gallarate) e 4 in quella di Milano e conta circa 250.000 abitanti.

Il Piano Territoriale d'Area Malpensa è stato approvato con la legge regionale lombarda n. 10/1999.

Non vi erano allora norme urbanistiche regionali che prevedessero strumenti di pianificazione di quel genere. Il PTA Malpensa nasce così "in attuazione delle finalità di programmazione regionale di cui al Titolo I della legge regionale 31 marzo 1978 n.34.

E' importante fissare il contesto giuridico in cui si pianifica rilevando che la legge di riferimento nel quale il Piano si inquadra è la legge di programmazione, bilancio e di contabilità regionale: un quadro di norme economico-finanziarie dunque.

Urbanistica e territorio sono materie "derivate", per così dire, costituiscono il substrato delle iniziative di programmazione economica regionale, di impiego delle risorse disponibili e di allocazione degli investimenti. Oggi il quadro di riferimento normativo è mutato.

E' in vigore la legge regionale 12/2005 "Legge per il governo del territorio" che sancisce la possibilità di ricorrere a piani d'area "qualora aree di significativa ampiezza territoriale siano interessate da opere, interventi o destinazioni funzionali aventi rilevanza regionale o sovra regionale... Tale piano approfondisce, a scala di maggior dettaglio, gli obiettivi socio-economici ed infrastrutturali da perseguirsi, detta i criteri necessari al reperimento e alla ripartizione delle risorse finanziarie e dispone indicazioni puntuali e coordinate riguardanti il governo del territorio, anche con riferimento alle previsioni insediative, alle forme di compensazione e ripristino ambientale, ed alla disciplina degli interventi sul territorio stesso".

Il Piano d'area viene collocato in un quadro giuridico di norme che regolano il governo del territorio ma, come si nota dal testo citato (e non solo) permangono due elementi che ne condizionano la natura:

- la finalità specifica di programmazione infrastrutturale alla quale la pianificazione locale viene subordinata (compreso il livello provinciale e dei parchi).
- l'assenza di un organo di governo intermedio tra Regione e Comuni interessati che ne coordini la formazione e le accompagni la gestione nel tempo

Il ruolo degli enti locali è stato fortemente condizionato dalla scarsa unità d'azione che si è riusciti a costruire sul territorio.

Alle loro proposte viene a mancare spesso l'elemento "strategico" per l'area vasta per i limiti verticistici del PTA, fondato su una visione che trascura l'integrazione delle politiche locali in un quadro pianificatorio più articolato.

Nel documento finale che conclude il decennio di attività della Commissione Tecnica si indica come abbia "influito negativamente l'insufficiente coordinamento con la pianificazione locale e gli indirizzi frammentati e, a volte, incoerenti degli enti locali.

Ma i comuni hanno la loro parte di responsabilità quando si sono limitati a perseguire "nella prassi corrente, banali occasioni di incremento edificatorio che hanno prodotto micro-trasformazioni diffuse (sprawl) con gravi fenomeni di erosione territoriale sistematica".

Il PTA, a sua volta, appare uno strumento sovrapposto alla realtà locale della quale assume solo gli aspetti legati alla funzionalità dell'aeroporto e rimane, invece, indifferente alla comprensione delle ricadute sulla gestione con la quale devono fare i conti gli enti locali.

Il PTA ha evidenziato spesso uno scollamento tra i diversi livelli di intervento:

- quello regionale si propone come autosufficiente grazie alla sua posizione gerarchica dominante
- quello provinciale (PTCP) approvato tardi ed elusivo
- quello comunale frammentario e non fa “sistema”

L'area è penalizzata dall'assenza di una chiara convergenza dei diversi livelli di pianificazione su obiettivi qualificanti per l'area.

Un ripensamento degli strumenti di intervento sul territorio appare tanto più opportuno nel momento in cui è in corso la stagione di rinnovamento della pianificazione locale in attuazione della legge regionale 12/2005.

I nuovi piani di governo del territorio rischiano di ridursi a un semplice “aggiornamento disciplinare” del vecchio PRG senza sostanziali novità in un territorio nel quale le sfide si giocano in un'area di riferimento ben più vasta.

E' necessaria una rilettura critica delle dinamiche che coinvolgono gli assetti urbani e territoriali facendo riferimento ad una base territoriale diversa da quella tracciata dai confini amministrativi conosciuti. E' solo costruendo volontariamente una stretta relazione programmatica tra i comuni dell'area che i sindaci possono liberarsi dalle angustie dei confini amministrativi invertendo la tendenza a perdere quote di controllo sui principali problemi territoriali che richiedono, oggi più che mai, risposte ad una scala superiore.

Va superato lo schema operativo che vede prima arrivare proposte e strategie dall'alto e poi il confronto con i comuni che devono rappresentare le esigenze locali come “ostacoli o freni” alle iniziative esterne dando luogo ad un sistema pianificatorio maggiormente integrato in cui le istanze del territorio non siano “accessorie” o “compensative” ma elementi progettuali di base con pari dignità rispetto a tutti gli altri obiettivi strategici.

Occorre individuare un soggetto intermedio, che non può che essere la Provincia di Varese, con compiti di cooperazione, con Regione e comuni, nella costruzione del PTA, di accompagnamento dei comuni nel processo di confronto e condivisione delle soluzioni delle criticità individuate e di monitoraggio e verifica dei risultati conseguiti.

Infine è indispensabile che i comuni superino la logica municipalista dando vita ad uno strumento nuovo che sappia unire gli interessi locali non più rappresentabili antri i singoli confini amministrativi.

Questo strumento può essere il Consorzio Urbanistico Volontario (CUV) opportunamente rilanciato con deleghe di rappresentanza sui problemi di interesse comune da sottoporre al nuovo PTA.

Il Consorzio Urbanistico Volontario (CUV)

Il Consorzio Urbanistico Volontario (CUV) è un'associazione costituita nel 1973 da 9 Comuni (Somma Lombardo, Arsago Seprio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Golasecca, Lonate Pozzolo, Samarate, Vizzola Ticino) del territorio in provincia di Varese che gravita attorno all'aeroporto di Malpensa. Si tratta di comuni piccoli e medi che vanno dai 544 abitanti di Vizzola Ticino ai 17.155 di Somma Lombardo per un totale di 80.000 abitanti.

L'obiettivo del consorzio è definito dallo statuto, di recente (anno 2006) aggiornato. I comuni consorziati si impegnano a confrontarsi sui temi dello sviluppo locale sul rapporto con la struttura aeroportuale. La condivisione delle tematiche territoriali non si spinge fino a stabilire comuni strategie di piano ma si ferma alla comunicazione delle reciproche iniziative in particolare sui temi di interesse sovra locale.

La comune appartenenza al sistema aeroportuale e non solo, basti pensare al sistema ambientale e infrastrutturale, non è sufficiente a superare le visioni municipalistiche impedendo così anche un utile rapporto proprio nella fase di rinnovamento della pianificazione urbanistica.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR)

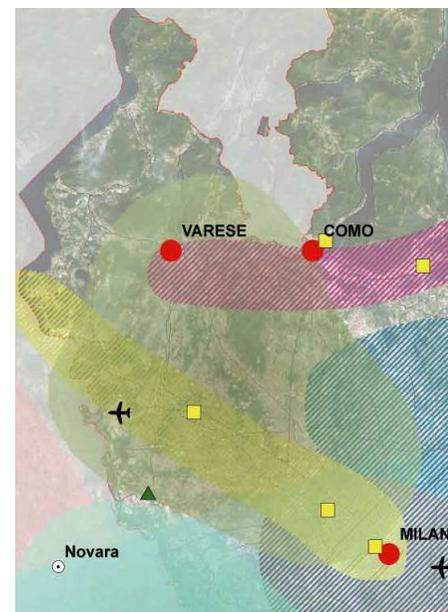
Il Piano Territoriale Regionale (PTR) recentemente adottato definisce gli scenari di pianificazione programmazione del territorio che orientano le scelte urbanistiche di competenza di province e comuni. Esso contiene gli elementi essenziali dell'assetto territoriale regionale derivanti dalla programmazione generale e di settore della Regione e formula i criteri e gli indirizzi per i diversi livelli di pianificazione. Il PTR valore di Piano paesistico territoriale.

Il quadro proposto è fortemente intriso dell'esigenza di strutturare l'area che interessa il Comune di Cardano al Campo in funzione dell'obiettivo di Expo 2015.

Il territorio di Cardano al Campo intercetta molte delle tematiche in cui il PTR si articola.

Nel complesso mosaico del PTR alcuni elementi programmatici rivestono particolare rilevanza per le scelte locali con le quali si stabiliscono strette relazioni.

Le politiche del Comune sono chiamate a tradurre nelle concrete condizioni del territorio amministrato gli scenari prefigurati dal documento regionale.



I principali sistemi lombardi (estratto dal PTR)

2.1.2 Assetto territoriale (infrastrutture e mobilità, diffusione urbana, utilizzo del suolo, rifiuti, reti commerciali)

- affermare Malpensa come hub e sviluppare il sistema aeroportuale lombardo

TM 2.6 Promuovere la pianificazione integrata delle reti infrastrutturali e una progettazione che integri paesisticamente e ambientalmente gli interventi infrastrutturali

(ob. PTR 7, 9, 13, 14, 15, 20, 21, 24)

TM 2.10 Perseguire la riqualificazione e la qualificazione dello sviluppo urbano

(ob. PTR 5, 6, 9, 13, 14, 15, 16, 20)

- riutilizzare e di riqualificare il patrimonio edilizio esistente e degli spazi collettivi
- recuperare le aree dismesse per il miglioramento e la riqualificazione complessiva dell'ambito urbano
- riqualificare gli ambiti urbani adiacenti al sistema ferroviario
- fare ricorso alla programmazione integrata
- qualificare paesaggisticamente le aree produttive e commerciali
- creare sistemi verdi nei contesti urbani e a protezione delle aree periurbane
- porre attenzione a mantenere, rafforzare e reinventare le differenze dei paesaggi urbani, specie nella regione metropolitana, per evitare il realizzarsi di un paesaggio urbano omologato e banalizzato

TM 2.11 Perseguire il riassetto del sistema urbano lombardo (utilizzando le principali infrastrutture previste come opportunità), rafforzare i grandi poli urbani esterni senza pregiudicare il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia e dei piccoli centri come strumenti di presidio del territorio

(ob. PTR 2, 3, 5, 6, 12, 13, 21, 24)

- dotare i grandi poli esterni di nuovi servizi e favorire l'insediamento di funzioni di eccellenza
- disincentivare la diffusione insediativa limitando i fenomeni di dispersione
- tutelare il territorio prossimo alle infrastrutture per la mobilità
- salvaguardare gli esercizi di vicinato

TM 2.13 Contenere il consumo di suolo

(ob. PTR 2, 5, 6, 13, 14, 21)

- recuperare i territori degradati e le aree dismesse
- razionalizzare, riutilizzare e recuperare le volumetrie disponibili

- controllare l'urbanizzazione nei pressi delle grandi infrastrutture di collegamento
- mitigare l'espansione urbana grazie alla creazione di sistemi verdi e di protezione delle aree periurbane

TM 2.14 Garantire la qualità progettuale e la sostenibilità ambientale degli insediamenti

(ob. PTR 1, 5, 15, 16, 20, 21, 22)

- promuovere la teleclimatizzazione mediante tecnologie a basso impatto ambientale
- utilizzare fonti energetiche rinnovabili
- sviluppare tecnologie innovative a basso impatto
- sviluppare e incentivare tecnologie di bioedilizia e architettura bioclimatica
- promuovere il risparmio energetico e l'isolamento acustico in edilizia
- promuovere interventi di formazione agli Enti Locali e criteri per la qualità paesistica e ambientale degli interventi

2.1.4 Paesaggio e patrimonio culturale

TM 4.1 Valorizzare, anche attraverso la conoscenza e il riconoscimento del valore, il patrimonio culturale e paesaggistico, in quanto identità del territorio lombardo, e ricchezza e valore prioritario in sé, ponendo attenzione non solo ai beni considerati isolatamente, ma anche al contesto storico e territoriale di riferimento

(ob. PTR 1, 5, 14, 15, 18, 19, 20, 22)

- implementare i sistemi informativi per la conoscenza e la valorizzazione dei beni culturali e ambientali anche attraverso il Sistema Informativo Territoriale Integrato e mettere a sistema le conoscenze
- sviluppare specifiche linee d'azione per il paesaggio, anche con riferimento a studi sistematici volti ad individuare e valutare i paesaggi locali, tenendo conto del valore attribuito dalle popolazioni interessate
- identificare e attivare Piani d'area in ambiti di particolare criticità per l'entità degli interventi programmati e in ambiti territoriali di significativa importanza culturale, turistico culturale e paesaggistica

TM 4.2 Migliorare la qualità, la quantità e la fruizione dei servizi culturali offerti al pubblico e valorizzare i contesti territoriali di riferimento

(ob. PTR 3, 5, 10, 12, 14, 15, 19, 24)

- valorizzare il sistema museale della Lombardia con il riconoscimento da parte della Regione anche dei musei e delle raccolte minori e la costituzione, con le Province, dei sistemi museali tematici e territoriali
 - consolidare e sviluppare il sistema delle biblioteche
 - sviluppare e promuovere il sistema degli archivi storici
 - valorizzare e tutelare gli ambiti territoriali connessi alla viabilità storica (via Francigena, via Romea, strada Regina, strada Priula ecc.)
 - proteggere, conservare e valorizzare i siti UNESCO lombardi
- TM 4.3 Sensibilizzare rispetto ai temi ambientali e del patrimonio culturale, anche nella loro fruizione turistica, e avviare procedure di partecipazione**

- del pubblico e degli amministratori pubblici alla definizione delle politiche paesaggistiche al fine di meglio interpretare il rapporto identitario fra i cittadini e il loro patrimonio paesaggistico culturale**
(ob. PTR 1, 5, 10, 14, 15, 18, 19, 22)
- promuovere programmi di formazione ed educazione destinati ai professionisti del settore pubblico e privato, ma estesi anche ai programmi scolastici e universitari, coinvolgendo differenti settori di intervento.

Il PTR individua ambiti e aree di intervento entro i quali gli obiettivi regionali vengono declinati.

Il territorio di Cardano al Campo incrocia le problematiche suscitate da tre ambiti: 'il sistema metropolitano', 'l'area pedemontana' e quella dei 'grandi laghi'.

'In quest'area si distingue per i suoi caratteri peculiari l'asse del Sempione, appoggiato sulla densa conurbazione Legnano-Busto Arsizio-Gallarate. Varie circostanze (trasporti, sviluppo economico, produzione di energia idraulica, ecc) hanno qui favorito il sorgere di una zona di intensa industrializzazione, oggi in declino.

Con la creazione del nuovo polo fieristico a Pero-Rho e dell'aeroporto della Malpensa, l'asse del Sempione riveste, anche oggi, un ruolo di primaria importanza nella pianificazione regionale.'

Nel PTR si segnalano, in particolare, le ricadute che sull'area avranno due interventi giudicati strategici per l'intera regione lombarda.

'L'aeroporto di Malpensa, in particolare, costituisce una nuova importante polarità, suscettibile di notevoli miglioramenti che ne consentano il consolidamento della posizione tra i più importanti scali europei.

*Analoghe considerazioni possono essere fatte per il **nuovo polo fieristico di Rho-Però**, servito da una stazione ferroviaria, dove confluiscono i servizi ferroviari regionali e nazionali.*

.....

In tale senso la possibilità di rafforzare il legame Malpensa-Fiera mostra l'opportunità di identificare un'area di forte polarizzazione per lo sviluppo che contribuisca al ridisegno territoriale e dia nuovo impulso ad aree storiche di traino economico della Lombardia.

*Sull'asse Malpensa-Nuovo polo fieristico, si innestano anche i processi di trasformazione territoriale indotti da **EXPO 2015**, che riguardano l'allestimento del sito e le opere connesse, ma potranno al contempo avere una portata e ricadute ben più ampie.'*

E' evidente che questo gruppo di analisi di carattere eminentemente economico-infrastrutturale deve essere posto in relazione ai caratteri storico-ambientali dell'area ed, in particolare, alla presenza dell'ambiente naturale rappresentato dal Parco del Ticino.

*Dal punto di vista del **paesaggio**, l'area metropolitana soffre di tutte le contraddizioni tipiche di zone ad alta densità edilizia e in continua rapida*

trasformazione e crescita. Questo fa sì che a fronte di un ricco patrimonio culturale -sono infatti presenti nell'area metropolitana lombarda città d'arte, singoli monumenti importanti e istituzioni culturali ed espositive di grande prestigio- si assista ad un peggioramento della qualità dei luoghi dell'abitare.

.....

Il contenimento della diffusività dello sviluppo urbano costituisce così ormai per molte parti dell'area una delle grandi priorità anche dal punto di vista paesaggistico e ambientale.

Nella disciplina paesaggistica del PTR si evidenziano le tematiche su cui la pianificazione locale si deve attestare per valorizzare le risorse ambientali e storico-culturali dei luoghi

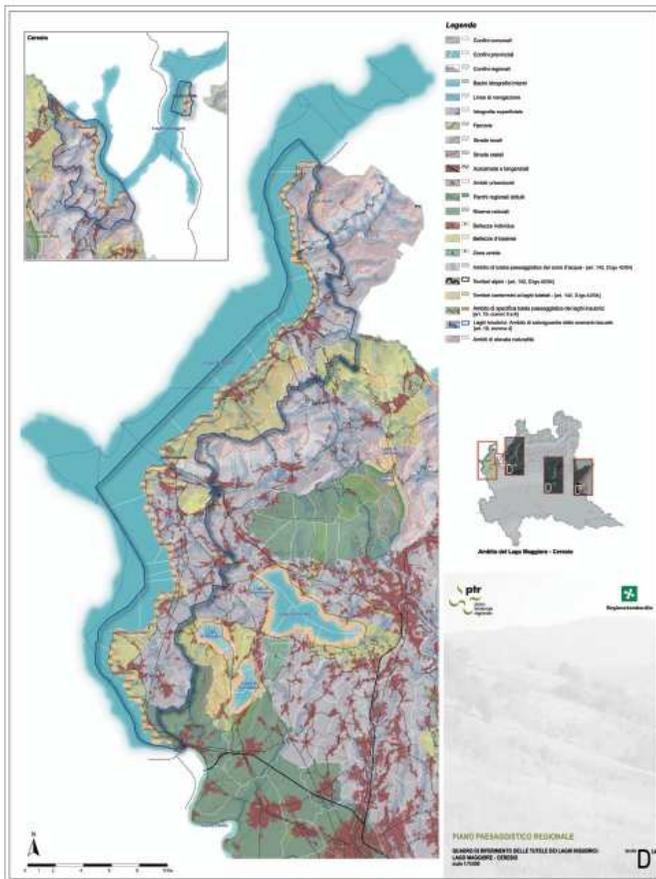
*'Il riconoscimento della **Rete verde** quale strumento e sistema di **ricomposizione paesaggistica del territorio** pone in evidenza il carattere progettuale della tutela e valorizzazione delle componenti verdi del paesaggio naturale, rurale e periurbano, che si coordinano con lo schema di rete ecologica regionale, perseguendo però l'obiettivo specifico di messa in valore*

dei paesaggi regionali, di riqualificazione paesaggistica dei contesti degradati o destrutturati e di riconnessione dei paesaggi urbani e rurali, di promozione di forme sostenibili di fruizione del territorio.'

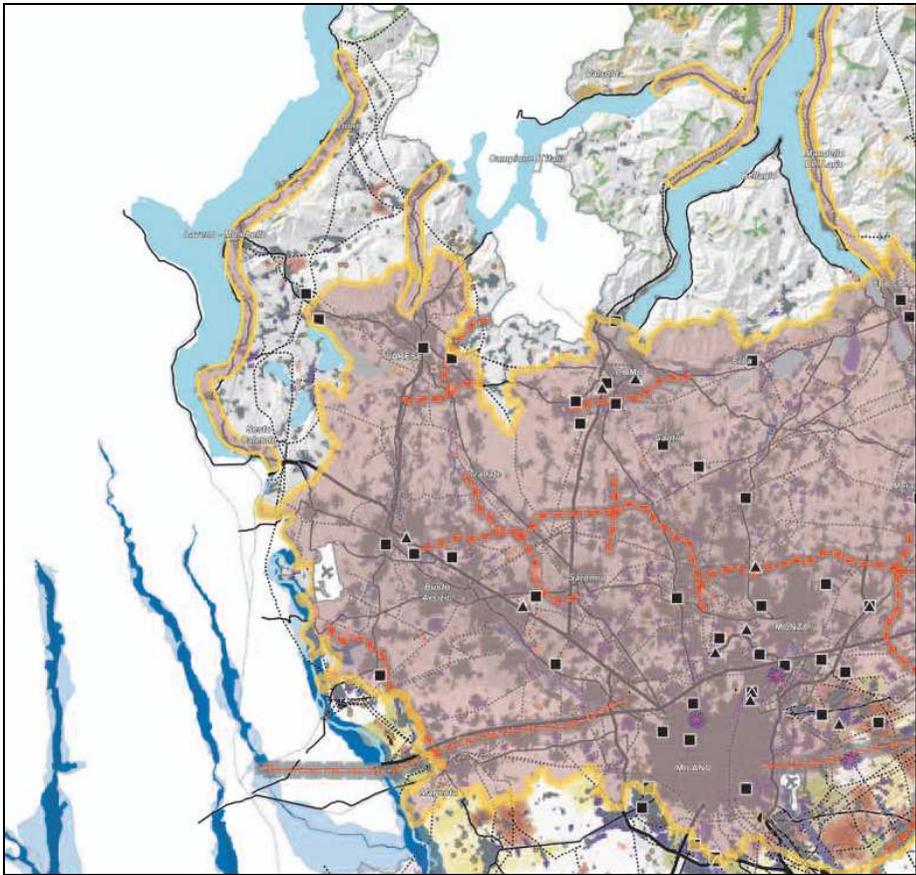
.....

Nello specifico un ruolo centrale riveste il Parco del Ticino, dichiarato sito UNESCO.

'la norma di raccordo e integrazione tra le misure di pianificazione paesaggistica ai diversi livelli e piani e programmi di tutela, promozione e gestione dei Siti UNESCO è orientata a fornire le coordinate per una efficace cooperazione tra i diversi enti e attori interessati.'



*Estratto dal Piano Paesaggistico Regionale:
Il quadro di riferimento delle tutele dei laghi insubrici*



*Estratto dal Piano Paesaggistico Regionale:
Ambiti e aree di attenzione regionale-
il sistema metropolitano*

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Varese (PTCP)

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Varese (PTCP) pone in rilievo il complesso rapporto delle tematiche territoriali nell'area Malpensa che fa di questo ambito un sistema assolutamente peculiare in provincia e nella regione Lombardia non paragonabile ad altre situazioni territoriali e le cui dinamiche devono confrontarsi con le aree a più alta intensità di trasformazione d'Europa.

Il PTCP prende atto del carico di pianificazione esistente sull'area e, in particolare, rinvia al Piano Territoriale d'Area promosso dalla Regione Lombardia.

Il contenuto del PTA, tuttavia, non coordina le politiche insediative e gli obiettivi di qualità dei diversi comuni ma le subordina al quadro delle opere infrastrutturali programmate dai livelli nazionali, regionali e provinciali.

Dal quadro ricognitivo condotto dal PTCP emerge che si sta sempre più delineando una conurbazione "satellite" della sempre più visibile città metropolitana milanese sotto forma di città dispersa dai confini indefiniti e con una identità sempre più debole.

La cosiddetta competitività del territorio spesso va a scapito della cooperazione tra i comuni e della difesa del loro patrimonio collettivo secondo il retaggio di una lunga storia di localismo amministrativo.

Una prima risposta fornita con il nuovo strumento di governo definito **"Progetto Pilota Complessità Territoriali"**, finanziato con contributo ministeriale, con il quale la Provincia intende cogliere la necessità di organizzare l'infrastrutturazione del territorio andando oltre le indicazioni del PTCP e abbozzare un progetto di area vasta.

Il Progetto Pilota pone al centro del proprio interesse il sistema Malpensa e i suoi riflessi economici costruendo un progetto che connetta la valorizzazione dei Poli di Malpensa e Fiera, la loro messa in rete con le principali infrastrutture internazionali e l'attivazione di sinergie con il contesto territoriale.



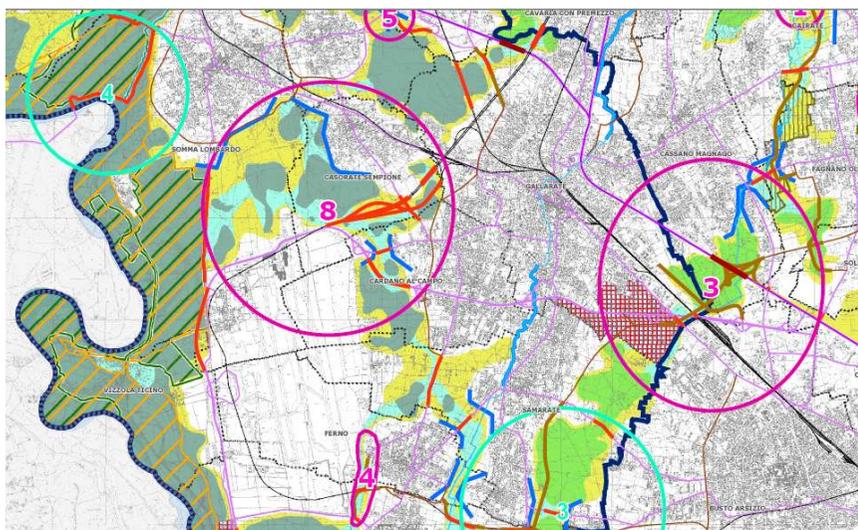
Area interessata dal Progetto Pilota Complessità Territoriali

Il territorio di Cardano al Campo è compreso **nella conurbazione di carattere lineare del 'Sempione'** che va dall'area Busto Arzio-Castellanza-Gallarate a Somma Lombardo. Area di antica urbanizzazione e ad intenso sviluppo economico-produttivo.

In questo ambito Cardano al Campo rientra tra i *"comuni di cintura alle polarità principali che testimoniano il processo in atto di superamento dei confini amministrativi nella localizzazione di funzioni attrattive a livello svracomunale"*.

Il PTCP colloca il territorio di Cardano al Campo nella *regione agraria n.6- Pianura Varesina* che rappresenta l'area più vasta a livello provinciale ma anche la più sottoposta alle pressioni antropiche della diffusa urbanizzazione.

Gi indirizzi del PTCP in **ambito paesaggistico** relativi al territorio in questione devono essere inquadrati nelle indicazioni che connotano l'ambito 4 di Gallarate. In esso vengono stabilite le valutazioni cui i comuni devono riferirsi nelle scelte di piano.



Elementi del sistema ambientale del PTCP

L'unità tipologica cui il comune di Cardano al Campo viene assimilato è quella della "fascia collinare" contrassegnata dalle colline moreniche che vanno da Gallarate – Somma Lombardo fino a Varese. Anche in questo caso il territorio comunale interseca l'ambito dei "paesaggi della valle fluviale del Ticino".

Gli obiettivi comuni individuati dal PTCP per la tutela del paesaggio sono riconducibili a:

- attenta lettura dei caratteri storici e dei significati identitari dei luoghi
- individuazione degli elementi di degrado e dei processi che alterano le coerenze del paesaggio
- predisposizione di orientamenti e norme in grado di preservare i caratteri salienti dei luoghi e di contrastare tutte le forme di compromissione del paesaggio.

5

Costruzione e rappresentazione del territorio cardanese

Trasformazioni e permanenze urbane

La volontà espressa dall'amministrazione corrisponde all'obiettivo più generale di indirizzare i processi di trasformazione verso il massimo contenimento del consumo di suolo.

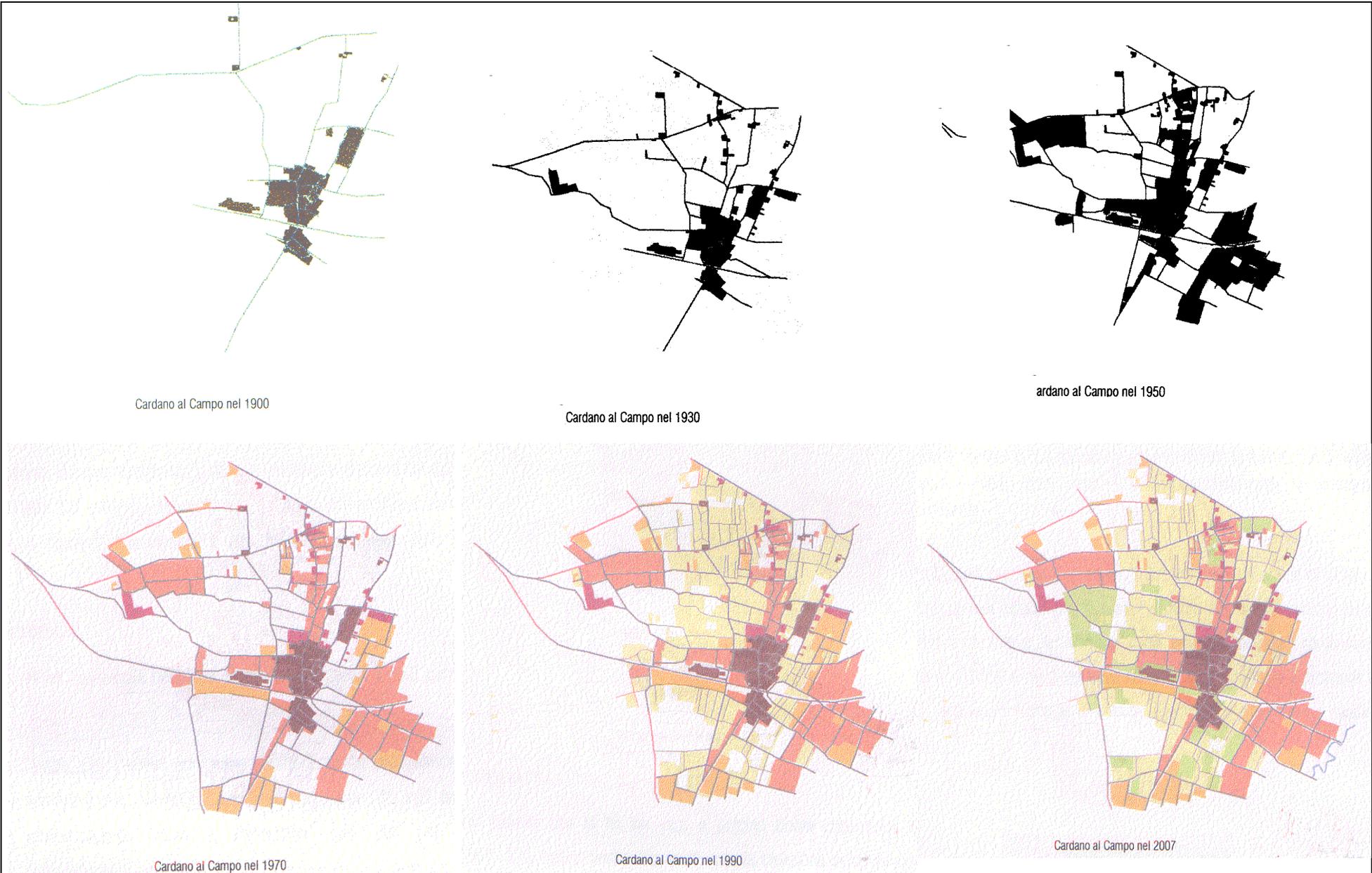
A questo proposito, il PGT prevede di definire strumenti di regolazione dell'attività costruttiva in grado di contrastare la diffusione insediativa privilegiando, in luogo di una ulteriore occupazione di suolo extraurbano, il riuso a fini insediativi delle aree già urbanizzate interstiziali e di quelle sottoutilizzate.

Rispetto a questo orientamento, il PGT si propone di individuare luoghi, elementi e segni rispetto ai quali avviare processi di trasformazione in grado di generare quelli che potrebbero essere definiti "nuclei di identità locale", sistemi urbani nei quali, riappropriandosi della memoria e formulando nuovi programmi per rendere abitabili e confortevoli gli spazi della città, la cultura collettiva si radica nei luoghi fisici in forme rinnovate.

Le matrici storiche degli insediamenti di Cardano riconducono alla ricerca del rapporto tra l'assetto attuale dei luoghi e la loro forma originaria (deducibile dallo studio delle carte del Catasto di Maria Teresa e da quelle del cessato Catasto lombardo-veneto), oggi rintracciabile solo per frammenti.

Attorno al nucleo più antico, disposto "a filamento" lungo il tracciato nord-sud (corrispondente alle attuali vie XX Settembre, Garibaldi e Mameli) e centrato dal punto di vista simbolico sul sistema chiesa di S.Anastasio-municipio-biblioteca e piazza, si dispone una costellazione di luoghi notevoli (almeno potenzialmente) per la cultura collettiva del paese: tra gli altri, la chiesa di San Pietro e la scuola materna (ex oratorio) in via Porraneo, con il retrostante giardino; la chiesa di Santa Maria in Curisino all'angolo tra via Roma e via Giovanni XXIII e il sistema scuola-sala convegni, oratorio e chiesa di Santa Maria nascente; il convento e la chiesa dei Cappuccini in via Ferrazzi; il sistema ambientale del Moncone con le proprietà Moncone, Deserto e Casone, la Viscontina.

Il valore di questi luoghi nella costruzione dell'identità locale dell'insediamento è attestato dalla loro persistenza come "reperti", laddove si manifesta una sorta di tutela spontanea di manufatti in grado di rievocare il passato del paese mettendolo in relazione con la storia più generale del territorio nella dimensione della "lunga durata." La loro potenzialità di elementi costitutivi di un nuovo **sistema territoriale di identità locali**, insieme con il **sistema dei servizi e dei luoghi consacrati dalla vita collettiva** del paese (gli oratori, le scuole, le chiese, ecc.) è nei fatti anticipato dalla toponomastica. A partire dal riconoscimento e dalla valorizzazione di queste polarità, il territorio comunale, oggi occupato da un'edificazione indifferenziata, può essere riorganizzato come composizione di parti riconoscibili: il Nucleo Storico; il Cuoricino, il Moncone, Cardano Sud, le aree produttive.



Cardano al Campo nel 1900

Cardano al Campo nel 1930

ardano al Campo nel 1950

Cardano al Campo nel 1970

Cardano al Campo nel 1990

Cardano al Campo nel 2007

L'occasione più significativa per affrontare questo impegno è costituita dall'ambito di trasformazione individuabile lungo il tracciato della nuova S.p. 28, nel tratto a contatto diretto con la brughiera e con il centro sportivo del paese. Le trasformazioni portate dalla costruzione della nuova infrastruttura dovranno prevedere efficaci e significativi sistemi di connessione trasversale tra il tessuto edificato e la viabilità esistenti a Est del tracciato, da un lato, e la brughiera a Ovest e dovranno essere governate per garantire soluzioni in grado di disegnare "il margine urbano" e rafforzare il suo legame con la brughiera.

Allo stato attuale, l'edificato di Cardano al Campo fa parte della conurbazione che, a scala provinciale, si sta progressivamente addensando tra Varese a Nord e Gallarate-Busto Arsizio a Sud.

In particolare, nella parte a Nord-Est del territorio comunale, il costruito tocca senza soluzione di continuità l'edificato di Gallarate, rendendo impossibile riconoscere il confine tra i due distinti comuni. Il Piano Territoriale della Provincia di Varese assegna il ruolo di Polo Attrattore alla città di Gallarate alla quale fa riferimento per numerosi servizi di ordine superiore (scuole superiori, ospedale, stazione ferroviaria, ecc.). D'altro canto, l'offerta di residenza di qualità a prezzi contenuti, insieme con la disponibilità di servizi efficienti nel territorio di Cardano, è il probabile motivo del continuo incremento della popolazione residente. Un dato, questo, che segnala la vocazione del paese a divenire un "luogo per abitare" privilegiato nella zona del gallaratese. A Sud-Est, invece, il confine che separa il territorio di Cardano al Campo da Samarate si perde tra gli edifici e le strade della zona industriale

A partire dagli anni Sessanta, la struttura insediativa originaria è stata profondamente modificata. Negli anni Sessanta e Settanta, le nuove costruzioni si sono addensate intorno ai nuclei originari, dando forma a **un'articolazione del costruito per parti**: l'attuale centro storico, lungo l'asse delle vie Garibaldi e Mameli alla parrocchiale di S. Anastasio; il Cuoricino, attorno alla Chiesa di Santa Maria in Curisino e lungo la via Roma; il rilievo del Moncone, tra via Ruberto e via Buffoni, Cardano Sud dove si addensano urbanizzazioni più recenti.

Successivamente il costruito è cresciuto negli intervalli lasciati liberi dalla prima espansione. Il risultato è che i nuclei originari, ancora segnalati dalla toponomastica, sono stati inglobati in un'edificazione continua a tappeto che non consente di riconoscere differenze tra un luogo e l'altro e che rende difficile radicare nei luoghi fisici sistemi di costruzione delle identità locali complice un'edificazione appiattita su modelli insediativi indistinguibili.

- LEGENDA**
- IL "CUORICINO"
 - IL "MONCONE"
 - CARDANO SUD
 - CENTRO STORICO
 - AREE INDUSTRIALI



POLITECNICO DI MILANO
Dipartimento di Progettazione dell'Architettura

Studio sui sistemi insediativi nel territorio di Cardano al Campo
Il sistema dell'edificato

Prof. Arch. Angelo Torricelli
Prof. Arch. Sara Protasoni

Le identità del territorio costruito

Obbiettivi per il governo dei cambiamenti

Da tempo è maturata la consapevolezza che la rappresentazione del territorio tradizionalmente espressa nel piano urbanistico, fondata su parametri tecnici e dimensionali, è limitata e non restituisce tutta la complessità dello spazio che si intende descrivere.

Questa acquisizione è tanto più importante in una realtà in forte trasformazione come quella di Cardano al Campo che non può essere rappresentata dai tradizionali strumenti di piano fondati su un azzonamento utile per dare certezza di attribuzione della rendita fondiaria ma poco incline per dar conto delle differenziazioni quali-quantitative degli oggetti edilizi e della fisionomia degli spazi urbani.

E' il principio di astrazione del piano che è messo in discussione quando si confronta con la percezione e l'esperienza concreta dei cittadini che abitano o frequentano i luoghi che hanno caratteri e immagini specifici e non astratti e per i quali occorre stabilire un indirizzo normativo delle trasformazioni che ne considerino le complesse relazioni territoriali e gli effetti urbani di interventi di riordino- riqualificazione.

Possiamo esprimere gli orientamenti su cui fondare la lettura del territorio edificato di Cardano al Campo in tre punti:

- 1. riconoscere l'organismo urbano** rispetto al sistema dell'area di cui fa parte. Non è scontato identificare la dimensione territoriale del centro urbano e dei fenomeni territoriali sui quali si indaga. Il confine amministrativo, da questo punto di vista, non basta a assicurare che il sistema insediativo che si esamina sia chiaramente definito.
- 2. identificare al suo interno una o più unità territoriali** che abbiano significativi elementi di distinzione e autonomia. E' necessario scomporre le parti di una apparente realtà disomogenea per ricercare la unità interne nei quali gli abitanti si riconoscono e si organizzano. Si tratta di quei nuclei o "unità urbane" che possiedono luoghi con specifica e riconosciuta capacità relazionale e, perciò, svolgono funzioni di organizzatori di vita urbana. Nelle specifiche condizioni di Cardano al Campo si tratta di individuare le unità minime urbane capaci di generare un sistema policentrico integrato che si fonda su luoghi e strutture (edifici pubblici, piazze, parchi urbani, chiese, circoli e associazioni) che danno senso e identità alla realtà urbana.
- 3. mettere in rilievo e promuovere ciò che distingue** una parte dall'altra nel territorio comunale e al tempo stesso dare valore ai legami che tengono unito il rapporto tra loro. La varietà e l'articolazione delle parti dell'abitato costituisce indubbiamente un arricchimento dell'organismo urbano e consente di scendere di scala e trattare con maggior precisione i singoli fatti urbani assegnando loro un ruolo preciso all'interno del mosaico del piano.

La densificazione 'spontanea': effetti delle trasformazioni urbane nell'uso dello spazio edificato

La riflessione sullo sviluppo territoriale dovrebbe essere accompagnata anche da un esame delle qualità dell'urbanizzazione, che riguarda gli insediamenti a scala locale e dell'area vasta.

E' stata svolta un'indagine sulle trasformazioni fisico-morfologiche degli spazi urbani attraverso un approccio di tipo qualitativo, basato sull'esame di indagini mirate.

L'interesse si è concentrato sui casi che riguardano due tipi di fenomeni urbani: quelli che si sono prodotti per interventi di “addensamento” del tessuto residenziale perturbano e quelli determinati dalla residenza di espansione.



esempi di densificazione (via De Amicis)

Obiettivo di queste indagini è stato quello di illustrare e documentare l'evoluzione dello spazio urbano per metterne in luce la qualità formale, le specificità e le similitudini con altri contesti; un secondo obiettivo era quello di evidenziare il possibile ruolo dell'ente pubblico nella trasformazione dello spazio urbano, in particolare attraverso gli strumenti della pianificazione del territorio e attraverso la definizione di criteri e condizioni necessarie per l'attuazione dei progetti di riorganizzazione del tessuto urbano.

Caratteristiche degli spazi urbani

Le principali dinamiche evolutive

- La consistenza e l'organizzazione degli spazi urbanizzati negli ultimi 50 anni è soprattutto il risultato delle caratteristiche della struttura fondiaria e delle infrastrutture viarie secondarie ereditate in gran parte dal sistema podereale precedente e dettate da esigenze di economia agricola.

In genere, i criteri funzionali ed economici hanno prevalso rispetto a quelli urbanistici. In altri termini la struttura fondiaria e viaria, che fa da supporto all'attuale sviluppo urbano, è stata pianificata per altri scopi e ha continuato a condizionare lo sviluppo urbano.

- Gli spazi urbani pubblici (strade, piazze, parchi, giardini, ecc.) pur mantenendo l'impianto trasmesso dalla storia locale sono interessati da un processo di continuo adattamento e riconfigurazione per rispondere alle nuove esigenze.

- La viabilità minore è quantitativamente e qualitativamente insufficiente. Ciò determina un uso irrazionale del suolo; inoltre sono rarissimi i casi in cui lo spazio stradale viene considerato un'occasione elevare la qualità e la struttura del quartiere e quale trama per gli interventi privati. Alla ridotta funzionalità e all'assenza di qualità urbana degli spazi stradali minori si accompagna una scarsa considerazione delle specifiche esigenze dei pedoni e dei ciclisti (sicurezza, attrattiva, strutture di supporto).



Esempi di trasformazioni con nuove funzioni alberghiere (via Al Campo)

- La frammentarietà del processo edificatorio si riflette sulla qualità delle soluzioni progettuali realizzate. Come del resto in gran parte della *megalopoli padana*, il linguaggio architettonico (tipologie) e urbanistico (ventaglio di possibili soluzioni) è limitato e prevalentemente condizionato dalle aspettative del mercato immobiliare. È costituito in gran parte da palazzine, casette e grandi contenitori per funzioni produttive, commerciali, alberghiere.

- Per quanto attiene alle aree residenziali, è ancora prevalente la casa unifamiliare, che sorge in mezzo ad una particella le cui dimensioni tendono a diminuire; la proprietà è in genere chiusa verso lo spazio pubblico stradale (recinti e/o siepi) con il quale non instaura alcun dialogo urbanistico.

La densificazione è avvenuta a scapito dei vuoti, delle aree libere, oppure per sostituzione dei fabbricati precedenti anziché grazie al ricorso a tipologie di edificazioni che utilizzino le potenzialità offerte dal piano per riorganizzare l'area urbana con la quale si relazionano.

- Anche quartieri intensivi più recenti, dove un'appropriazione dello spazio meno individuale da parte degli abitanti potrebbe favorire una maggiore integrazione tra aree private e aree pubbliche, domina la frammentazione dello spazio e mancano esempi di progetti in cui si instaura un rapporto più maturo con il comparto di riferimento.

Il dato che emerge da una lettura della contemporaneità del territorio di Cardano al Campo è, in sintesi, la compresenza dei fenomeni della propensione verso la casa unifamiliare, delineatosi a partire dagli anni '50 del secolo scorso e di insediamenti più compatti e densi (edifici plurifamiliari) in spazi ristretti in genere già urbanizzati.

La costruzione del sistema urbano è andata di pari con altri tipici comportamenti odierni: un'elevata mobilità non sistematica e un uso allargato del territorio.

Questo connubio rappresenta una forma apparentemente non-regolata, ma in realtà guidata dalla consuetudine (sancita nei regolamenti comunali o assecondata da piani attuativi), adattata alle esigenze del mercato immobiliare e ai cambiamenti del sistema socio-economico locale.

Quella che può apparire una coabitazione confusa di elementi urbani differenti in realtà rappresenta bene la transizione da borgo residenziale-produttivo autosufficiente a componente di un aggregato urbano più complesso segnato da dinamismo sociale e aperto alle sollecitazioni di nuovi settori economici legati alle attività aeroportuali.

Nei diversi casi, in una prospettiva di efficiente funzionamento della struttura urbana, il problema per eccellenza è la scarsità relativa dello spazio pubblico e collettivo, oltre che la sua ridotta articolazione, che ne limita le sinergie, e la banale autoreferenzialità dello spazio privato.

E' evidente che un intervento basato su forme di concertazione e di compensazione pubblico-privato, collaudate nelle grandi trasformazioni non è immediatamente trasferibile in sede locale senza le opportune cautele che considerino alcuni presupposti fondamentali:

- la forte frammentazione e scarsa consistenza della proprietà fondiaria e immobiliare
- l'assenza di rilevanti aree dismesse o parti di costruito che consentano operazioni estese e coerenti di rinnovo urbano.

E' necessario sopperire ai condizionamenti urbani rilevati con attente politiche di programmazione territoriale, magari accompagnate da un sistema di incentivi, che potrebbero raccogliere le risorse necessarie ad attuare interventi di ricomposizione urbanistica e di qualificazione dello spazio pubblico.

Una tale prospettiva non può legarsi a ambiti certi e predefiniti dal PGT.

Sembra più plausibile la scelta di definire i contesti che possono/debbono ospitare interventi urbanistici complessi, che siano in grado di

- generare un 'effetto città' per il ruolo che ricoprono sul territorio
- per la riconoscibilità storico-sociale che possiedono,
- per i legami che instaurano con i servizi urbani e per la capacità di incrementarne la dotazione e la qualità.

Le scelte del PRG

La pianificazione comunale ha sempre proposto “auspicabili” addensamenti urbani negli ambiti lungo l’asse centrale storico del paese con l’evidente intento di consolidare i caratteri cittadini delle aree che si affacciano lungo l’antica via che attraversa il centro urbano.

Parcellizzazione della proprietà fondiaria, forme e caratteristiche spaziali delle aree urbane hanno condizionato il processo di accrescimento edificatorio che si è sovrapposto al tessuto urbano preesistente senza produrre l’atteso effetto città.

I segni distintivi del nuovo urbanesimo sono affidati più agli interventi di sostituzione edilizia all’interno del singolo lotto più che ad interventi pianificati di brani di città coerenti con lo sviluppo di servizi e infrastrutture.

Così è avvenuta, in particolare, la saldatura tra il centro storico e il nucleo del ‘Cuoricino’ utilizzando gli spazi liberi con due piani attuativi che si sono adattati alle condizioni edificate e alle morfologie delle aree e sostituendo edifici preesistenti con nuovi immobili che sfruttano le possibilità edificatorie concesse.

L’insieme non ha conferito ai luoghi la qualità urbana e l’immagine urbana attese mostrando viceversa la episodicità e l’incompletezza del disegno urbano che non è riuscito a incidere sulla dotazione di servizi territoriali troppo spesso limitati alle sole necessità dei nuovi insediamenti.



Accrescimento urbano nel quartiere ‘Cuoricino’

Le trasformazioni urbane sono state ulteriormente enfatizzate dagli effetti di leggi derogatorie che si sono sovrapposte alla pianificazione ordinaria. In particolare ha avuto un ruolo significativo la legge regionale sul recupero dei sottotetti (l.r. 15/1996 e 22/1999) i cui risultati quantitativi sono trattati nella parte del presente testo ove si tratta di capacità volumetrica del piano.

L'obiettivo dichiarato dal legislatore di salvaguardare il territorio consentendo un incremento di volume senza lo sfruttamento di nuove aree, obiettivo in sé condivisibile, si è tradotto troppo spesso nella realtà in un puro e semplice incremento dell'edificabilità dei suoli consentita dal PRG.

Questo equivale, a tutti gli effetti, ad una sorta di "bonus" volumetrico concesso in deroga alla potestà comunale di determinare i limiti edificatori sul territorio, con conseguenti distorsioni dell'equilibrio insediativo previsto dallo strumento urbanistico vigente e deficit della dotazione di standard pubblici.

Il Piano dei Servizi ha calcolato gli abitanti insediabili unicamente nei lotti liberi secondo la tabella riportata:

Zone	Lotti liberi	Indice di zona	Volume edificabile	Abitanti insediabili	Abitanti residenti	Capacità insediativa
	mq	mc/mq	mc	mc/150	ab	ab
B1	25.645	2,00	51.290	342	1.784	2.126

La verifica condotta sugli interventi presentati in zona B1 ha rilevato che dall'entrata in vigore del Piano dei Servizi (2003) sono state realizzati 4 interventi sostitutivi di edificazioni preesistenti che hanno dato i seguenti risultati quantitativi:

Zone	Volume preesistente	Abitanti residenti	Volume autorizzato	Capacità insediativa totale	Capacità insediativa aggiuntiva
	mc	ab	mc	ab	ab
Via Amalfi	304,11	2	3.978,36	27	25
Via De Amicis	795,00	5	3.687,20	26	21
Via G. da Cardano	441,54	3	1052,40	7	4
Via XX Settembre	500,00	3	3.028,59	21	18
Totale	2.040,65	13	11.746,55	81	68

li esempi nel Comune di Cardano al Campo

1- via Amalfi



2- via De Amicis



3- via Gerolamo da Cardano



4- via XX Settembre



Cardano al Campo oggi

I luoghi dell'abitare, del lavoro e della mobilità

Nell'ambito dei lavori per il progetto di Piano di Governo del Territorio è stata svolta un'indagine sulle trasformazioni fisico-morfologiche degli spazi urbani attraverso un approccio di tipo qualitativo, basato sull'esame delle caratteristiche distintive degli insediamenti.

I casi affrontati riguardano in primo luogo due tipi di spazi urbani: quelli destinati alla residenza e quelli destinati alle attività produttive; è pure stata considerata una terza categoria di casi che riguarda spazi destinati ad infrastrutture per lo sport e lo svago, aree fortemente interessate dalle infrastrutture per la mobilità.

Obiettivo di queste indagini era illustrare e documentare l'evoluzione dello spazio urbano per metterne in luce la qualità formale, le specificità e le similitudini con altri contesti; un secondo obiettivo dello studio era evidenziare il ruolo dell'ente pubblico nella trasformazione dello spazio urbano, in particolare attraverso gli strumenti della pianificazione del territorio e attraverso la realizzazione di progetti.

A partire da questa indagine è stato possibile individuare delle tendenze ricorrenti in merito alle qualità dello spazio urbano che influenzano direttamente le condizioni insediative del Comune di Cardano al Campo.

Qual è il carattere di un luogo nello specifico territorio di Cardano al Campo?

Può sembrare una domanda astratta e, comunque, non in grado di dare indicazioni precise ad un piano urbanistico, distante dalle pratiche in uso, non prevista dalle norme di legge vigenti che richiedono verifiche analitiche che consentono di conoscere i dati materiali della struttura urbana e territoriale e a ipotizzare interpretazioni fondate ma non descrivono il carattere, l'immagine trasmessa, il rapporto con i suoi cittadini e con le persone che ne utilizzano i servizi.

L'area del Moncone

L'analisi delle trasformazioni dell'area situata a nord del territorio comunale denominata "il Moncone" riveste particolare interesse esemplificativo per le caratteristiche del sito e per le evidenze del rapporto tra significati dell'ambiente rurale e costruzione dei moderni insediamenti locali. Questo luogo rappresenta, inoltre, una rilevante importanza simbolica per il rapporto che instaura con la memoria storica dell'intero paese di Cardano al Campo e per i rimandi alle sue origini di civiltà contadina.

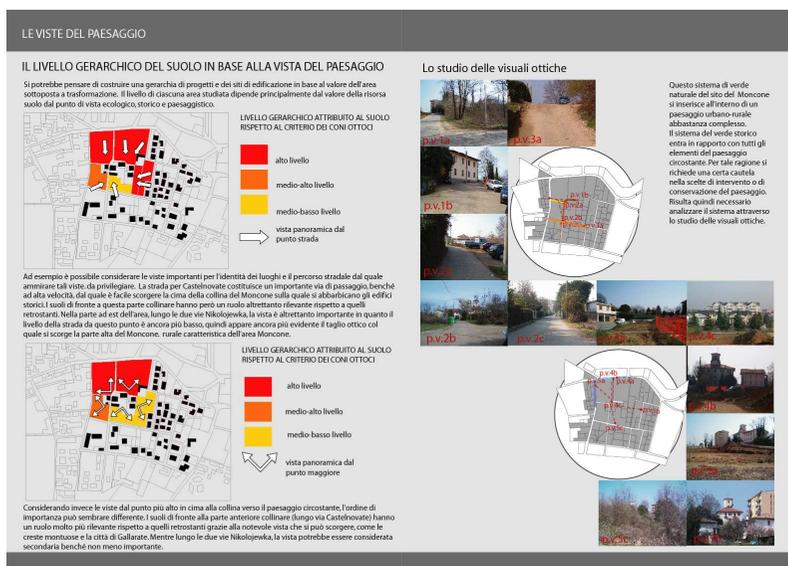
Si tratta di una delle aree più significative e riconoscibili del territorio cardanese per la sua ubicazione sul rilevato che si snoda in senso nord-sud dalla piana di Gallarate al centro di Cardano. L'indagine è stata condotta nel corso di uno stage promosso dal Politecnico di Milano P.T.U.A. con Alessandra Pandolfi e Sabrina Casolo nell'anno 2004.

Lo studio rappresenta la sintesi di un approfondito lavoro di analisi e valutazione ambientale applicato alle zone sensibili a scala comunale, in particolare ad un'area di espansione edilizia prevista in un'area di particolare interesse storico e simbolico per Cardano al Campo.

Le considerazioni storico-critiche vengono assunte come 'matrici' sulle quali verificare il processo edilizio, le sue coerenze o le sue discontinuità.

Le informazioni sui caratteri storici dei luoghi, opportunamente organizzate in griglie interpretative, forniscono la chiave di lettura del paesaggio urbano e gli elementi necessari per la sua progettazione.

Se si considera che l'estetica dei campi è tracciata fundamentalmente dalla geometria agraria, la quale a propria volta indica i limiti delle proprietà, la direzione delle piantate, dei filari, soprattutto dei gelsi orientati parallelamente alle giaciture dei confini si può desumere che il nostro paesaggio è stato generato dal gelso che ha direttamente influito anche sulla forma urbana che oggi conosciamo.



Esempio delle schede di analisi

Struttura fondiaria

Caratteristiche morfologiche

L'area del Moncone, posta sul rilevato che si allunga dal centro urbano di Cardano verso nord, si interpone tra la piana della città di Gallarate a est e il territorio che da Cardano arriva fino alla brughiera. Questa zona è stata interessata dalla espansione residenziale che il paese ha subito negli ultimi anni con una forte e repentina crescita, che l'ha spinta a raggiungere il piano.

Caratteristiche della struttura fondiaria

Un tempo coltivata intensamente ad arativi e colture del gelso, l'area presenta una trama fondiaria in cui è ancora ben leggibile la struttura agricola aggregata a ridosso delle antiche Cascine del Moncone e del Ronco.

La zona è attraversata dal tracciato dell'antica strada di sommità che portava dal centro urbano alla piana dei Ronchi di Gallarate.

Le particelle catastali attuali sono il risultato dell'ulteriore frazionamento in senso trasversale della trama agricola. Sono ancora libere le aree in posizione sommitale più a nord a ridosso dell'antico insediamento rurale.

Caratteri dell'edificato

Tipologia ed evoluzione del costruito

Case unifamiliari, inserite nella trama ortogonale della struttura fondiaria agricola, hanno sostituito gli antichi usi rurali (in particolare quelle delle colture dei gelsi caratterizzanti il paesaggio locale).

Tendenzialmente le costruzioni più recenti sorgono su parcelle più piccole di quelle di epoca precedente e più lontano dal vecchio nucleo. Le case hanno orientamenti indifferenti rispetto alla trama originaria e si affacciano prevalentemente a sudovest.



TAV. 1 di INQUADRAMENTO DELL'AREA
TAV. 2 di ANALISI DEL PAESAGGIO



Esempio di occultamento visivo dalla strada

Proprietà paesaggistiche

Un tempo il limite tra i coltivi era molto chiaro e marcava il passaggio dal pendio al piano secondo le differenti quote altimetriche; questo confine oggi non è più evidente. Con le case unifamiliari sono apparsi nelle zone più basse, ed in particolare, lungo la via Ruberto, edifici plurifamiliari strettamente relazionati alla strada e che volgono le spalle alla collina.

Proprietà urbanistiche

Le strade agricole che dal centro urbano conducevano alle antiche cascine e ai poderi sono diventate strade di quartiere. Solo le strade che delimitano l'area a ovest (via Ruberto) e a nord (via per Castelnovate) assumono un ruolo di collegamento di rilievo comunale. I collegamenti trasversali sono stati lasciati al privato a seconda delle sue necessità e in genere mantengono caratteristiche limitate alle esigenze del transito locale.

Non sono individuati interventi o misure atti a promuovere la mobilità lenta in genere.

Proprietà architettoniche

La morfologia del terreno non subisce sostanziali alterazioni in quanto ospita insediamenti frammentati con ridotte necessità di consistenti modifiche delle morfologie del terreno.

Lo spazio visivo subisce, invece consistenti modifiche per la disposizione di volumi che non tengono in considerazione le percezioni visive degli elementi fondamentali dell'area. A questo contribuiscono anche opere minori ma importanti come le recinzioni e la graduale soppressione dei filari di gelsi.

Le costruzioni sono posizionate in genere al centro della particella.

Strumenti di pianificazione

Situazione da PRG

Il PRG in vigore destina l'area zona residenziale con intensità volumetrica di tipo semintensivo. Si prescrivono altezze massime contenute e maggior presenza di verde rispetto ai parametri adottati nelle zone di urbanizzazione situate al piano.

La testata nord del rilievo è interessata da due piani di lottizzazione; uno già realizzato di recente sul tratto pianeggiante e uno non ancora realizzato sul tratto di sommità. I due interventi accerchiano l'insediamento che caratterizza l'area mantenendo un corridoio ad uso pubblico e libero da edificazioni sull'asse nord-sud.

Sono confermate le infrastrutture stradali esistenti con previsione di potenziamenti dei calibri. Si prevede un collegamento trasversale ovest-est da via Ruberto sul tracciato della strada sterrata esistente. L'intervento è legato allo sviluppo del Piano di Lottizzazione n.3.

Le conclusioni delle analisi

L'area del Moncone è stata investita più recentemente dal processo urbanizzativo mantenendo come elemento ordinatore la presenza del primo insediamento rurale e la suddivisione poderale originaria.

La vocazione dell'area è di tipo residenziale rada che asseconda l'orientamento dei lotti ed è servita da una rete viaria di calibro limitato e di importanza secondaria rispetto alle vie di comunicazione principali.

Gli insediamenti sono prevalentemente costituiti da case isolate con aree di verde privato spesso di qualità. Scarseggiano, viceversa, le dotazioni di spazi pubblici (parcheggi, marciapiedi, piste ciclopedonali, parchi pubblici).

L'urbanizzazione è avvenuta senza tener conto degli elementi strutturanti del paesaggio locale quali i filari di gelsi, il rispetto di inquadramenti visuali etc.

Dal particolare al generale: considerazioni sulle trasformazioni dello spazio urbano

Il caso di studio proposto per l'area del Moncone costituisce un laboratorio di indagine che mette in evidenza le logiche che presiedono alla produzione urbana tipiche delle aree esterne di più recente urbanizzazione. Proprio per le particolarità territoriali di questo ambito sono più chiaramente leggibili i caratteri e le tendenze delle trasformazioni più recenti del territorio cardanese.

Il tessuto urbano è innanzitutto il risultato di un'interminabile sequenza e stratificazione di eventi naturali, ma soprattutto antropici. Il senso dell'urbanizzazione non si può rintracciare negli strumenti di governo del territorio fin qui conosciuti. Questi spesso seguono le propensioni in atto anziché guidarle.

È solo a partire dagli anni '70, con il tumultuoso sviluppo già in atto, che il Comune si dota dei primi strumenti pianificatori con il primo tentativo dichiarato di controllare e orientare lo sviluppo urbano a scala cantonale.

È interessante rilevare come il Comune abbia vissuto - e ancora viva - quella che potremmo definire una "doppia trasformazione culturale", di cui una ha come oggetto il territorio e l'altra la pianificazione. In altre parole ha dovuto assimilare una "cultura del piano" nello stesso momento in cui doveva dotarsi di una "cultura urbana".

Le attuali forme urbane, anche dal profilo qualitativo, non possono essere giudicate senza tener conto delle difficoltà poste da questo duplice sforzo culturale: quello di riconoscere e valorizzare la natura urbana del territorio locale e quello utilizzare la pianificazione urbanistica quale premessa necessaria di controllo dello sviluppo urbano.

Oggi il problema non è tanto quello di stabilire se Cardano deve mantenere la fisionomia di una città distinta o se debba confondersi nello sprawl edificato che la circonda.

Si tratta di dare forma a una rete urbana che esiste già e che in futuro è destinata a svilupparsi ulteriormente. "Chi sogna la campagna non costruisce una buona città".

6

Il consumo di suolo

La crescita demografica, l'evoluzione della struttura socio-economica e la situazione topografica pongono costantemente nuove esigenze. La pressione sul territorio cresce e la spinta per l'estensione delle zone edificabili e per un maggiore sfruttamento del suolo, sono costanti. Occorre però chiedersi se sono sempre giustificate e sostenibili dal profilo generale e da quello finanziario.

Il territorio costituisce una risorsa limitata e la sua trasformazione è spesso, almeno nel breve e medio termine, irreversibile. Il suo uso è sempre più conteso tra funzioni alternative, spesso in concorrenza tra di loro.

Secondo la Legge Regionale 12/2005 i Comuni provvedono affinché il suolo sia utilizzato con misura. Essi coordinano le loro attività d'incidenza territoriale e ordinano l'insediamento in vista di uno sviluppo armonioso. Essi tengono conto delle condizioni naturali, come pure dei bisogni della popolazione e dell'economia.

La disciplina pianificatoria vuole essere una piattaforma di coordinamento e di gestione di questi conflitti attraverso la ponderazione dei diversi interessi nell'intento di concretizzare soluzioni equilibrate.

La posta in gioco è elevata; l'interesse generale esige una visione globale, scelte coerenti e chiare priorità.

Il Comune, in forza della propria autonomia istituzionale, è chiamato a stabilire i suoi obiettivi pianificatori tenendo conto delle prescrizioni d'ordine superiore e a governare l'avvicinamento agli stessi attraverso l'attivazione degli opportuni e necessari strumenti normativi e finanziari.

L'aspetto principale sul quale occorre far luce riguarda proprio la relazione tra piano e situazione finanziaria.

Scorrendo i dati del rapporto recentemente pubblicato da ERSAF (ente regionale per i servizi all'agricoltura), si scopre la dimensione allarmante del fenomeno del consumo di suolo.

In Lombardia 4.950 ettari annui di suolo risultano 'urbanizzati', dunque interamente coperti da insediamenti e infrastrutture: una superficie che è pari alla somma delle intere province di Como, Varese e Lecco, e che rappresenta il 14% del territorio regionale, inclusi monti e laghi.

Consumo di suolo nelle Province lombarde. Dati medi annui nel periodo 1999-2004.

Fonte: P. Pileri su Territorio 44, 2008

Provincia	Suolo consumato	Consumo annuo pro capite
	m ² / ab * anno	
Varese	312	4
Como	243	4
Lecco	149	5
Sondrio	123	7
Milano e Monza	893	2,4
Bergamo	634	6,5
Brescia	929	8
Pavia	544	11
Lodi	219	11
Cremona	289	8,6
Mantova	616	16
LOMBARDIA	4950	5,5

 **superfici trasformate in Lombardia in un anno tipo tra 1999 - 2004**

Provincia	urbanizzato	agricolo + colture perm.	prati	veget.natur.	bosco
	ha/anno	ha/anno	ha/anno	ha/anno	ha/anno
Milano	690,9	- 578,6	- 48,2	- 66,5	- 72,5
Bergamo	633,8	- 376,2	- 358,8	- 58,8	101,5
Brescia	929,0	- 811,1	- 369,5	- 77,1	118,0
Cremona	288,8	- 237,1	- 15,3	- 17,8	- 19,5
Mantova	615,8	- 568,9	- 24,0	- 30,4	19,2
Monza	201,7	- 184,0	- 18,3	- 16,1	11,6
Pavia	543,8	- 353,2	- 43,7	- 70,0	57,6
Lodi	218,8	- 192,6	- 8,1	- 3,3	- 15,9
Varese	311,5	- 140,6	- 56,0	- 44,2	- 86,8
Como	243,3	- 115,8	- 73,8	8,5	- 62,0
Lecco	148,6	- 110,6	- 83,7	- 29,0	67,7
Sondrio	122,5	- 11,7	- 340,2	63,8	101,4
LOMBARDIA	4948,5	- 3680,3	- 1439,6	- 340,9	220,4

© Fonte: DIAP, elaborazioni di Pileri P. e Maggi M. su basi dati ARPA
Dati pubblicati su URBANISTICAinformazioni n. 217/2008
Paolo Pileri per INU & FORUM P.A.

E' noto da dati CRESME che tra il 1999 e il 2007 (negli anni che stiamo analizzando) la crescita del valore aggiunto in costruzioni è stato doppio (+ 24,0%) rispetto a quello totale dell'economia italiana (+12,2%) (Bonora, 2009). Questo dato, se confrontato con quelli relativi agli altri settori economici nello stesso periodo (industria + 2,8%, servizi + 9,7%, commercio + 14,8%, agricoltura - 6,5%), spiega l'abnorme gonfiamento avvenuto nel settore edilizio che spostato ingenti investimenti dal settore produttivo a quello della rendita generando un incremento di valori 'sulla edificabilità prima ancora che sull'edificato' trasformando le città e i territori in luoghi per la valorizzazione rapida dei capitali liberati dalla deindustrializzazione.

CONSUMO DI SUOLO

.... In LOMBARDIA (2)

Confrontando la situazione all'anno 2000 (fonte DUSAF 1 – IT2000) con quella del 1994 (basi informative ambientali di pianura) in pianura:

- Le superfici impermeabilizzate sono passate dal 16,5% del 1994 al 17,4% del 2000

• Milano – Bergamo – Brescia	+ 2%
Pavia – Lodi	+ 9-10%
Cremona – Mantova	+ 5-6%
Varese (Malpensa)	+ 25%

(incrementi relativi)

Non si tratta 'solo' di aree sottratte ad utilizzi agro-silvicoli ma di un processo di urbanizzazione che ha rapidamente travolto i deboli argini della pianificazione e ha generato i noti fenomeni di diffusione insediativa (*sprawl*) con incrementi esponenziali dei costi della 'città diffusa' proprio in una fase di contrazione delle risorse a disposizione delle amministrazioni comunali per adeguare infrastrutture e servizi alla collettività.

I dati riferiti all'area geografica alla quale Cardano al Campo appartiene appaiono a prima vista meno gravi rispetto ad altre situazioni geografiche regionali.

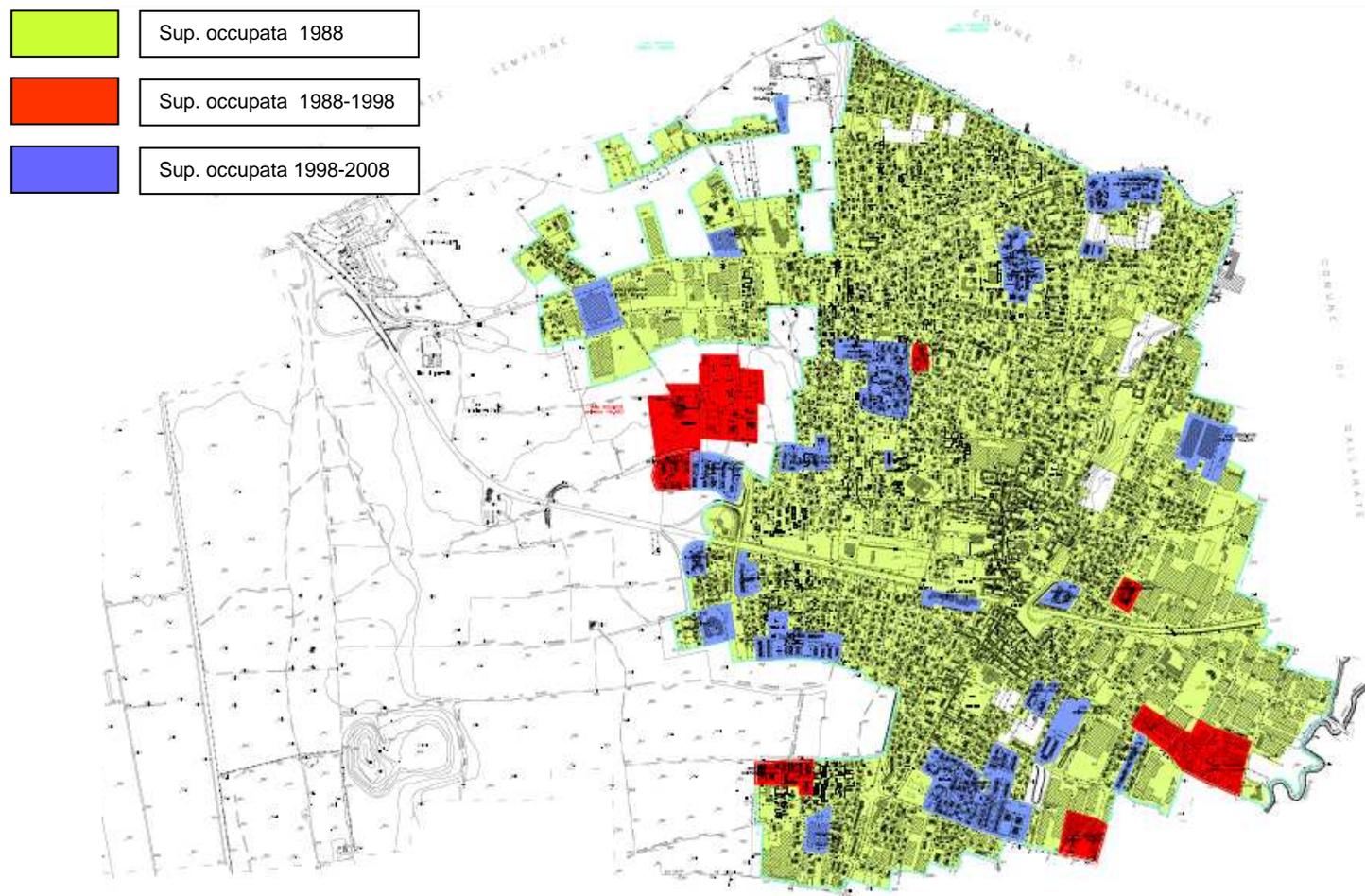
L'erosione di suolo va infatti vista nel contesto di intensa attività economica e di tendenziale saturazione della disponibilità di aree libere.

Si aggiungono poi elementi di aggravamento del quadro territoriale come la presenza dell'aeroporto di Malpensa e dalle spinte alla trasformazione anche in condizioni di incertezza delle scelte strategiche sul ruolo del sistema aeroportuale della brughiera.

Anzi, accade che proprio l'incertezza induca a dar impulso a generose occasioni di investimento per collocare meglio l'aeroporto sul mercato globale del trasporto aereo.

Consumo di suolo a Cardano al Campo 1988-2008

Planimetria delle occupazioni di suolo 1988-2008



Area totale urbanizzata al 31 dicembre 2008 = 4.121.025,78 mq.

Consumo di suolo, superfici occupate a Cardano al Campo 1988-2008

periodo	Sup. occupata	Incremento (%)	Totale sup. occupata	Urbanizzato (%)
Ante 1988	Mq. 3.536.934	-	Mq. 3.536.934	37,71
Dal 1988 al 1998	Mq. 206.379	5,83	Mq. 3.743.313	39,91
Dal 1998 al 2008	Mq. 377.713	10,09	Mq. 4.121.026	43,93

Consumo di suolo, superfici occupate in prov. di Varese e nella regione Lombardia 2001-2007

Ambito	Urbanizzato (ha)	Rapporto urbanizzato/territorio (%)	Urbanizzato 2001-2007 (%)	Incremento 2001-2007 (%)
Prov. di Varese	34.464	28,7	1.535	4,7
Lombardia	328.510	13,8	26.609	8,1

(fonte: dati Ersaf)

Il confronto con la crescita dell'occupazione dei suoli in Provincia di Varese e nella Regione Lombardia (riferita a un periodo temporale più limitato) evidenzia che l'intensità di urbanizzazione avvenuta nel comune di Cardano al Campo è più che doppia rispetto alla media provinciale e del 25% superiore a quella regionale.

Consumo di suolo pro-capite a Cardano al Campo 1988-2008

periodo	Sup. occupata	Popolazione	Totale sup. occupata Pro-capite	Incremento popolazione (%)	Incremento occupazione suolo (%)
1988	Mq. 3.536.934	11.475	Mq. 308,23	-	-
1998	Mq. 3.743.313	11.657	Mq. 321,12	1,58	5,83
2008	Mq. 4.121.026	14.095	Mq. 292,37	20,91	10,09

periodo	Sup. occupata	Popolazione	Totale consumo Pro-capite (mq/ ab*anno)
1988	Mq. 3.536.934	11.475	Mq. -
1998	Mq. 3.743.313	11.657	Mq. 113,39
2008	Mq. 4.121.026	14.095	Mq. 15,49

In altre parole:

Al netto dell'area sportiva negli anni 1988-1998 si sono consumati 116.154,46 mq. mentre nello stesso periodo la popolazione è cresciuta di soli 182 abitanti.

Il consumo pro-capite risulta pertanto di 638,21 mq., comprensivi delle aree impegnate per attività produttive che hanno visto un incremento particolarmente intenso in quel decennio.

L'occupazione di suolo nel decennio 1998-2008 risulta pari a 377.713 mq. con una popolazione cresciuta di 2.438 abitanti.

Il consumo pro-capite risulta pertanto di 154,92 mq.

La vistosa riduzione di consumo per abitante riscontrabile tra i due decenni a confronto è da mettere in relazione:

- **alla differenza temporale tra l'avvio del ciclo edilizio e l'insediamento della popolazione.**
- **alla riduzione degli interventi su aree produttive**
- **ai cambiamenti del mercato immobiliare locale indirizza verso una edilizia residenziale plurialloggio che favorisce una maggior densità insediativa ed un relativo risparmio di territorio.**

Suolo urbanizzato medio per famiglia - anno 2008

<u>Urbanizzato al 2008</u>	<u>Mq. 4.121.026</u>	Mq. 686,49
Famiglie al 2008	n.6.003	

Il valore stimato di incremento del consumo di suolo tra il 1998 e il 2008 pari al **10,09%** è da incrementare con le altre forme di consumo dovute a infrastrutture come la variante alla S.P. n.28 che ammontano a circa 25.000 mq.

La somma del consumo di suolo residenziale, di quello produttivo e di quello infrastrutturale porta ad un valore di **10,78 % dal 1998 al 2008**. Questo risultato è molto elevato anche se non raggiunge i livelli rilevati da ERSAF per l'area Malpensa (+ 25%) che si riferivano al periodo di costruzione di Malpensa 2000 (anni 1994-2000).

Effetti delle norme in deroga.

L'Istat pubblica anche la quantità di volumetrie residenziali realizzate attraverso gli ampliamenti degli edifici esistenti.

Fabbricati residenziali, volumi, abitazioni e vani di abitazione - anni 2002 - 2008								
	FABBRICATI RESIDENZIALI			ABITAZIONI (a)			VANI DI ABITAZIONE (b)	
Anno	NUOVA COSTRUZIONE		Amplia- menti	NEI FABBRICATI			Stanze	Acces- sori
	N.	Volume	(volume)	Residen- ziali	Non re- sidenziali	Totale		
2002	19	74912	2873	208	-	208	796	602
2003	15	49219	1700	122	-	122	358	314
2004	34	132227	9905	363	1	364	1030	988
2005	24	94218	11462	284	-	284	763	756
2006	9	20799	9910	91	-	91	260	252
2007	11	36430	9026	146	-	146	438	368
2008	11	40679	9394	138	-	138	357	356
Totale	123	448484	54270	1352	1	1353	4002	3636

(fonte Istat)

Si tratta di 54.270 metri cubi che possono essere trasformati in abitazioni tenendo conto che ogni abitazione occupa mediamente mq. 97,48 (Istat 2001) e che l'altezza media è di mt. 3,00. Il totale delle abitazioni in ampliamento risulterebbe, così, pari a circa 185.

E' evidente che questo tipo di attività, a parte trascurabili eccezioni, non produce aumento di consumo di suolo.

La verifica dell'entità degli ampliamenti è relativo ad un'altra questione, e cioè il rapporto delle quantità realizzate con le norme "derogatorie" che si sono susseguite nel corso dell'ultimo decennio.

Incrementi edificatori per realizzazione sottotetti nel Comune di Cardano al Campo.

ANNO	SUPERFICIE (Mq.)	VOLUME (Mc.)
2002	4.058,09	12.174,27
2003	1.037,07	3.111,21
2004	1.529,35	4.588,05
2005	1.051,26	2.877,93
2006	7.848,15	23.544,45
2007	1.860,85	5.582,55
2008	599,79	1.799,37
TOTALE	17.984,56	53.677,83

(fonte Comune di Cardano al Campo)

Dai dati Istat, sostanzialmente coincidenti con i dati rilevati nel Comune di Cardano al Campo, si vede che il mercato edilizio aveva già diffusamente utilizzato le possibilità regolamentari per gli ampliamenti degli edifici esistenti.

Le cosiddette norme regionali sul recupero dei sottotetti hanno generato un'attività edilizia che ha avuto conseguenze negative per la corretta gestione del territorio sotto i seguenti profili:

- insufficiente dotazione di standard urbanistici per gli edifici interessati
- mancata acquisizione di aree con il meccanismo della perequazione previsto dal Piano dei Servizi
- alterazione dei caratteri edilizi e delle coerenze paesaggistiche dei fabbricati e delle aree urbane coinvolte

Oltre al fenomeno della diffusione residenziale, siamo dunque in presenza di un evidente fenomeno di diminuzione dello standard abitativo.

L'utilizzo di norme in deroga dalla pianificazione ordinaria ha intaccato il diritto alla qualità urbana vanificando gli sforzi di razionale organizzazione territoriale.

Il fenomeno di rapida crescita immobiliare che ha trascinato con sé la sostanziale saturazione dei suoli della cintura urbana ha prodotto una sovrapproduzione che ha di fatto paralizzato il mercato edilizio con preoccupanti riflessi sulle economie locali e sui bilanci dei comuni tenuti sotto scacco da norme che li gettano in braccio ad una attività immobiliare esausta ed esposti a crescenti costi dei servizi.

Previsioni di espansione del PRG vigente.

Il Piano Regolatore Generale in vigore prevede aree di espansione soggette a pianificazione esecutiva non ancora utilizzate in tutto o in parte.

Piani Esecutivi approvati e non ancora avviati:

PRG	Zona	Tipologia	Area Mq.
P.E. 2	B3	residenziale	42.068
P.E. 5	B4	residenziale	13.873
Totale			55.491

Piani Esecutivi previsti:

PRG	Zona	Tipologia	Area Mq.
P.E. 4	B3	residenziale	11.704
P.E. 3	B3	residenziale	22.426
P.E. 13	C3	residenziale	17.183
P.E. 14	C3	residenziale	7.018
P.E. 8	C1	residenziale	10.436
P.E. 9	C1	residenziale	7.230
P.E. 7	B2	residenziale	5.050
P.E. 11	B2	residenziale	7.468
Totale			88.515

Piani Esecutivi previsti nell'area della futura tangenziale:

PRG	Zona	Tipologia	Area Mq.
P.E. 16	D1	ricettivo	38.807
P.E. 21	D2	commerciale	26.734
P.E. 23	D2	commerciale	5.501
P.E. 19	D1	ricettivo	20.076
Totale			91.118

Il consumo di suolo nel Piano di Governo del Territorio.

Il PGT definisce il consumo di suolo all'esterno del perimetro del TUC individuato ai sensi della l.r. 12/2005 negli Ambiti di Trasformazione esterni al TUC secondo quanto riportato nella tabella che segue:

Totale aree da occupare esterne al TUC	Superficie Mq.
Piani Esecutivi Residenziali (PER 2)	11.704
Ambiti i Trasformazione (AT1-AT2)	145.488
Totale	157.192

Rispetto all'area totale urbanizzata calcolata al 31 dicembre 2008 pari a 4.121.025,78 mq.; si tratta di una previsione di un **incremento del 3,81%** con una superficie totale urbanizzata pari a 4.278.217,78 mq. Nell'ultimo decennio questa percentuale è stata del 10,09%.

L'incremento di superficie comunale occupata **sul totale del territorio comunale è dell'1,67%** nell'arco del decennio considerato. Nell'ultimo decennio questa percentuale è stata del 4,03%.

Gli obiettivi del PGT si raggiungono senza incremento delle aree utilizzabili già previste dal vigente PRG assicurando allo stesso tempo il soddisfacimento delle esigenze risultanti dalle analisi territoriali e socio-demografiche.

Suolo urbanizzato medio per famiglia previsto - anno 2018

<u>Urbanizzato al 2018</u> Famiglie al 2018	Mq. <u>4.278.217,78</u> n.7.040	Mq. 607,70
--	------------------------------------	-------------------

L'indice di suolo consumato per famiglia ottiene una sensibile contrazione dagli attuali **686,49 mq./famiglia** a **607,70 mq./famiglia** nel 2018.

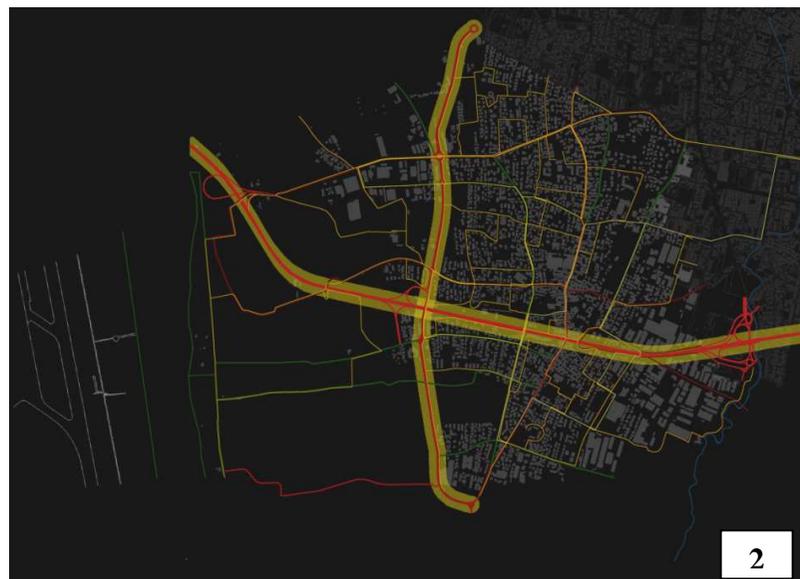
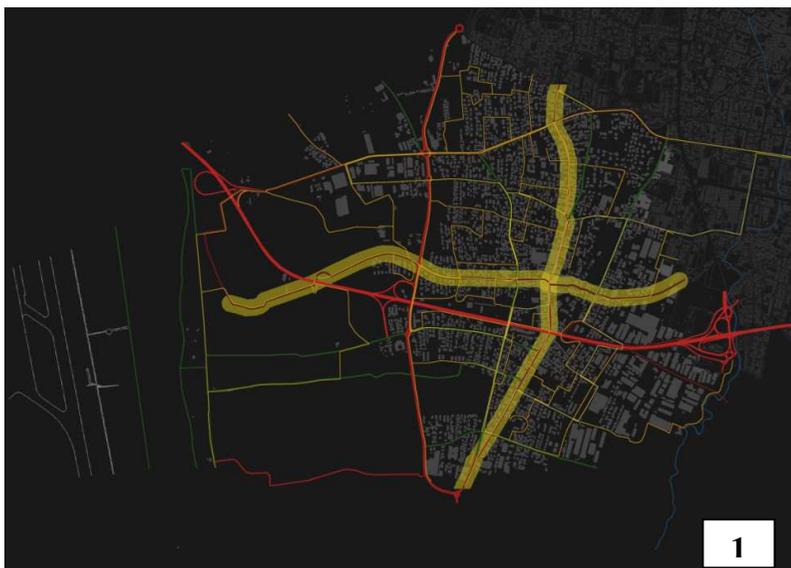
Il dato assume maggior valore se si tiene conto che circa il 50% dell'incremento dei suoli edificati è destinato non già ad ospitare nuove famiglie ma attività ricettive e commerciali di rilevante entità e non strettamente connesse al soddisfacimento delle esigenze locali.

7

La mobilità

Descrivere il sistema della mobilità del comune di Cardano al Campo significa confrontarsi con uno scenario che ha al centro due questioni nevralgiche tra loro strettamente interconnesse:

- il sistema aeroportuale di Malpensa
- lo sviluppo dell'area metropolitana formata dalla conurbazione Gallarate-Busto Arsizio-Castellanza.



Le immagini indicano lo spostamento del ruolo delle strade di rilievo intercomunale che attraversano il comune di Cardano al Campo:

- 1. dall'incrocio su cui si è costituito l'abitato storico (via Roma-XX Settembre sull'asse N-S; via al Parco-Carreggia sull'asse E-O) con funzioni di collegamento con i territori vicini*
- 2. all'incrocio tra la S.S. 336 e la nuova tangenziale ovest con funzioni legate al sistema metropolitano con effetti di separazione con le aree non edificate del proprio territorio.*

Le relazioni con l'aeroporto di Malpensa, e dunque con la trama delle vie di terra, di ferro e d'aria che segnano questo territorio, fanno appartenere Cardano al Campo a un **sistema che organizza gli scambi tra la più ampia regione e l'area metropolitana milanese**, che potrebbe essere definito come **“porto di terra”**.

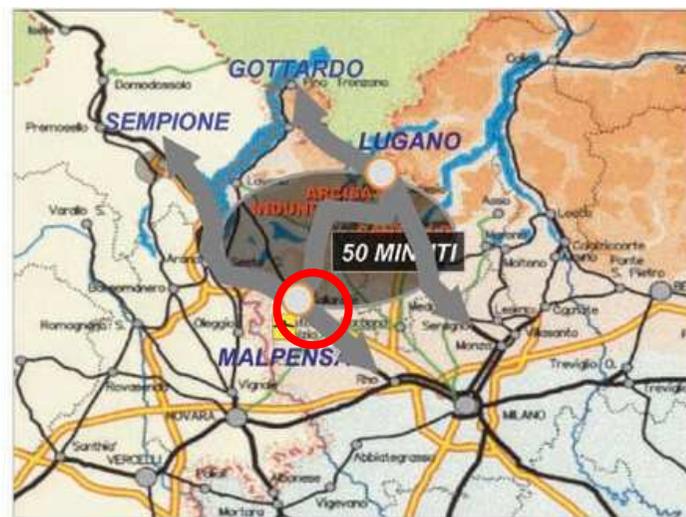
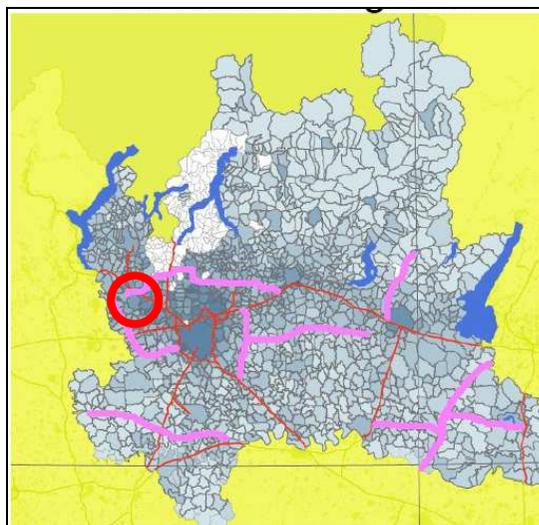
Da questo punto di vista, l'ambito territoriale di Cardano al Campo, all'interferenza tra la “direttrice del Sempione” e la conurbazione che si sta addensando lungo la S.P. n.26 e la S.P. n.341, può essere interpretato come una parte di quella grande scena sulla quale si confrontano, in relazione alle trasformazioni previste per l'EXPO del 2015, idee di città e strategie di sviluppo alternative, paesaggi tradizionali e figure dirompenti della modernità.

In questa prospettiva, Cardano al Campo si trova ad assumere il ruolo di prima porta di accesso alla regione metropolitana milanese lungo l'asse della S.S. 336 che collega Malpensa con il capoluogo.

In questo ambito gli indirizzi su cui fondare la nuova pianificazione si propongono di ricomporre il conflitto non risolto tra gli spazi e le strutture dell'aeroporto e gli ambienti connessi alla dimensione locale dell'abitare (l'identità locale), che non può essere ricondotta alla logica del modello “universale” di metropoli che la globalizzazione oggi accredita.

In primo luogo, la prossimità all'aeroporto di Malpensa e alla S.S. 336 (che taglia in due parti l'insediamento urbano) fa sì che il paese sia interessato dai processi di infrastrutturazione, dalle dinamiche insediative per quanto riguarda i settori della residenza e della produzione, dalle modificazioni del rapporto tra territori agricoli / riserve di naturalità e conurbazioni in atto nella regione milanese.

In particolare le trasformazioni si condensano lungo il sistema “Sempione” che si sviluppa lungo la direttrice Est-Ovest innervata dalla A26 e dalle linee ferroviarie dirette verso la Svizzera e il saronnese, attraverso il Nuovo Polo Fieristico di Rho-Però e, di conseguenza, attraverso la prevista area dell'Expo del 2015.



Schemi delle infrastrutture strategiche da cui si rileva la centralità del territorio di Cardano al Campo

Cardano al Campo è inoltre interessato da un fenomeno di conurbazione in direzione Nord-Sud, in atto lungo la S.P. 341 e la S.P. 26, a partire dal capoluogo di Varese. In tale contesto si colloca la variante alla S.P. 28 che interessa i territori di Cardano al Campo e Samarate, e in previsione nel tratto Nord, che andrà a costituire la cosiddetta “tangenziale Ovest” di Gallarate-Cardano al Campo, a partire dall’innesto sulla S.S. 336 in territorio di Cardano.

Cardano al Campo si colloca pertanto nel punto **esatto dove questi due ambiti di trasformazione di rilevanza regionale (il primo) e provinciale (il secondo) giungono a intersecarsi.**

Ciò determina la necessità che tutte le scelte di pianificazione vengano definite evidenziandone potenzialità e criticità alle diverse scale, da quella locale, a quella sovra-comunale, sino alla scala regionale.

La mobilità in ambito locale

1. Il trasporto pubblico

Il comune di Cadano al Campo è collegato alla mobilità su ferro dalla stazione ferroviaria delle **Ferrovie dello Stato** di Gallarate, lungo l'importante direttrice Milano – Gallarate – Varese attualmente potenziata in termini di servizio grazie all'istituzione del servizio suburbano del *Passante Ferroviario* di Milano. La direttrice Milano – Varese è infatti interessata dalla nuova linea S5 che garantisce una corsa ogni mezz'ora nelle ore di punta, creando una connessione diretta Varese – Gallarate – Milano – Pioltello.

Accanto al sistema ferroviario storicamente assicurato dalla linea Milano – Gallarate – Varese si è recentemente affiancato il collegamento Milano - Malpensa delle Ferrovie Nord Milano anche se scarsamente funzionale e poco utilizzato per gli spostamenti locali verso il capoluogo regionale non essendo previste fermate nel territorio dei comuni dell'area. I treni del Malpensa Express permettono di raggiungere lo scalo aeroportuale in circa 40 min.

All'interno del Cardano al Campo attualmente esiste un servizio di trasporto pubblico su gomma gestito dalla società **SACO S.r.l.** che collega la stazione ferroviaria di Gallarate con Castelnovate (*Linea H621*) con una frequenza media di una corsa ogni mezz'ora e transitando per Cardano al Campo (totale di 9 fermate), l'Aeroporto Malpensa e le località Casenuove nel Comune di Somma Lombardo e Vizzola Ticino.

La linea di trasporto extraurbano SACO **H621** Gallarate – Castelnovate presenta due distinti itinerari all'interno del territorio comunale.

Inoltre esiste una corsa del trasporto pubblico locale di Gallarate che interessa alcune aste viarie localizzate ad est del Comune per la presenza di alcuni istituti scolastici di ordine superiore.

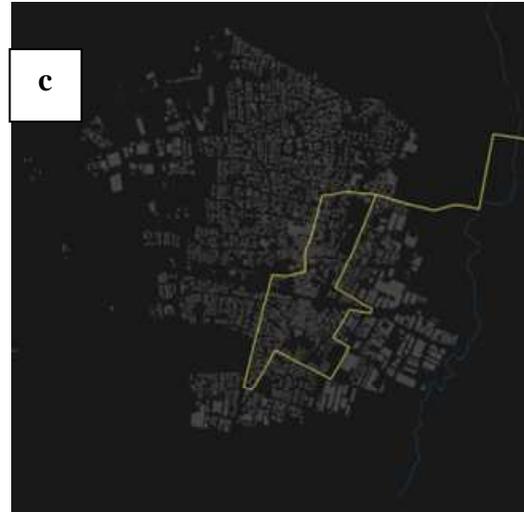
Il servizio di trasporto pubblico collettivo viene svolto con l'utilizzo di 22 bus, descrivendo una lunghezza di rete pari a 100 km; i km percorsi nel 1999 sono stati 625.000 e sono stati trasportati 1.500.000 passeggeri.

Il servizio viene assicurato da sei linee urbane; tra queste l'itinerario della sola linea **C** interessa una porzione del territorio comunale di Cardano al Campo che confina ad est con il comune di Gallarate.

Il percorso copre le Vie Sciesa, Monterosso, Castelnovate, Stelvio, Buffon, Terrazzi, Cappuccini nei due sensi di marcia.

Per quel che riguarda la frequenza del servizio, durante la fascia di punta bioraria antimeridiana 07.00 – 09.00 sono presenti circa 5 corse.

Si segnala, infine, la linea del Malpensa Shuttle, che consente di raggiungere Milano-Cadorna dall'aeroporto in circa 50 minuti (questo dato è influenzato fortemente dal congestionamento dell'autostrada A8).

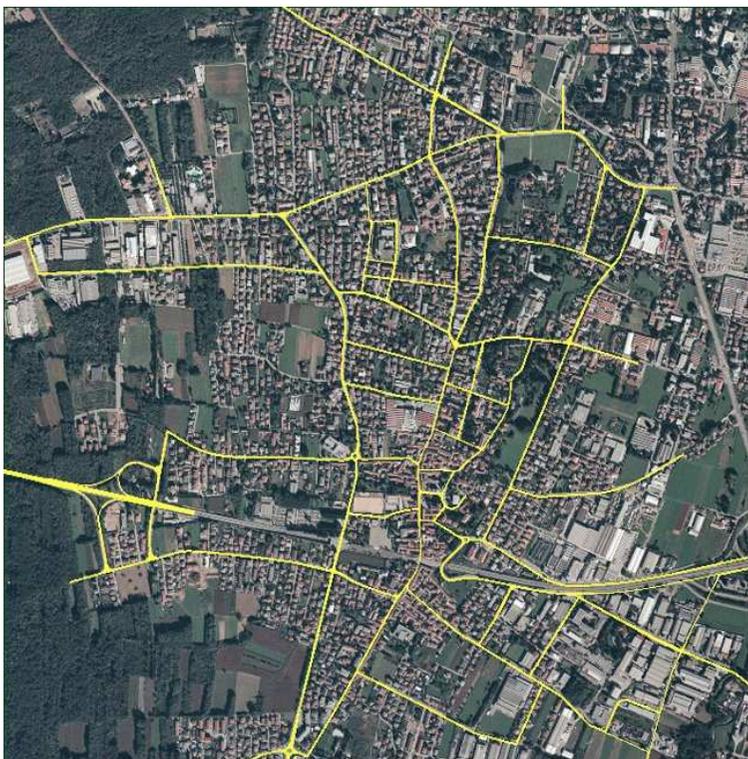


Linee urbane del trasporto pubblico: a. esistenti- b. proposta linea 1- c. proposta linea 2

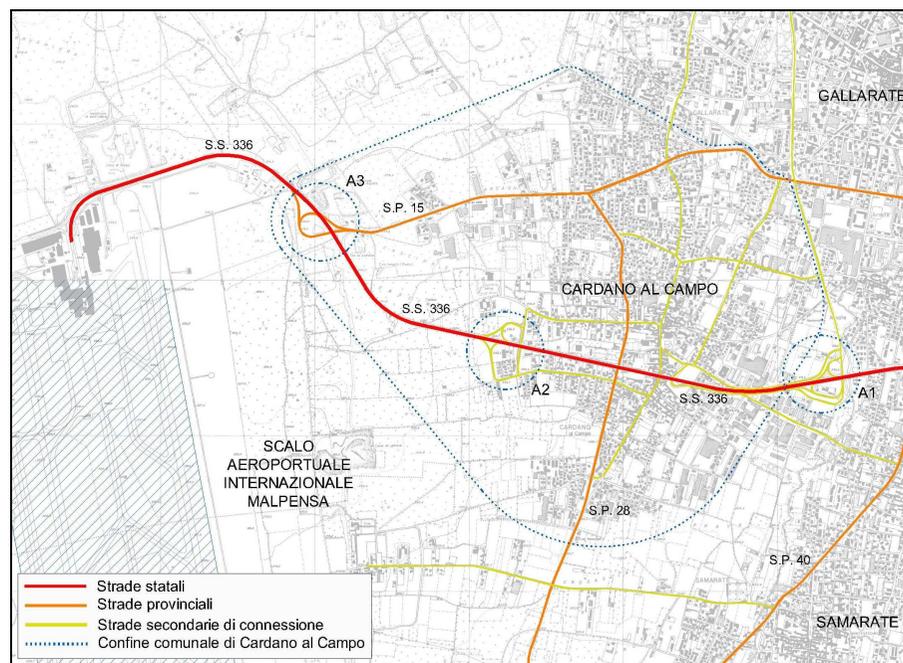
2. Struttura dell'offerta infrastrutturale

L'impianto della rete stradale che interessa il Comune di Cardano al Campo si sviluppa su diversi livelli funzionali: la rete portante del sistema infrastrutturale che definisce la viabilità primaria e la viabilità secondaria o locale, atta a servire le relazioni fra le diverse aree del territorio comunale.

Appartengono alla rete infrastrutturale primaria il sistema di diretta connessione con il territorio extracomunale e le grandi opere infrastrutturali, oltre al sistema principale urbano che garantisce anche relazioni di media distanza.



L'immagine rappresenta in giallo la rete stradale del comune di Cardano al Campo



Il sistema gerarchico della viabilità all'interno del territorio comunale di Cardano al Campo

In riferimento allo schema viario descritto nell'immagine si indicano come assi stradali che definiscono la struttura portante della rete infrastrutturale:

1. le aste di connessione tra la maglia stradale comunale e la S.S. 336 e in particolare: le aste Viale Europa Ovest – Via Alessandro Volta a nord della statale e Viale Europa Ovest – Via dei Chiosetti a sud della stessa a servizio dello svincolo A1, il sistema Via del Campo (a sud) e Via Carreggia (a nord) in connessione con lo svincolo A2 e Via Giovanni XXIII, denominazione comunale della S.P. 15 che collega il centro con lo svincolo A3 della S.S. 336.
2. Le direttrici sud – nord che, transitando diametralmente il territorio comunale mettono in connessione i comuni a sud di Cardano al Campo (Samarate e Ferno) con Gallarate a nord:
 - Via Adige – Via Gramsci a est;
 - Via XX Settembre – Via Gerolamo da Cardano – Via Roma, sistema che si stacca a sud da Via Adige in prossimità dell'intersezione con Via Novaj e corre parallelo al precedente, anche se non permette relazioni di puro attraversamento a causa dello schema di sensi unici applicato;
 - Via della Repubblica – Via Buffoni ad ovest, asta che si sviluppa solamente nella porzione urbana a nord dall'asse S.S. 332.
3. Le direttrici est – ovest:
 - il sistema Via al Campo – Via Grossoni – Via San Rocco che, parallelamente alla S.S. 336 attraversa il tessuto cittadino a sud di essa e mette in diretta connessione gli svincoli A1 e A3 con le direttrici nord – sud che corrono lungo Via Adige e Via XX Settembre;
 - l'asta Via Carreggia – Via al Parco – Via Cavallotti – Via delle Roggette che si sviluppa lungo le aree centrali del territorio comunale a nord della S.S. 336 e crea una connessione alternativa tra gli svincoli A3 e A1 (da ovest verso est per la presenza di Vie a senso unico);

- il sistema Via Giovanni XXIII – Via Castelnovate che corre in prossimità del confine comunale a nord tra Cardano al Campo e Gallarate e rappresenta un'importante connessione bidirezionale tra lo svincolo A3 e Gallarate, inserendosi lungo il suo sviluppo nel tessuto urbano residenziale nord di Cardano al Campo.

All'interno di questa maglia stradale principale si innesta la rete di viabilità minore per le relazioni locali e di interquartiere.

Letture critica del tessuto urbano



- diretta connessione al sistema autostradale tramite la S.S. 336;
- forte permeabilità con il comune di Gallarate a nord;
- strutture economiche, logistiche e ricettive insediate nel territorio e legate alla struttura aeroportuale;
- elevata frammentazione di spostamenti a breve, medio e lungo raggio;
- importante quota di spostamenti non sistematici.

Interventi di regolazione del traffico

Da tempo il Comune di Cardano al Campo si è dotato di programmi di intervento sulle infrastrutture viarie all'interno del tessuto urbano.

Sulla scorta di un approfondito studio generale del traffico realizzato nel 2005 e di successivi approfondimenti su singole parti del territorio comunale (asse di via Roma, asse di via XX Settembre, zona industriale sud-est) sono stati individuati specifici interventi di regolazione e moderazione del traffico, elementi fisici all'interno della carreggiata stradale che rivestono la funzione di ridurre la velocità di percorrenza di alcuni assi stradali del centro cittadino che presentano un elevato traffico pedonale.

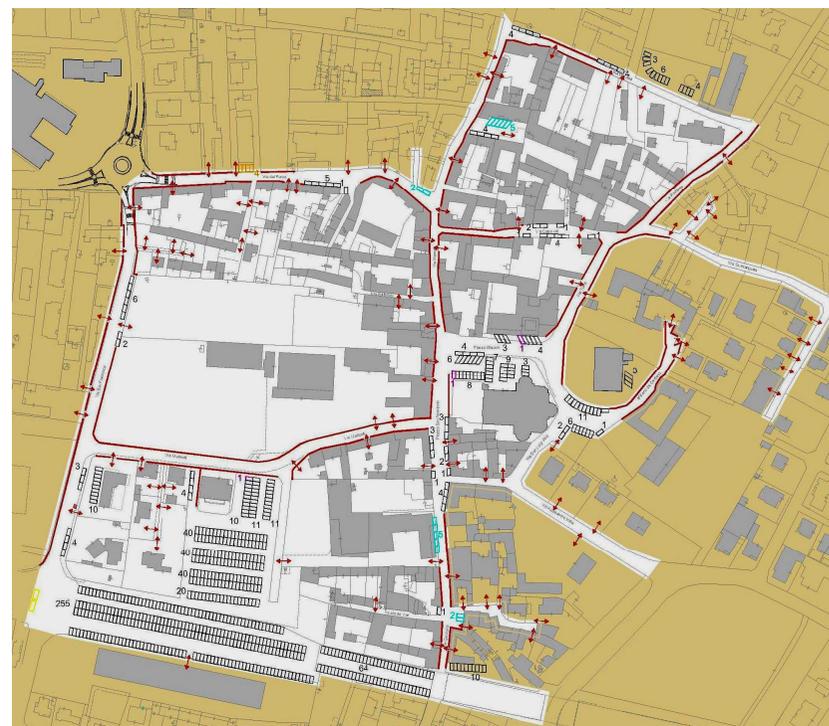
Si è realizzata la messa in sicurezza di intersezioni stradali lungo Via Gramsci, alle intersezioni con Via Carreggia, Via Battisti e Via Giovanni XXIII°, via Al Campo.

Struttura dell'offerta di sosta nel centro

Come tutte le realtà urbane fortemente dinamiche il comune di Cardano al Campo deve prestare particolare attenzione ai problemi della sosta dei veicoli nel centro urbano e nei luoghi con maggior capacità 'attrattiva'.

L'analisi dei dati raccolti nello studio del 2005 sull'offerta e la domanda di sosta ha consentito di documentare la capacità delle aree di sosta, la durata della sosta, il numero di veicoli parcheggiati, l'andamento degli arrivi e delle partenze e il grado di utilizzo delle aree di sosta.

L'offerta di sosta del centro cittadino è descritta attraverso l'immagine a seguire.



Le aree di sosta nel centro urbano

La domanda di mobilità sul territorio

La situazione di fatto può essere progressivamente migliorata, affrontando i problemi puntuali di congestione, gli impatti ambientali negativi, l'eccessiva promiscuità dei movimenti veicolari e ciclo-pedonali ed i rischi di incidentalità che ne derivano.

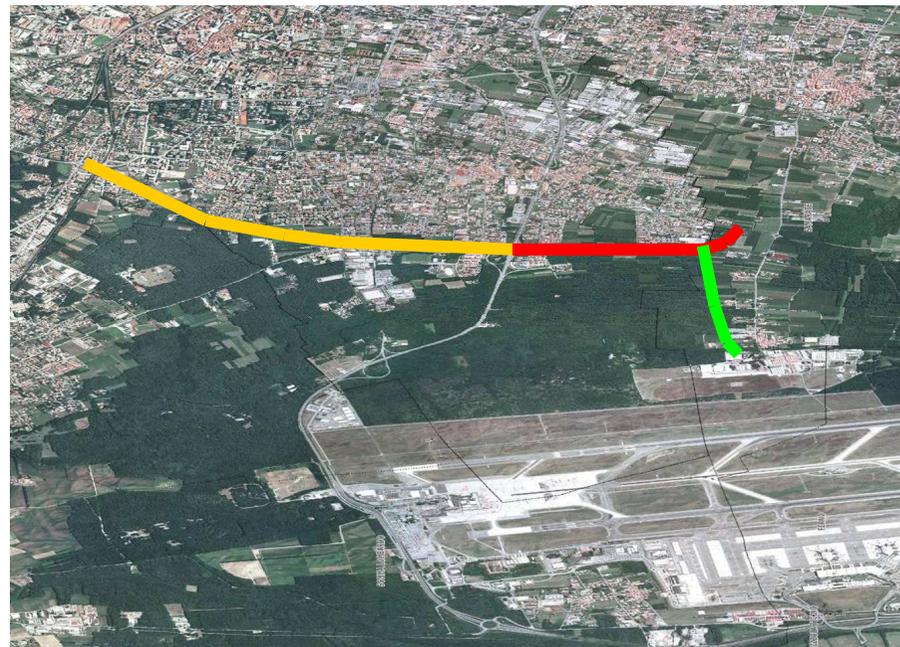
In questa direzione sono stati prefigurati gli scenari suggeriti dagli studi citati. Dopo le opere di regolazione del traffico locale realizzate dal Comune e già citate, la recente entrata in funzione della Variante della S.P. n.28 ha cominciato a dar corpo al sistema di mobilità veicolare di livello intercomunale.

E' stato sottoscritto il protocollo d'intesa tra la Provincia di Varese, i Comuni di Gallarate, Cardano al Campo e Casorate Sempione e il Parco del Ticino per promuovere la realizzazione della Tangenziale Gallarate-Cardano al Campo vale a dire del tratto stradale destinato

E' stato, inoltre, sottoscritto il protocollo d'intesa tra la stessa Provincia di Varese, i Comuni di Cardano al Campo e Samarate e il Parco del Ticino per la realizzazione del collegamento tra la S.P. n.28 e l'abitato di Cascina Costa sede del Gruppo Agusta Westland.

Il reticolo delle infrastrutture stradali di rilievo intercomunale con questi interventi si completa definendo stabilmente i caratteri dell'urbanizzazione di quest'area.

I rami previsti completano la chiusura delle aree periurbane segnando una linea di demarcazione con la brughiera, il polmone ecologico-ambientale che fa da filtro con il sedime aeroportuale.



Il sistema tangenziale composto da:

- variante S.P. 28 già realizzata (in rosso)
- nuova tangenziale di Gallarate- Cardano al Campo (in giallo)
- collegamento S.P.28 –Cascina Costa di Samarate (in verde)

Strategie per la mobilità urbana

Nel quadro territoriale evidenziato assumono particolare significato le scelte dedicate alla disciplina del traffico nell'area urbana di Cardano al Campo.

Gli strumenti con cui operare per la qualità urbana sono oggi consolidati e sono riferibili alle tecniche di “moderazione del traffico”, che si attagliano perfettamente al contesto di Cardano al Campo. A queste tecniche è correntemente associata una politica di riorganizzazione della sosta ed una gestione “mirata” del sistema degli spazi disponibili.

In una filosofia di governo del traffico urbano, un'attenta pianificazione strategica del sistema viabilistico e della sosta comprende in sintesi una serie di interventi ed azioni concrete quali:

- miglioramento della circolazione e della sicurezza pedonale, attraverso l'individuazione di una rete continua, anch'essa gerarchizzata e protetta di itinerari pedonali;
- creazione di una rete ciclabile continua con la soluzione dei nodi e dei tracciati da regolamentare;
- la diminuzione assoluta dei carichi veicolari che impegnano le aree più pregiate della città, per definizione le meno idonee a sopportare consistenti volumi di traffico;
- attivare una serie di parcheggi a corona della zona del centro
- interventi di calmierazione: elementi “fisici” di moderazione, quali dossi, chicanes, restringimenti stradali, piantumazioni e così via, in modo da rendere esplicito, sia visivamente che fisicamente, il messaggio che l'automobilista è un “ospite” nell'area attraversata e le utenze pedonali hanno la precedenza; anche il rifacimento parziale della sede stradale, con l'utilizzo di misure fisiche di riduzione della velocità, piantumazioni ed arredo urbano rendono lo spazio stradale qualitativamente migliore.

Nel caso specifico di Cardano al Campo, gli interventi proposti si ispirano all'obiettivo di realizzare un'*Isola Ambientale* nell'area più sensibile del tessuto cittadino, ovvero l'area compresa la nuova piastra riqualficata sopra alla Statale 336, via Garibaldi, via Volta, via Torre, via Cavallotti, via Al Parco e via San Francesco.

Per Isola Ambientale si intende lo spazio in cui si ‘addensano’ i significati più elevati della vita cittadina (la piazza, i luoghi della vita civica, della vita spirituale, del commercio e delle relazioni sociali), dove gli abitanti riconoscono le proprie origini e le tramandano, dove le diverse funzioni vengono rappresentate nelle forme degli edifici.

L'individuazione e la perimetrazione dell'Isola Ambientale rappresenta il primo livello gerarchico di un sistema di interventi per la protezione della mobilità pedonale.

L'obiettivo principale dell'intervento è quello di migliorare la fruizione pedonale delle aree, nelle quali essa possa stabilire relazioni con i principali servizi a carattere locale: obiettivo, questo, raggiungibile mediante la realizzazione di nuovi percorsi pedonali continui e protetti e soprattutto attraverso la drastica riduzione del traffico veicolare, con il fine ultimo di ottenere una mobilità sostenibile.

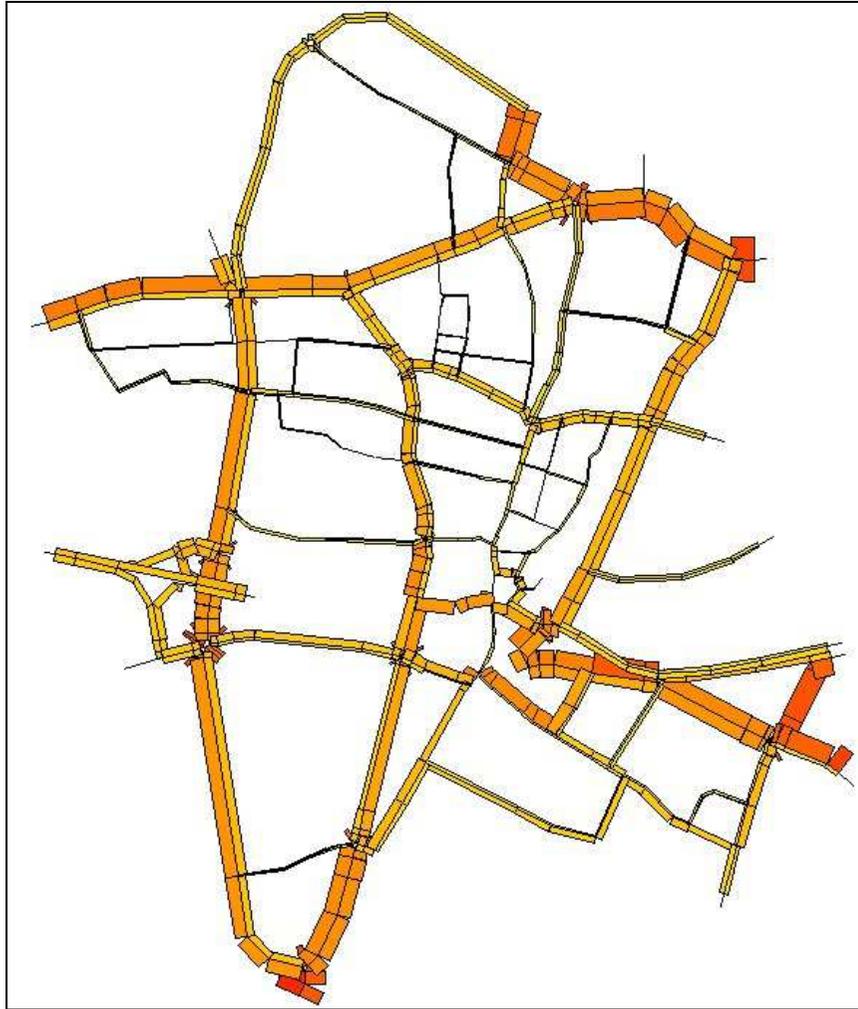
In dettaglio gli obiettivi specifici di un progetto di isola ambientale sono i seguenti:

- rivitalizzare le funzioni commerciali inserite in queste aree, migliorando la qualità dello spazio urbano pur mantenendo un elevato grado di accessibilità. Questi interventi hanno come finalità quella di rendere più competitivi gli esercizi commerciali (bar, ristoranti e negozi) rispetto alla concorrenza posta dai grandi centri commerciali suburbani;
- eliminare il traffico veicolare di attraversamento e di destinazione che non sia legato alla mobilità dei residenti diretti alle singole proprietà o dei veicoli operativi a servizio delle attività commerciali e terziarie presenti nell'area;

- individuare i percorsi di ingresso ed uscita dall'area sottoposta ad intervento con particolare attenzione posta ai percorsi destinati ai residenti, al carico scarico merci ed ai loop di connessione ai parcheggi a rotazione;
 - individuare gli itinerari a "pedonalità privilegiata" e "protetta", sostenuti da interventi di diversa portata in ragione delle esigenze e dei caratteri urbani presenti;
 - dimensionare e gestire le aree sottoposte a limitazioni al traffico veicolare;
 - identificare nuovi spazi attrezzati per funzioni di vita associata, che richiedono appropriati interventi di ridisegno degli spazi urbani.
- creazione di percorsi sicuri verso le principali scuole del paese, introducendo misure di moderazione del traffico e creando nuovi percorsi ciclopeditoni continui. In questo ambito ricadono, ad esempio, gli interventi di regolamentazione della circolazione in via XX Settembre al fine di mettere in sicurezza i percorsi pedonali da e verso la scuola.

Le strategie, sia a livello gestionale che progettuale, individuate per raggiungere i sopra elencati obiettivi sono le seguenti:

- creazione di nuovi marciapiedi nelle strade oggi sprovviste e adeguamento, ove possibile, alla normativa vigente dei marciapiedi di dimensioni non a norma;
- introduzione di diffuse misure di traffic calming e moderazione della velocità, in particolare con il rialzamento delle intersezioni e l'introduzione di differenziazioni nel trattamento delle superfici pavimentate;
- creazione di una nuova centralità delle funzioni di vita associata riqualificando le aree adiacenti la Piazza San Anastasio, che diventano il nuovo fulcro della vita cittadina attraverso la creazione di uno spazio continuo e protetto a servizio delle principali funzioni del paese (Comune, negozi, Chiesa);



Schema dei carichi di traffico previsti sulle principali direttrici del sistema viario ad avvenuto completamento di tutte le arterie previste

Ambito Nord – Scenario 3 – Via Ruberto – tipologia realizzativa

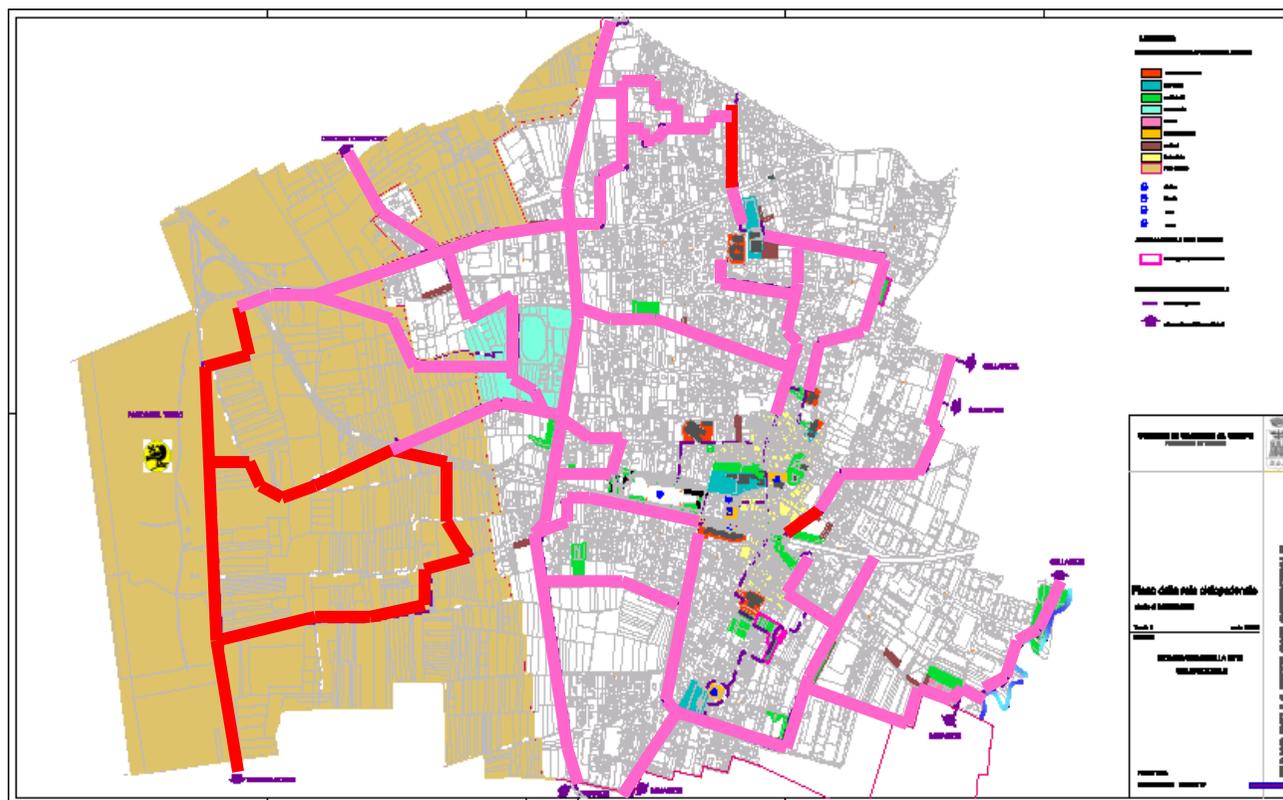


Esemplificazione di intervento di riqualificazione di strada urbana (via Ruberto)

La mobilità dolce in ambito urbano

Il coinvolgimento di Cardano al Campo nei processi di trasformazione in ambito metropolitano non deve far trascurare la necessità di sviluppare la possibilità di spostarsi facendo a meno dell'automobile a motore privato.

E' il tema della cosiddetta "mobilità dolce" che deve sempre più essere considerata un'opzione accessibile, facile, economica che produce "qualità urbana" e "qualità della vita".



Schema di progetto della rete ciclopedonale comunale

Essa si articola in ambiti che si richiamano le i diversi obbiettivi della pianificazione:

- Il Nucleo Antico è il luogo privilegiato per la progettazione di spazi sempre più alla dimensione relazionale degli individui e che perciò favoriscono la mobilità lenta;
- Efficaci collegamenti con i principali servizi pubblici e luoghi di interesse collettivo e sociale possono offrire un sistema d'uso della città liberato dalla necessità del ricorso all'automobile;
- Connessioni con i comuni vicini servono a generare reti lunghe e possibilità di raggiungere luoghi e servizi di interesse sovracomunale;
- Sviluppo del trasporto pubblico urbano collegato con la città di Gallarate (vale a dire con Stazione FF.SS., ospedale, istituti superiori etc.).

Il Comune di Cardano al Campo è impegnato da tempo nella realizzazione di un sistema di percorsi dedicati alla mobilità ciclopedonale nella consapevolezza che si tratta di un elemento irrinunciabile per modificare la vita urbana in senso più favorevole alle esigenze delle categorie che più contribuiscono alla qualità sociale della città come bambini, anziani, donne.

Il tema della mobilità riveste particolare importanza nella pratica dell'organizzazione del territorio anche per ovviare agli impatti che il traffico veicolare causa da un lato a livello ambientale, in termini di inquinamento atmosferico e acustico, nonché di utilizzo del suolo e dall'altro a livello sociale per incidenti, tempo perso, criticità nella connessione tra ambiti territoriali distinti.

La cultura dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto urbano quotidiano alternativo all'automobile si sta sempre più affermando e anche nel Comune di Cardano al Campo si avverte il bisogno di adeguare la programmazione del territorio alle necessità di una mobilità più sostenibile. Così attestano numerosi indicatori e, non ultimi, gli incontri dedicati al "Bilancio Partecipativo" dove gli stimoli al riguardo sono stati sempre presenti.

La rete ciclopedonale locale è concepita per connettere innanzitutto i luoghi pubblici e di interesse pubblico su cui poggia la vita di relazione dei cittadini di Cardano al Campo.

Il pubblico privilegiato a cui il progetto si rivolge è costituito dagli utenti dei servizi amministrativi comunali, delle scuole, degli edifici del culto, delle sedi associative e di assistenza, delle strutture dedicate allo svago, alla ricreazione e allo sport.

La compiuta mappatura di questi luoghi genera la mappa delle relazioni sociali sul territorio e, di conseguenza, la rete delle comunicazioni privilegiate che vi si svolgono. Proporre un modo più rispettoso di spostarsi significa anche valorizzare le categorie penalizzate dall'eccesso di dipendenza dall'auto migliorando l'equità urbana e la maggior integrazione tra componenti della comunità locale diverse per reddito, anagrafe, sesso.

Percorsi nella natura

I boschi di Cardano al Campo sono percorsi da piste ciclabili che, partendo dalla brughiera di Lonate Pozzolo e risalendo lungo il ciglione di Malpensa, arrivano sino a Cascina Costa e da lì proseguono sino al “Ponte Verde”: una volta attraversato quest’ ultimo raggiungono l’area del nuovo centro sportivo comunale e da qui proseguono verso nord, attraverso i boschi di Somma Lombardo, verso la valle dello Strona, e verso ovest sino alle piste ciclabili della valle del Ticino.

I percorsi nella brughiera si propongono innanzitutto il mantenimento e/o il ripristino della integrità ecosistemica, che peraltro già subisce forti pressioni dagli sviluppi dalle attività legate al vicino aeroporto e dalla realizzazione o potenziamento delle infrastrutture a supporto.

Perché tale area possa conservare al meglio ambientali e biodiversità che la contraddistinguono è fondamentale che i percorsi siano conservati con opere di costante pulizia e manutenzione.

La cura di questo ambiente rappresenta anche un contributo indispensabile alla conservazione del corridoio ecologico indicato dal PTCP della Provincia di Varese che vede nel Ponte Verde lo snodo cruciale di interconnessione tra i diversi segmenti delle aree boschive intorno a Malpensa.



Il Ponte Verde

Risulta fondamentale relazionarsi alla **Rete Ecologica del Parco del Ticino**; per contrastare la “perdita” o l’isolamento di queste aree che avrebbe l’effetto della rottura della continuità del sistema ambientale con danni irreparabili visto l’elevato tasso di antropizzazione dell’area e l’impossibilità di trovare “percorsi alternativi”, fasce naturali residue di permeabilità lungo cui ricostruire le connessioni ecologiche.

Da ultimo si indica in questo ambito l'interesse specifico di collegamento con la ex cava di Cardano ora acquisita dal Comune e sulla quale è prevista la realizzazione di un'oasi naturalistica (**Oasi naturalistica della Brughiera**).

Connessioni con la rete dei comuni limitrofi

La mobilità ciclopedonale comunale si deve relazionare con le analoghe strutture esistenti o di progetto dei comuni confinanti.

Il territorio comunale si colloca in un'area fortemente urbanizzata nella quale l'efficacia dei progetti di mobilità ciclopedonale hanno efficacia solo se risultano continui e coerenti a livello sovracomunale.

In particolare nel caso di Cardano al Campo è necessario stabilire efficienti relazioni con il Comune di Gallarate con il quale costituisce di fatto un'unica conurbazione e verso il quale gravita parte consistente della cittadinanza per ragioni di studio, commercio, uso del tempo libero etc.

Allo stesso modo con i comuni di Casorate Sempione e nord e Samarate a sud è condizione indispensabile raggiungere il sistema ciclopedonale già esistente o di prossima realizzazione in questi comuni.

La raggiungibilità ciclopedonale dei territori limitrofi assicura lo sviluppo di un sistema organico sul territorio e consente di accedere a strutture di interesse pubblico e a servizi presenti al di fuori del territorio comunale massimizzando il beneficio di questa modalità di spostamento.

Tabella riassuntiva dei percorsi ciclopedonali esistenti e previsti.

Tipologia percorso	Percorsi esistenti (mt.)	Percorsi previsti (mt.)
A	301	11.895
B	-	7.498
C	1.376	2.571
D	5.358	2.127
TOTALE	7.035	24.091

Legenda tipologie: A – piste bidirezionali su un solo lato della strada a pari livello della carreggiata con elementi di separazione dal flusso viario

B – piste bidirezionali su un solo lato della strada a pari livello della carreggiata con cordolo di separazione dal flusso viario

C – piste bidirezionali su un solo lato della strada a pari livello della carreggiata con segnaletica orizzontale e verticale

D – piste in aree naturalistiche con fondo naturale

Il Piano Integrato per gli Spazi Urbani (PISU)

Il Piano Integrato degli Spazi Urbani è stato elaborato dal Comune di Cardano al Campo nel 2006 sulla base di un'ampia indagine svolta nel mese di Aprile 2005 sulla fruibilità e sicurezza dei percorsi casa-scuola e sull'accessibilità dei luoghi di interesse pubblico dalla quale estraiamo gli elementi utili per completare il quadro di riferimento sulla mobilità urbana che stiamo descrivendo.

Gli obiettivi che l'iniziativa intendeva perseguire sono:

- *fornire agli Amministratori pubblici degli elementi conoscitivi finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza e di percorribilità dei tragitti quotidianamente utilizzati sia dagli alunni per raggiungere la sede del proprio istituto scolastico, sia dalla fascia di popolazione più debole (anziani e portatori di handicap) per accedere ai luoghi di interesse pubblico;*
- *sensibilizzare la cittadinanza ai problemi di mobilità dei minori, degli anziani e dei disabili.*

Lo studio, mediante la compilazione del questionario, ha costituito un importante momento per portare all'attenzione dell'opinione pubblica il problema della mobilità sulle strade in particolare per quanto riguarda la categoria degli utenti deboli.

Sono stati approntati due tipi di questionari, uno rivolto agli alunni delle scuole ed un altro indirizzato alle associazioni che accolgono anziani e disabili.

Per quanto riguarda l'indagine effettuata presso le scuole sono stati distribuiti n. 1302 questionari a tutti gli alunni delle scuole presenti sul territorio comunale. Il numero di questionari compilati e restituiti è stato complessivamente pari a n. 654. Il numero di questionari compilati e restituiti dalle associazioni è stato complessivamente pari a n. 101.

Risultati dello studio e proposte di intervento

L'indagine effettuata fa emergere con grande evidenza i segni del disagio evidenziati da bambini, anziani e disabili verso un ambiente che non garantisce la possibilità di autonomia e sicurezza nel raggiungere i luoghi privilegiati di educazione, apprendimento, gioco e di socializzazione.

L'uso dell'auto, anche per tragitti brevi, nella maggior parte dei casi è dovuto al senso di pericolo trasmesso da strade che spesso si presentano troppo trafficate e prive di adeguati spazi da destinare ai pedoni e ai ciclisti.

Si pensi al fatto che per raggiungere a piedi la scuola spesso occorre attraversare tratti di strada percorse dai veicoli a velocità elevate e che non invogliano di certo a una passeggiata.

E' sicuramente riduttivo concentrare tali problematiche nella diatriba auto-pedone, in quanto ad essere chiamata in causa è l'esigenza di un concetto di qualità urbana che nasca dal considerare tutti gli aspetti della vita che si svolgono o che si dovrebbero svolgere negli spazi urbani (socializzazione, gioco, apprendimento, scambio ...).

Obiettivo raggiungibile modificando le scelte di priorità relative gli interventi da operare su di essi.

La mancanza di sicurezza costringe le famiglie a accollarsi l'onere di accompagnare i bambini a piedi o in macchina, limitando fortemente l'autonomia dei piccoli i quali si vedono costretti a ridurre le loro esperienze di gioco e di socializzazione per la gran parte nell' ambito familiare, perdendo in molti casi altre importantissime occasioni di apprendimento e di socializzazione.

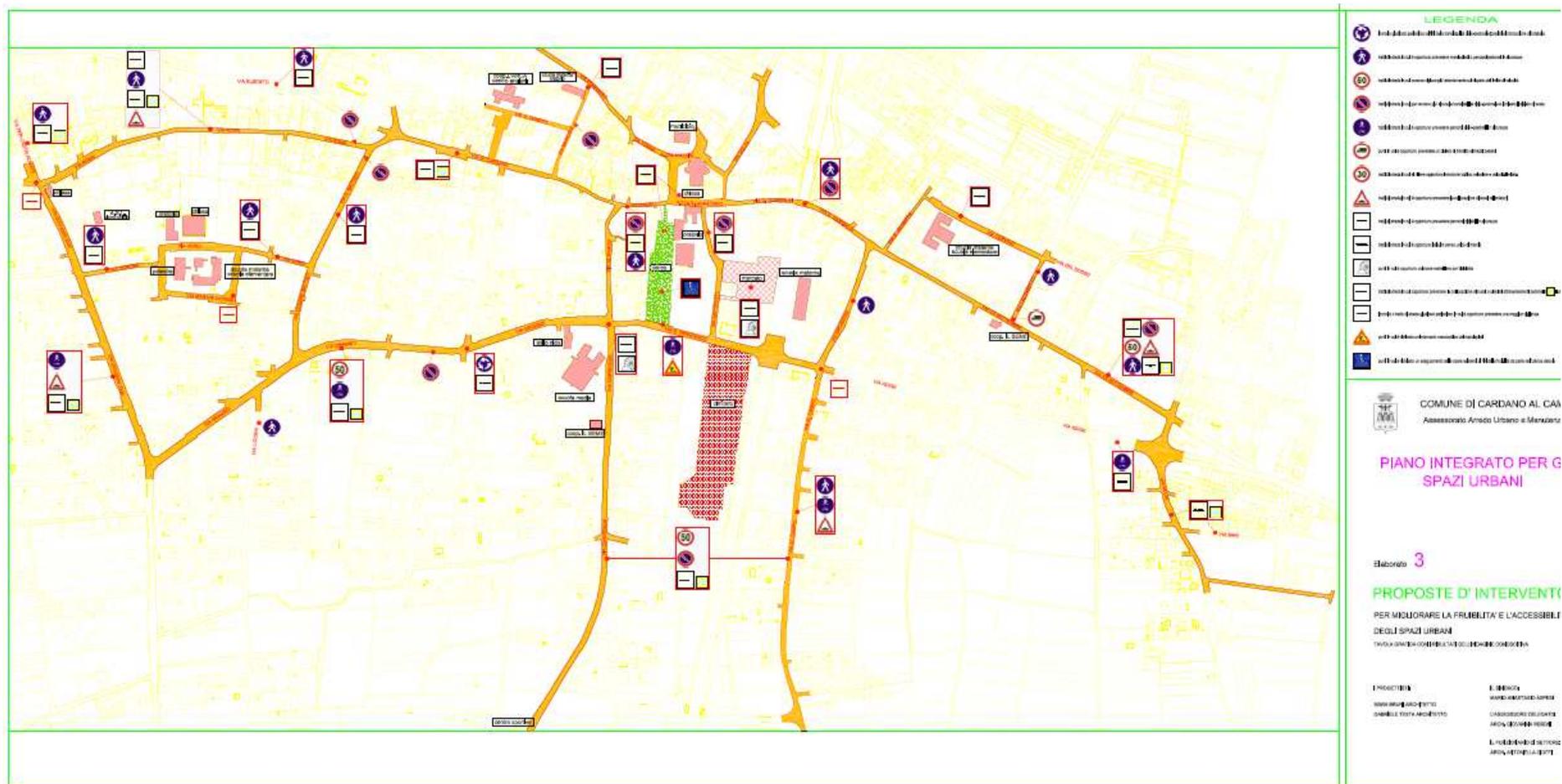


Tavola riassuntiva degli interventi proposti dal PISU 2006.

L'attività di autoparking

Dobbiamo, innanzitutto, considerare gli strumenti che oggi disciplinano questa materia nel Comune di Cardano al Campo:

- Piano dei Servizi in vigore dal 2003
- Regolamento per la disciplina delle attività a parcheggio pubblico custodito a pagamento (autoparcheggio) in vigore dal 2004.

Il Regolamento, in particolare, interviene a disciplinare le condizioni per l'utilizzo delle aree destinate a parcheggio distinguendo quelle permanenti da quelle temporanee (massimo 7 giorni nel corso dell'anno solare).

La situazione del settore economico in questione si orienta con sempre maggior frequenza all'utilizzo temporaneo di aree per far fronte alle richieste di una richiesta che si concentra in ben determinati periodi dell'anno e per tempi ridotti.

Questo fa sì che gli operatori ricerchino aree a basso costo da utilizzare come "riserve" per soddisfare i picchi di richieste e per le quali non occorrono particolari opere edilizie e infrastrutturali.

Si è registrata una frequente modalità di uso temporaneo di queste aree non rispettosa delle disposizioni del regolamento con conseguente attività di controllo e sanzionatoria degli organi comunali preposti.

Nell'anno 2006 è stata approvata una Convenzione per regolare la materia a partire da un singolo caso allora prospettato.

Si tratta della "Convenzione per la disciplina dell'uso di aree private per l'esercizio dell'attività di autoparcheggio" sottoscritta con la Società Marina srl per l'utilizzo di aree adiacenti l'ex Nautilus di via Giovanni XXIII.

Tale convenzione è stata rinnovata annualmente ed è tuttora vigente con scadenza 30.6.2010.

Con questo atto si consente l'utilizzo di aree libere con diverse destinazioni di PRG (D3, standard F3, nuova viabilità) per un anno con un contributo compensativo stabilito forfettariamente.

Le condizioni previste dalla convenzione sono da ritenere di carattere transitorio ed eccezionale in quanto non sono collocabili in alcuna delle disposizioni normative richiamate.

Effetti della attuale situazione

Nell'attuale situazione si assiste a iniziative di utilizzo che tendono a privilegiare due aspetti:

- Attivazione di autoparking temporanei per periodi stagionali al di fuori dei limiti definiti dalla disciplina del regolamento;
- preferenza per l'utilizzo di aree standard libere.

L'obiettivo del regolamento era evidentemente quello di evitare parcheggi stagionali al di fuori della pianificazione prevista dal PRG.

La convenzione, invece, stabilisce un regime, seppur provvisorio, di utilizzo temporaneo con una compensazione forfettaria non rapportata né ai criteri in vigore per gli oneri di urbanizzazione (tariffa rapportata a 1 posto auto ogni 20 mq.) né ai valori di trasformazione delle aree utilizzate.

Mentre il Regolamento stabilisce due tipologie di esercizio dell'attività di autoparking – quella permanente e quella occasionale limitata a soli 7 giorni annui in occasione di particolari eventi, la Convenzione definisce un caso intermedio che consiste nell'utilizzo con scadenza annuale rinnovabile e soggetto ad un contributo forfettario di fatto riammettendo gli autoparking stagionali .

La transizione verso il PGT

Al tema della regolamentazione degli autoparking è dedicata una specifica attenzione nello studio del nuovo PGT per il significato che sempre più riveste per l'ordinato uso del territorio.

Il modello convenzionale già sperimentato può essere integrato e reso più aderente agli obiettivi della pubblica amministrazione per graduare le potenzialità dell'esercizio e il contributo a favore del Comune che corrisponda all'estensione dell'area (e quindi al potenziale numero di autoveicoli) e alle esigenze indotte sul territorio.

Gli indicatori di riferimento per valutare l'entità della compensazione richiesta dovranno tener conto di:

1. ridotti o nulli investimenti sostenuti dall'operatore in quanto trattasi di aree aggiuntive a attività già operanti sul territorio e prive di interventi per infrastrutture;
2. redditività unitaria elevata in quanto disponibili nei periodi di punta della richiesta;
3. assenza di contributo per oneri di urbanizzazione;
4. valore economico o costo di acquisizione delle aree ridotto in quanto aree con altra destinazione urbanistica rispetto a quella richiesta per l'attività principale (D3-D4) ovvero destinate a servizi pubblici (F3).

E' fatto salvo naturalmente il rispetto di ogni altra normativa di carattere edilizio e urbanistico inerente ai singoli casi che possono presentarsi quali, ad esempio, norme in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro, rispetto del Codice della Strada, autorizzazione paesaggistica etc.

8

Le attività economiche

Cardano al Campo non è solo Malpensa

Lo spazio economico al quale Cardano al campo appartiene è definito dai caratteri del suo tessuto economico non meno che dalla sua appartenenza geografica.

Con questa identificazione con la presenza dell'aeroporto di Malpensa la rappresentazione più diffusa dell'area è quella delle attività legate all'economia generata dall'hub e, per converso, soggetta alle prospettive dello sviluppo (o ridimensionamento) dello stesso.

L'analisi puntuale della realtà economica dell'area e, per quanto qui interessa, del territorio del Comune di Cardano al Campo, indica che si tratta di **una interpretazione riduttiva** che spinge alla ricerca di uno sviluppo che potremmo definire a senso unico, sia dal punto di vista dei settori economici più condizionati dalle attività aeroportuali, sia da un punto di vista geografico (attenzione concentrata sull'intorno aeroportuale).

Lo sguardo sull'economia locale deve abbracciare tutte le sue componenti anche quelle apparentemente marginali con la convinzione che occorra il coinvolgimento di tutte le iniziative economiche utili all'intera area.

Questa considerazione si salda con:

- la posizione geografica del territorio comunale al margine nord-ovest della metropoli milanese, dove gli elementi dell'urbanizzazione intensa si incontrano con la presenza ancora forte delle tracce storiche del paesaggio;
- con le prerogative del tessuto economico locale e la ricca presenza in esso di attività sia 'storiche' come quelle manifatturiere sia legate ai sevizi e agli scambi di più recente affermazione;
- la necessità di sostenere un modello economico articolato che sappia rispondere sia ai cambiamenti nel breve periodo come nei tempi più lunghi assicurando un elevato grado di coesione sociale.

La situazione delle attività economiche dell'area Malpensa

Le indagini di base sulla struttura economica dell'area e sulle sue dinamiche recenti sono state tratte dallo studio "Malpensa: alcuni dati economici ed occupazionali di riferimento" pubblicato dall'Assessorato Lavoro e Politiche Giovanili– Settore Lavoro e Sociale – Osservatorio del Mercato del Lavoro della Provincia di Varese nel gennaio 2008).

"La popolazione che risiede nei 13 comuni dell'area di Malpensa rappresenta il 26,6% del totale provinciale, le unità locali presenti nell'area pesano invece per il 30,1% (sempre sul totale provinciale), infine gli addetti occupati nell'area sono il 31,4% (grafico 1).

Questi dati confermano che **l'area di Malpensa attrae imprese e manodopera ed è un'area ad alta intensità di lavoro: circa 1/3 delle unità locali e degli addetti dell'intera provincia si concentrano in questi 13 comuni** (I 13 Comuni dell'area Malpensa situati in provincia di Varese sono: Arsago Seprio, Busto Arsizio, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Gallarate, Golasecca, Lonate Pozzolo, Samarate, Sesto Calende, Somma Lombardo, Vergiate, Vizzola Ticino.

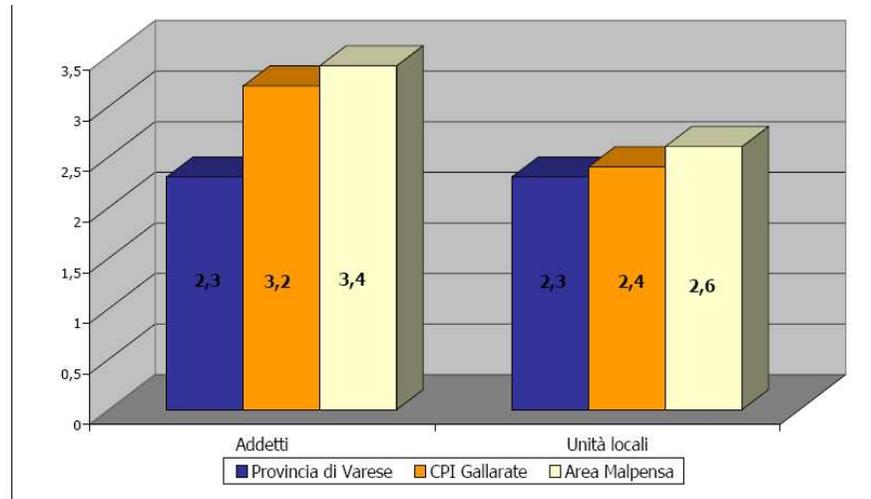
.....

In sintesi possiamo affermare che l'area di Malpensa appare fortemente connotata dalla presenza dell'aeroporto sul territorio che ha naturalmente portato una quota significativa di addetti nel settore dei trasporti ma che ha comportato anche lo sviluppo di una serie di servizi connessi (commercio, alberghi e ristoranti, attività immobiliari, noleggio e altri servizi alle imprese) costituendo un **“polo” terziario all'interno della nostra provincia**; allo stesso tempo **l'area ha mantenuto**, seppur ridimensionata dalle difficoltà degli ultimi anni, la propria specializzazione manifatturiera nel **tessile e abbigliamento** e, probabilmente anche rafforzata dalla presenza dell'aeroporto, **nell'industria metalmeccanica e della fabbricazione di mezzi di trasporto** (si pensi a tutto l'indotto relativo alla fabbricazione e manutenzione di aeromobili ma anche alla fabbricazione e riparazione di mezzi adibiti al trasporto merci e persone ed in generale a tutte le tipologie di mezzi per la logistica dentro e fuori l'aeroporto).

Dal 2003 al 2005 **l'area Malpensa è cresciuta ad un tasso superiore alla media della provincia di Varese** e superiore al Centro per l'Impiego di Gallarate, sia in termini di unità locali sia in termini di addetti.

In termini di unità locali, infatti, la provincia di Varese registra un tasso di variazione di +2,3% che sale al 2,4% per il territorio del CPI di Gallarate e al 2,6% nell'area Malpensa dove le unità locali site nei comuni dell'area passano da 20.353 del 2003 a 20.884 del 2005. In termini di addetti il maggiore sviluppo dell'area Malpensa è ancora più evidente: il tasso di crescita degli addetti per la provincia di Varese è +2,3%; +3,2% per il CPI di Gallarate e +3,4% per l'area di Malpensa. Il numero di addetti nel territorio provinciale è aumentato di 5.978 unità, di cui 2.750 nell'area di Malpensa (da 81.716 a 84.466). In pratica l'area di Malpensa, formata da 13 comuni che hanno un peso pari al 26,6% del totale popolazione, **ha contribuito per quasi la metà (46%) alla crescita del numero di addetti registrata in tutta la provincia dal 2003 al 2005.**

Tasso di variazione di unità locali e addetti 2003/2005



Fonte: Elaborazioni OML di Varese su dati SMAIL, C.C.I.A.A. di Varese

La crescita degli addetti registrata nell'area di Malpensa non è uniforme in tutti i settori, al contrario, l'industria e il terziario presentano andamenti opposti.

Il terziario vede una crescita del numero di addetti consistente (+2.632; +6,1%), pari al 96% dell'incremento degli addetti registrato nell'area (+2.750) mentre il settore manifatturiero evidenzia una contrazione del numero di addetti (-732; -2,4%). Anche il settore dell'edilizia risulta in crescita nel periodo 2003-2005, registrando una variazione positiva +11,3% (+719 addetti).

Il settore manifatturiero, invece, vede nei comuni dell'area di Malpensa **una riduzione, seppur lieve, (-0,2%)** mentre a livello provinciale si evidenziano segnali di ripresa (+0,1%). Nell'area di Malpensa tra i comparti del manifatturiero risulta ancora in sofferenza il tessile e abbigliamento (-310 addetti) mentre nell'ultimo anno si registra una crescita del comparto della fabbricazione dei mezzi di trasporto (+174 addetti).

La riduzione del numero di addetti nel settore manifatturiero nell'area di Malpensa è da attribuire in larga misura alla **contrazione del numero di addetti nel tessile abbigliamento** (-1.269 addetti dal 2003 al 2005; -11,1%) settore che, come è noto, negli ultimi anni ha registrato una diminuzione degli addetti in tutta la provincia anche per effetto della concorrenza internazionale di Paesi emergenti (Cina in primis).

In diminuzione anche il numero di addetti impiegati nella fabbricazione di macchine elettriche ed apparecchiature elettroniche (-86 addetti; -4,4%) e di altre industrie manifatturiere (-53 addetti).

A livello comunale, infine, si evidenziano performance molto diverse. I comuni che vedono una crescita consistente del numero di addetti dal 2003 al 2005 sono: Gallarate (+1.472 addetti) e Somma Lombardo (+690) che, tra i settori su cui abbiamo focalizzato attenzione, crescono sia nei trasporti che nei servizi alle imprese; Ferno (+302) che cresce soprattutto nel settore dei trasporti e Vergiate (+204).

I comuni, invece, che registrano una **diminuzione degli addetti** sono Vizzola Ticino (-128 addetti), sofferente in particolare nel settore dei trasporti; **Cardano al Campo (-112)** che vede una contrazione di una certa rilevanza degli addetti nei servizi alle imprese; Golasecca (-40) e Lonate Pozzolo (-20).

Addetti nei comuni dell'area Malpensa

	2003	2005	Variazione v.a.	Tasso di variazione
Arsago Seprio	1.415	1.441	26	1,8
Busto Arsizio	22.930	22.990	60	0,3
Cardano Al Campo	4.510	4.398	-112	-2,5
Casorate Sempione	1.095	1.094	-1	-0,1
Ferno	3.141	3.443	302	9,6
Gallarate	19.394	20.866	1.472	7,6
Golasecca	563	523	-40	-7,1
Lonate Pozzolo	4.438	4.418	-20	-0,5
Samarate	5.387	5.512	125	2,3
Sesto Calende	3.310	3.482	172	5,2
Somma Lombardo	11.428	12.118	690	6,0
Vergiate	3.305	3.509	204	6,2
Vizzola Ticino	800	672	-128	-16,0
Totale	81.716	84.466	2.750	3,4

Fonte: Elaborazioni OML di Varese su dati SMAIL, C.C.I.A.A. di Varese

Unità locali e addetti in provincia di Varese e area Malpensa

Addetti	2004	2005	2006	tasso var 05/04	tasso var 06/05
Provincia	270.004	274.080	279.670	1,5	2,0
Malpensa	84.438	86.086	88.476	2,0	2,8
Unità locali	2004	2005	2006	tasso var 05/04	tasso var 06/05
Provincia	68.238	68.946	70.120	1,0	1,7
Malpensa	20.630	20.710	21.096	0,4	1,9

Fonte: SMAIL, C.C.I.A.A. di Varese.

Il settore dei **servizi alle imprese** (attività immobiliari, noleggio, informatica, ricerca e servizi alle imprese) a fine 2005 nell'area di Malpensa occupa **6.653 addetti ed è il settore che nel periodo 2003/2005 è cresciuto maggiormente nell'area**, facendo registrare un incremento percentuale del **+12,3% (+727 addetti)**.

L'incremento di 727 addetti del settore sul territorio dal 2003 al 2005 è in larga misura determinata dalla crescita delle attività di servizi alle imprese (+530 addetti, 16,1%), in particolare dei servizi di pulizia (+131 addetti), e dall'aumento di addetti nell'informatica ed attività connesse (+118 addetti). Negativo, invece, il saldo delle attività degli studi di architettura e degli altri studi tecnici (-30 addetti).

A livello comunale, gli addetti ai servizi alle imprese sono maggiormente presenti nei comuni di Busto Arsizio (2.571 addetti, 38,6%) e Gallarate (2.302 addetti, 34,6%), seguono Somma Lombardo (439 addetti, 6,6%), **Cardano al Campo (309 addetti, 4,6%)**, Samarate (256 addetti, 3,8%) e gli altri comuni (cartina 2).

.....

I comuni che hanno visto una crescita maggiore del numero di addetti in questo settore sono Busto Arsizio (+351), Gallarate (+256), Samarate (+68) e Somma Lombardo (+55) mentre **negativo il saldo per il comune di Cardano al Campo (-55 addetti)**.

Il settore degli **alberghi e ristoranti** nell'area Malpensa occupa circa **4.500 addetti e nel periodo 2003-2005 è cresciuto di +125 addetti (ovvero 2,8%)**. Dato il forte legame del settore con l'aeroporto, un'ampia fetta di addetti si concentra proprio nel comune di Somma Lombardo (1.391 addetti; 30,4%); seguono Gallarate (876 addetti, 19%), Busto Arsizio (845 addetti, 18,5%) e Ferno (516 addetti; 11,3%).

Dal punto di vista della crescita registrata dal 2003 al 2006, il comune che evidenzia la performance migliore nel settore è Busto Arsizio che registra un

aumento di circa 100 addetti, bene anche Sesto Calende (+37), Vergiate (+23) e **Cardano al Campo (+11)**.

Negativo, invece, il saldo del settore per Gallarate (-34 addetti) e Somma Lombardo (-15).”

La qualità del lavoro

Nel quadro delle considerazioni sul sistema economico dell'area è importante considerare i cambiamenti della struttura del lavoro.

Anche in questo caso lo studio della Provincia di Varese ci aiuta a comprendere l'evoluzione delle condizioni di lavoro che si ripercuotono sulla composizione sociale del territorio e sulle aspettative della popolazione che la governa deve tenere in considerazione.

Il lavoro, tradizionale espressione del benessere della popolazione, non dipende solo dall'ammontare di denaro ricevuto in cambio della propria prestazione lavorativa, ma anche da una serie di altre variabili. Tra queste troviamo anche la stabilità/l'instabilità del rapporto di lavoro.

“Tra i lavoratori a termine gli insoddisfatti rappresentano oltre il 20%, il timore più diffuso è quello di perdere il posto (60% contro il 10% degli intervistati con un lavoro stabile), ma è forte anche il disagio per la mancata coincidenza tra il lavoro svolto e quello desiderato (nel 60% dei casi contro il 42% dei dipendenti stabili). Infine, i precari lamentano bassi livelli retributivi, con il 47% che dichiara compensi inferiori a 900 euro contro il 15% dei dipendenti stabili con questa situazione.

Rivolgendo lo sguardo all'interno di Malpensa, rileviamo che, presso l'aeroporto, vi è un più massiccio utilizzo di contratti a tempo determinato rispetto alla media provinciale (78,3% vs 51,7%).

Di contro, l'utilizzo dei contratti a tempo indeterminato è molto contenuto (il 16,5% del totale delle assunzioni), poco meno della metà della media provinciale (38,1%). Mentre, il ricorso al lavoro somministrato, come abbiamo già visto, è più elevato rispetto alla media provinciale (53,7% vs 44,5%).

Due sono i dati che colpiscono: il notevole ricorso ai contratti a tempo determinato ed atipico, al fine di gestire i picchi di servizio, e il balzo dei contratti di somministrazione tra il 2003 ed il 2005 (da 32,5% a 53,7%). Come abbiamo già evidenziato, tra il 2003 ed il 2005 le assunzioni totali sono aumentate principalmente per effetto di un incremento massiccio del lavoro somministrato, espressione della modifica delle strategie di reclutamento di alcune aziende. Invece, il peso delle altre tipologie contrattuali è rimasto pressoché costante, tranne l'apprendistato che, incentivato dalla legislazione, ha registrato una crescita.

.....

Il ricorso al lavoro somministrato ed al tempo determinato, in Malpensa, è più elevato rispetto alla media provinciale. In questo senso (dal punto di vista contrattuale) in Malpensa **troviamo maggiori analogie con il mercato del lavoro milanese, più terziarizzato, che con il mercato del lavoro varesino** a maggior prevalenza manifatturiera. Infine, l'alta concentrazione del numero delle aziende che preferiscono questa tipologia contrattuale, potrebbe essere letta come espressione di un'esplicita politica di reclutamento che, per scelta aziendale, fa optare loro per questa tipologia contrattuale rispetto ad altre tipologie di contratti flessibili.

Alla luce dei fatti recenti, questa situazione di crescita e sviluppo dell'aeroporto di Malpensa -confermata dai dati - subirà un inevitabile rallentamento che condurrà ad un iniziale periodo di contrazione dei volumi di attività fino al momento in cui verrà individuato un nuovo punto di

equilibrio dal quale ripartire. L'importanza strategica dell'aeroporto e il mercato dovrebbero aiutare Malpensa a superare, nel medio periodo, questo momento di crisi.

Tuttavia, purtroppo, nel breve e nel medio periodo, un'inevitabile conseguenza sarà il ridimensionamento dei livelli occupazionali. Per i motivi sopraccitati è chiaro che ci si trova di fronte ad uno scenario complesso in cui risulta molto difficile fare delle stime precise circa i costi sociali che dovranno essere affrontati.

La crisi di Malpensa, per l'abbandono di Alitalia, colpirà l'area in modo non omogeneo, le aziende coinvolte subiranno conseguenze in misura diversa a seconda del:

- grado di dipendenza da Alitalia e da Sea (le società più colpite dalla riduzione di attività);
- localizzazione (dentro o fuori l'aeroporto);
- settore di appartenenza;
- dal punto in cui si trovano nella filiera dei servizi o di produzione (indotto di primo o secondo livello).

Tabelle dei dati sulla struttura economica di Cardano al Campo e dell'area Malpensa riferiti alla fine 2006.

(Fonte: SMAIL - CCIAA di Varese su dati propri e INPS)

ADDETTI PER COMUNE E PER SETTORE

Addetti per comune e per settore. Provincia di Varese, 2006

Comune	Mancante	Agricoltura	Industria	Costruzioni	Commercio	Terziario
ARSAGO SEPRIO	0	16	807	134	276	238
BUSTO ARSIZIO	1	174	7.362	2.797	5.221	8.202
CARDANO AL CAMPO	0	18	2.600	426	416	1.405
CASORATE SEMPIONE	0	9	593	117	189	272
FERNO	0	23	556	208	654	1.724
GALLARATE	1	97	6.484	1.645	4.842	7.698
GOLASECCA	0	24	308	79	110	56
LONATE POZZOLO	1	22	2.690	492	506	1.511
SAMARATE	0	41	3.703	775	554	643
SESTO CALENDE	1	53	1.699	450	598	932
SOMMA LOMBARDO	0	80	2.233	393	1.098	10.159
VERGIATE	0	40	1.932	280	849	582
VIZZOLA TICINO	0	13	122	10	8	224
TOTALE AREA MALPENSA						
TOTALE PROVINCIA DI VARESE	29	3.424	118.903	28.037	49.696	79.581

UNITA' LOCALI CON ADDETTI PER COMUNE

Numero di unità locali con addetti, addetti, imprenditori, dipendenti, interinali per comune.

Provincia di Varese, 2006

Comune	Unita locali con addetti	Addetti	Imprenditori	Dipendenti	Interinali
ARSAGO SEPRIO	397	1.471	436	1.035	0
BUSTO ARSIZIO	7.519	23.757	8.020	15.737	1.151
CARDANO AL CAMPO	1.046	4.865	1.111	3.754	0
CASORATE SEMPIONE	368	1.180	413	767	0
FERNO	553	3.165	541	2.624	492
GALLARATE	5.442	20.767	5.699	15.068	1.147
GOLASECCA	199	577	202	375	0
LONATE POZZOLO	1.052	5.222	1.174	4.048	0
SAMARATE	1.212	5.716	1.339	4.377	0
SESTO CALENDE	1.066	3.733	1.158	2.575	221
SOMMA LOMBARDO	1.428	13.963	1.500	12.463	216
VERGIATE	758	3.683	841	2.842	0
VIZZOLA TICINO	56	377	55	322	0
TOTALE AREA MALPENSA					
TOTALE PROVINCIA DI VARESE	70.120	279.670	75.131	204.539	6.298

UNITA' LOCALI CON ADDETTI PER COMUNE E PER SETTORE

Numero di unità locali con addetti per comune e per settore. Provincia di Varese, 2006

Comune	Mancante	Agricoltura	Industria	Costruzioni	Commercio	Terziario
ARSAGO SEPRIO	0	15	146	67	66	103
BUSTO ARSIZIO	1	105	1.486	1.132	2.227	2.568
CARDANO AL CAMPO	0	15	345	195	250	241
CASORATE SEMPIONE	0	9	103	64	110	82
FERNO	0	10	100	108	169	166
GALLARATE	1	66	995	654	1.616	2.110
GOLASECCA	0	21	49	45	48	36
LONATE POZZOLO	1	17	299	202	216	317
SAMARATE	0	36	319	271	318	268
SESTO CALENDE	1	43	187	176	305	354
SOMMA LOMBARDO	0	39	283	216	368	522
VERGIATE	0	35	166	142	202	213
VIZZOLA TICINO	0	8	6	5	7	30
TOTALE AREA MALPENSA						
TOTALE PROVINCIA DI VARESE	21	2.287	14.647	12.151	19.147	21.867

Azioni locali e nuove opportunità

Le limitate possibilità di azione diretta dell'ente locale in campo economico non possono trascurare i compiti di organizzazione del territorio per rispondere alle nuove esigenze soprattutto in un'area complessa come quella in esame.

Il fitto intreccio del sistema locale, non divisibile secondo l'astrazione dei confini comunali, sollecita una governance più articolata che permetta un vero e proprio salto di qualità che non sia il semplice tentativo di "catturare i benefici dell'aeroporto", esercizio che esclude la ricchezza e la molteplicità delle iniziative locali, ne impoverisce il tessuto economico e che ha scarse possibilità di successo.

Le indagini esaminate hanno segnalato che il ruolo di Malpensa può trasformarsi da "effetto trascinamento" a "sostituzione" del tessuto preesistente con gravi squilibri territoriali ed economico-sociali.

Politiche concertate tra i comuni dell'intera area si rivelano un elemento essenziale per permettere una rilevante economicità nell'impiego delle risorse e per evitare sprechi nella duplicazioni di progetti analoghi ed infine per creare condizioni ottimali per investimenti che difficilmente si potrebbero intercettare procedendo in ordine sparso.

L'offerta generata dalla struttura aeroportuale può indurre effetti positivi sul territorio a condizione che esso non ne venga snaturato e mantenga, anzi potenzi, una scelta ampia e diversificata di opportunità locali.

L'elemento "Malpensa" è solo una delle condizioni della vitalità del sistema economico e del suo rapporto con il territorio.

E' evidente che questa presenza possiede la forza economica e simbolica per attivare un vero e proprio lavoro di programmazione del territorio in quanto rappresenta l'impegno più importante attorno al quale aggregare le volontà del maggior numero degli attori locali, prima di tutto i comuni coinvolti.

Ma di certo non si tratta del solo tema sul quale costruire la programmazione dell'area che al contrario sarebbe uno sforzo in buona parte vano se non accompagnato da un'ampia gamma di microprogetti (a scala comunale) che permettano di "drenare" opportunità di consolidamento-qualificazione di tutto il tessuto circostante.

Al tradizionale transito di passeggeri indotto dall'aeroporto si possono, ad esempio, affiancare altre occasioni alla presenza di turisti sul territorio.

Progetti che valorizzano la presenza del Parco regionale del Ticino come quello del recupero ambientale della ex cava di Cardano con la realizzazione di un'oasi naturale ("**Oasi naturale della Brughiera**") attrezzata con strutture di ospitalità come un ostello tendono ad ampliare la base economica del territorio e a differenziare i potenziali fruitori dei servizi offerti.

Cardano al Campo ha già sperimentato l'attuazione di "campi estivi educativi" rivolti a giovani provenienti da vari paesi invitati a conoscere l'ambiente locale e a cooperare per il suo recupero.

Si tratta di iniziative che si accostano al potenziale di un ambiente naturale unico, creano occasioni nuove di soggiorno sul territorio e ne veicolano il valore simbolico.

Ne emerge una **nuova rappresentazione dell'area Malpensa: da terminale per turismo-business ad approdo per conoscere un territorio che possiede molte occasioni attrattive a cominciare dal Parco del Ticino, l'ambiente della brughiera e le risorse che essi contengono.**

L'iniziativa del Comune di Cardano al Campo assume un significato più completo se si considera il suo inserimento in una rete territoriale di percorsi eco-turistici che tocca i luoghi più significativi del Parco del Ticino.

Gli studi sul mercato turistico dimostrano con sufficiente chiarezza l'ampliamento della domanda e la sua articolazione con le quali occorre misurarsi per posizionarsi sul mercato globale.

Le sole presenze del turismo-business limitano le potenzialità dell'area trattandosi di presenze di elevata quantità ma con scarse o nulle relazioni con il contesto territoriale. Ciò determina una struttura delle relazioni povera ed esposta allo stress da uso intensivo delle risorse naturali senza contribuire al dinamismo dell'area.

Allo stesso modo si muovono le considerazioni sul ruolo dell'agricoltura che dai numeri economici appare insignificante mentre riveste un significato attuale e importante nella preservazione degli elementi fondamentali del paesaggio locale.

Il progetto di **"Campagna Urbana"** rappresenta la volontà di dare un destino non "residuale" all'ambiente rurale ma integrale con il complesso delle attività programmate. Vuol dire anche valorizzarne da una parte l'identità locale e dall'altra la funzione economica anche se in un'area ridotta garantendo una redditività seppur minima. Questo risultato si può ottenere se il progetto si pone in diretta relazione con il progetto "Oasi Naturalistica della Brughiera" e con le connessioni con i luoghi stoico-naturalistici del Parco del Ticino.

Le condizioni per attuare una seria pianificazione dell'area presuppongono che gli investimenti siano decisi secondo strategie di "area vasta" con un livello di concertazione più evoluto rispetto alle pratiche decisionali comunali.

Significa distribuire i vari servizi necessari su tutta l'area secondo una logica di economicità ed efficienza e con una maggior adesione alla domanda di mercato.

Il Progetto Pilota Complessità Territoriali della Provincia di Varese

La Provincia di Varese ha approntato uno studio sul sistema produttivo di area vasta previsto all'interno del quadro programmatico delineato dal Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Il lavoro ha preso in esame in particolare il territorio dell'Ambito n.9 all'interno del quale ricade il Comune di Cardano al Campo.

Si tratta di un importante lavoro di coordinazione delle opportunità del territorio pur nei limiti che la legge regionale assegna alle provincie.

La programmazione delle attività economiche nell'ambito della pianificazione territoriale implica uno stretto rapporto con le scelte di un contesto di 'area vasta'.

L'azione strategica su cui è incentrata l'idea-programma sviluppata dalla Provincia di Varese si propone di "intercettare le opportunità offerte dall'asse infrastrutturale Nuova Fiera di Milano – Aeroporto di Malpensa attraverso la rigenerazione delle aree residuali di frangia e la valorizzazione del sistema ambientale transnazionale del Ticino".

Il rischio risiede nella possibilità che l'area nella quale Cardano è inserita si ritrovi, nel medio-lungo periodo, ad essere luogo di transito di flussi rilevanti di merci, subendone gli effetti negativi e senza ricadute positive per il sistema socio-economico locale.

Per evitare tale rischio è indispensabile una forte integrazione tra le scelte produttiva e l'organizzazione territoriale coordinata in diversi progetti d'area che riconoscano le peculiarità delle singole aree.

Le ulteriori problematiche che si ritiene opportuno richiamare sono costituite dal fatto che un sistema infrastrutturale riorientato da sud-ovest verso nord-est interseca sia il Parco del Ticino, sia aree densamente urbanizzate ed abitate. Tali aspetti critici sono in parte compensati dal fatto che il transito delle merci da Novara verso il Canton Ticino richiede di dare priorità alle infrastrutture ferroviarie.

Infine, un elemento di attenzione concerne l'insieme delle infrastrutture stradali proposte per l'ambito di riferimento e il loro rapporto con il sistema urbano da un lato (occasione per realizzare ulteriori insediamenti sia residenziali che produttivi, contribuendo progressivamente alla dispersione dell'edificato), e il sistema ambientale dall'altro (elementi di frattura della continuità ecologica).

Cardano al Campo è dotata di due aree con forte connotazione produttiva: una sul quadrante sud-est e l'altra in angolo nord-ovest (via Giovanni XXIII).

Dalla ricerca condotta dalla Provincia di Varese emerge la sostanziale saturazione dei due comparti. Ne deriva la necessità di prevedere interventi di riassetto che possano affrontare le criticità principalmente sul versante della accessibilità, della mobilità e delle prospettive di evoluzione degli insediamenti in rapporto alle trasformazioni della struttura produttiva indotti dai cambiamenti economici e alle richieste dei mercati.

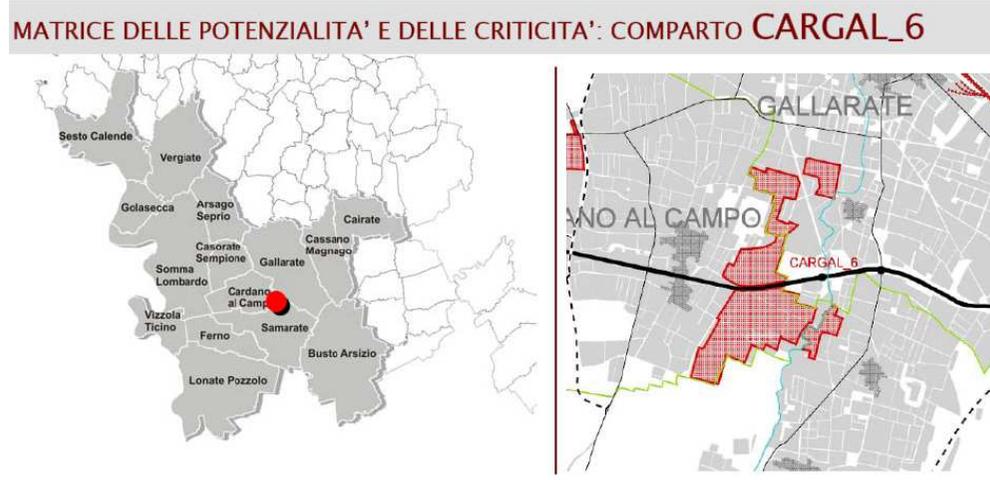
Nella articolazione delle attività economiche assume un particolare rilievo la gestione delle attività di **autoparking**, vale a dire l'utilizzo stagionale di ampi spazi, edificati e non, per la sosta di autoveicoli a servizio delle attività aeroportuali. Tale fenomeno richiede adeguate misure di controllo ed indirizzo sotto il profilo ambientale e di corretta gestione delle infrastrutture.

I comparti produttivi di Cardano al Campo

1. Il comparto sud-est

Il comparto ubicato a sud-est è uno dei più rilevanti nell'area indagata dallo studio provinciale. Benchè la parte maggioritaria ricada nel comune di Cardano al Campo l'estensione dell'area comprende anche parte dei territori di Gallarate e di Samarate.

L'analisi dello stato di fatto evidenzia la sostanziale saturazione del comparto e le carenze infrastrutturali in particolare per ciò che concerne la viabilità interna e la dotazione di adeguati spazi per servizi comuni e di interscambio.



FATTORE	LIVELLO	NOTE
GOVERNANCE	Nulla	Il comparto non è esito di una pianificazione unitaria e si estende sul territorio di tre comuni, Cardano al Campo, Gallarate e Samarate.
RAZIONALITA' DELL'IMPIANTO	Nulla	La localizzazione interclusa tra gli abitati di Gallarate, Cardano al Campo e Samarate compromettono la razionalità del comparto che vede da un lato una compresenza di funzioni residenziali e produttive e dall'altro un impianto stradale poco adeguato.
DOTAZIONE DI SERVIZI	Basso	La rete fognaria è di tipo misto; il comparto non è situato nelle vicinanze un'isola ecologica per la raccolta dei rifiuti.
	-	<i>Non sono pervenute informazioni in merito a centrali, linee e impianti di trasformazione.</i>
	Basso	Non sono presenti aree a verde per la fruizione e servizi per le persone.
	Nulla	Non sono presenti servizi alle imprese.
	Medio	Non sono presenti piste ciclabili. Il Trasporto Pubblico Locale (dati da PTCP) serve, a nord, il comparto produttivo. TPL comunali non rilevati.
	Nulla	Non vi sono strutture e impianti rilevanti per la gestione e la movimentazione delle merci.

VALORE DELLE ATTIVITA' INSEDIATE		Medio	Le imprese insediate sono riconducibili ai settori tradizionali dell'industria varesina; il tasso di terziarizzazione è medio; il comparto registra dimensioni medie delle Unità Locali modeste.
ACCESSIBILITA'	Attuale	Medio	Lo svincolo della SS 336 è al centro del comparto e garantisce rapido raggiungimento dell'autostrada A8, nonostante questo l'accessibilità allo svincolo, dai tessuti del comparto non è sempre agevole.
	Progetto	Medio	Il comparto non è interessato da progetti infrastrutturali viari.
RISERVA DI CAPACITA'	Aree libere (...ettari)	Basso	Il comparto è saturo.
	Aree dismesse	Nulla	L'unica area dismessa, sul territorio di Samarate, è interessata da un progetto di riconversione a funzioni residenziali.
AMPLIABILITA'		Medio	Il comparto, intercluso a nord, ad est e a ovest rimane "aperto" verso sud, sul territorio di Samarate dove però sono presenti ambiti agricoli ed il comune non ha attualmente prospettive di industrializzazione.
MASSA CRITICA		Alta	Superficie: 60 ettari
CONFERMABILITA' E DESTINO DELL'AREA		Alta	Le prospettive dei comuni di Cardano al Campo e Gallarate sulle loro aree che costituiscono il comparto sono discordanti, ne confermano la destinazione funzionale produttiva nel lungo periodo nell'ambito cardanese, ne prevedono una riconversione funzionale nel gallaratese. Le politiche da attivare sono: ...

2. Il comparto nord-ovest

Il comparto ubicato a nord-ovest, di più recente costituzione, è situato interamente sul territorio comunale di Cardano. Di estensione più contenuta di quello sud-est ha una limitata possibilità di incremento edificatorio.

La localizzazione a ridosso della brughiera ne riduce le possibilità di ampliamento senza intaccare le risorse naturali e le qualità ambientali locali.

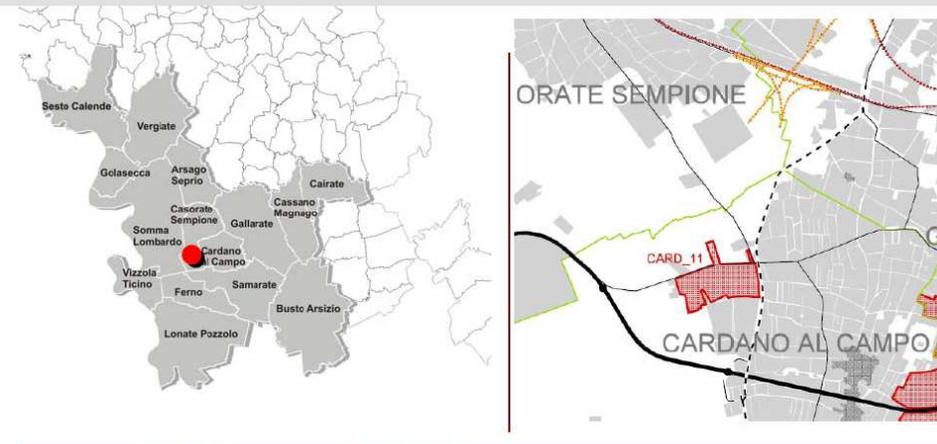
Il comparto si appoggia all'asse stradale costituito dalla via Giovanni XXIII che collega Gallarate allo svincolo che immette alla SS 336 per Malpensa. Il resto della viabilità è rappresentato da strade di capacità ridotta derivate dalle vecchie strade comunali utilizzate con limitati adeguamenti.

3- I CARATTERI FUNZIONALI DEL COMPARTO

3.b - la progettualità: PROGETTUALITA' ED ESPANSIONE



MATRICE DELLE POTENZIALITA' E DELLE CRITICITA': COMPARTO CARD_11



FATTORE	LIVELLO	NOTE	
GOVERNANCE	Nulla	Il comparto non è l'esito di una pianificazione unitaria.	
RAZIONALITA' DELL'IMPIANTO	Medio	Il comparto si attesta lungo una strada di accesso alla mobilità primaria e nelle sue dimensioni ridotte registra una razionalità che sconta però la presenza di tessuti residenziali interni all'area.	
DOTAZIONE DI SERVIZI	Dotazioni ecologiche	Basso	La rete fognaria è di tipo misto; l'area non è situata nelle vicinanze un'isola ecologica per la raccolta dei rifiuti.
	Dotazioni energetiche	-	<i>Non sono pervenute informazioni in merito a centrali, linee e impianti di trasformazione.</i>
	Servizi alle persone	Basso	Non sono presenti aree a verde per la fruizione e non sono presenti servizi alle persone.
	Servizi alle imprese	Nulla	Non sono presenti servizi alle imprese.
	Mobilità sostenibile	Basso	Non sono presenti piste ciclabili. Il Trasporto Pubblico Locale (dati da PTCP) serve il comparto produttivo. TPL comunale non rilevato.
	Logistica	Basso	Non vi sono strutture e impianti rilevanti per la gestione e la movimentazione delle merci, nonostante vada rilevato l'aeroporto di Malpensa sia vicino.

VALORE DELLE ATTIVITA' INSEDIATE		Medio	Le imprese insediate sono riconducibili ai settori tradizionali dell'industria varesina; il livello di terziarizzazione è medio; il comparto registra dimensioni medie delle Unità Locali modeste.
ACCESSIBILITA'	Attuale	Alto	Il comparto è agevolmente collegato alla rete viaria primaria (SS 336).
	Progetto	Alto	Il comparto è interessato dal progetto di collegamento viario longitudinale immediatamente ad est del comparto che lo connetterebbe velocemente anche alla SS 33 verso nord.
RISERVA DI CAPACITA'	Aree libere (...ettari)	Basso	E' una sola l'area libera e di dimensioni modeste.
	Aree dismesse	Nulla	Non sono presenti aree dismesse.
AMPLIABILITA'		Basso	I tessuti residenziali vicini ne impediscono ampliamenti rilevanti ed ulteriore vincolo è rappresentato dalla presenza del Parco del Ticino.
MASSA CRITICA		Basso	Superficie: 17 ettari
CONFERMABILITA' E DESTINO DELL'AREA		Alto	Localizzazione e razionalità dell'impianto ne confermano la destinazione funzionale produttiva nel lungo periodo. Le politiche da attivare sono: ...

Attività di autoparking sul territorio

E' stato posto di recente all'attenzione di questo Settore il caso di una estensione di utilizzo di un'area per autoparcheggio a pagamento in adiacenza all'insediamento già utilizzato a questo scopo dalla soc. Travel Parking di via Giovanni XXIII. L'estensione è stata realizzata in assenza del preventivo permesso di costruire e della Convenzione con il Comune, obbligatoria in quanto trattasi di area standard F3.

Date per scontate le azioni amministrative inerenti le violazioni di tipo urbanistico ed edilizio che saranno perseguite a norma di legge, ci si sofferma sugli indirizzi più generali che si vogliono imprimere alla attività di autoparking cosiddetta "temporanea" sul territorio comunale.

L'attuale disciplina dell'attività di autoparking

Dobbiamo, innanzitutto, considerare gli strumenti che oggi disciplinano questa materia nel Comune di Cardano al Campo:

- Piano dei Servizi in vigore dal 2003
- Regolamento per la disciplina delle attività a parcheggio pubblico custodito a pagamento (autoparcheggio) in vigore dal 2004.

Il Regolamento, in particolare, interviene a disciplinare le condizioni per l'utilizzo delle aree destinate a parcheggio distinguendo quelle permanenti da quelle temporanee (massimo 7 giorni nel corso dell'anno solare).

La situazione del settore economico in questione si orienta con sempre maggior frequenza all'utilizzo temporaneo di aree per far fronte alle richieste di una richiesta che si concentra in ben determinati periodi dell'anno e per tempi ridotti.

Questo fa sì che gli operatori ricerchino aree a basso costo da utilizzare come "riserve" per soddisfare i picchi di richieste e per le quali non occorrono particolari opere edilizie e infrastrutturali.

Si è registrata una frequente modalità di uso temporaneo di queste aree non rispettosa delle disposizioni del regolamento con conseguente attività di controllo e sanzionatoria degli organi comunali preposti.

Nell'anno 2006 è stata approvata una Convenzione per regolare la materia a partire da un singolo caso allora prospettato.

Si tratta della "Convenzione per la disciplina dell'uso di aree private per l'esercizio dell'attività di autoparcheggio" sottoscritta con la Società Marina srl per l'utilizzo di aree adiacenti l'ex Nautilus di via Giovanni XXIII.

Tale convenzione è stata rinnovata annualmente ed è tuttora vigente con scadenza 30.6.2010.

Con questo atto si consente l'utilizzo di aree libere con diverse destinazioni di PRG (D3, standard F3, nuova viabilità) per un anno con una compensazione stabilita forfettariamente in € 1.500,00.

Le condizioni previste dalla convenzione sono da ritenere di carattere transitorio ed eccezionale in quanto non sono collocabili in alcuna delle disposizioni normative richiamate.

Effetti della attuale situazione

Nell'attuale situazione si assiste a iniziative di utilizzo che tendono a privilegiare due aspetti:

- Attivazione di autoparking temporanei per periodi stagionali al di fuori dei limiti definiti dalla disciplina del regolamento;
- preferenza per l'utilizzo di aree standard libere.

L'obiettivo del regolamento era evidentemente quello di evitare parcheggi stagionali al di fuori della pianificazione prevista dal PRG.

La convenzione, invece, stabilisce un regime, seppur provvisorio, di utilizzo temporaneo con una compensazione forfettaria non rapportata né ai criteri in vigore per gli oneri di urbanizzazione (tariffa rapportata a 1 posto auto ogni 20 mq.) né ai valori di trasformazione delle aree utilizzate.

Mentre il Regolamento stabilisce due tipologie di esercizio dell'attività di autoparking – quella permanente e quella occasionale limitata a soli 7 giorni annui in occasione di particolari eventi, la Convenzione definisce un caso intermedio che consiste nell'utilizzo con scadenza annuale rinnovabile e soggetto ad un contributo forfettario di fatto riammettendo gli autoparking stagionali .

La transizione verso il PGT

Al tema della regolamentazione degli autoparking è dedicata una specifica attenzione nello studio del nuovo PGT per il significato che sempre più riveste per l'ordinato uso del territorio.

In attesa della prossima adozione della nuova normativa sembra opportuno ricorrere ad una formalizzazione del modello convenzionale già sperimentato estendendolo ai casi analoghi e introducendo correttivi per rendere più equilibrate le compensazioni a favore del Comune.

Si propone, in conclusione, di rivedere la convenzione sperimentata con i seguenti correttivi:

- limite temporale fissato alla data di entrata in vigore del nuovo PGT;

- compensazione rapportata al numero di posti auto (considerando 1 posto auto ogni 20 mq.).

Gli indicatori di riferimento per valutare l'entità della compensazione richiesta dovranno tener conto di:

5. ridotti o nulli investimenti sostenuti dall'operatore in quanto trattasi di aree aggiuntive a attività già operanti sul territorio e prive di interventi per infrastrutture;
6. redditività unitaria elevata in quanto disponibili nei periodi di punta della richiesta;
7. assenza di contributo per oneri di urbanizzazione;
8. valore economico o costo di acquisizione delle aree ridotto in quanto aree con altra destinazione urbanistica rispetto a quella richiesta per l'attività principale (D3-D4) ovvero destinate a servizi pubblici (F3).

Alla luce degli elementi illustrati e dell'attuale contributo richiesto per attività di autoparking permanente, pari a € 240 per ogni posto auto (equivalente a 20 mq. di area disponibile), si ritiene equa una compensazione pari a € 100 per ogni posto auto per ogni annualità prevista dalla convenzione.

E' fatto salvo naturalmente il rispetto di ogni altra normativa di carattere edilizio e urbanistico inerente ai singoli casi che possono presentarsi quali, ad esempio, norme in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro, rispetto del Codice della Strada, autorizzazione paesaggistica etc.

9

Popolazione e capacità edificatoria

Non si ferma il trend di crescita demografica del Comune di Cardano al Campo: alla fine del 2008 si è toccata la quota di 14.095 residenti, ma da allora la crescita non ha accennato a rallentare, raggiungendo e superando quota 14.300 già a metà del mese di giugno 2009. Dati che confermano l'inarrestabile esplosione demografica del Comune, che negli ultimi mesi non sembra aver risentito più di tanto degli effetti del rallentamento nello sviluppo dell'aeroporto di Malpensa. Sono stati più di 300 i nuovi residenti registrati a Cardano nel corso del 2008 (14.095 al 31.12.2008), un dato che ha confermato sostanzialmente il trend dell'anno precedente (quando la crescita aveva superato le 400 unità), anche se rimane inferiore rispetto al "boom" del 2004, quando in un solo anno si registrò un aumento della popolazione di ben 470 nuovi residenti. Rispetto al censimento Istat del 2001, quando fu verificata una popolazione pari a 12.084 residenti, in poco meno di sette anni sono già più di duemila i nuovi cardanesi che abitano in paese, un aumento pari a circa il 16%. Come detto, il trend non accenna a diminuire, dato che il primo semestre 2009 ha fatto registrare un aumento di circa 200 unità, in linea con le medie di crescita degli ultimi anni. Va fatto notare che i dati esposti si

Tabella 1. saldo naturale e residenti 1995-2008 (fonte anagrafe comunale)

Anno	Nati		Morti		Saldo naturale		Saldo totale		Residenti al 31.12	
1995	88		98		-10		79		11544	
1996	108	22.73%	98	0.00%	10	-200.00%	154	94.94%	11698	1.33%
1997	119	10.19%	89	-9.18%	30	200.00%	33	-78.57%	11731	0.28%
1998	112	-5.88%	90	1.12%	22	-26.67%	101	206.06%	11832	0.86%
1999	99	-11.61%	83	-7.78%	16	-27.27%	-2	-101.98%	11830	-0.02%
2000	116	17.17%	89	7.23%	27	68.75%	185	9350.00%	12015	1.56%
2001	99	-14.66%	72	-19.10%	27	0.00%	154	-16.76%	12079	0.53%
2002	110	11.11%	86	19.44%	24	-11.11%	119	-22.73%	12198	0.99%
2003	104	-5.45%	101	17.44%	3	-87.50%	204	71.43%	12402	1.67%
2004	115	10.58%	92	-8.91%	23	666.67%	470	130.39%	12872	3.79%
2005	112	-2.61%	73	-20.65%	39	69.57%	320	-31.91%	13175	2.35%
2006	154	37.50%	124	69.86%	30	-23.08%	174	-45.63%	13349	1.32%
2007	152	-1.30%	105	-15.32%	47	56.67%	408	134.48%	13757	3.06%
2008	173	13.82%	116	10.48%	57	21.28%	338	-17.16%	14095	2.46%

riferiscono al valore assoluto del numero dei residenti: in realtà ciò che colpisce è il sempre rilevante “turn over” all’interno della popolazione del Comune di Cardano al Campo, dato che la crescita non si riferisce soltanto agli ingressi di nuovi residenti, ma comprende anche significative quote annuali di residenti in uscita, mostrando una forte dinamica di ricambio.

Significativo inoltre, nel quadro generale della crescita di Cardano, il dato riguardante gli stranieri residenti: sono 942, pari al 6,7% della popolazione, un dato importante anche se non raggiunge le percentuali di altre città della Lombardia. Interessante sezionare nei dettagli questo dato: gli stranieri residenti a Cardano provengono da ben 60 Paesi differenti e anche nel piccolo della nostra comunità vale la regola paretiana per cui il 20% spiega l’80%. Infatti poco meno dell’80% degli stranieri provengono da 12 paesi: nell’ordine, Albania (25%), Romania (15%), Marocco (13%) e poi Bangladesh, Sri Lanka, Senegal, Pakistan, Ecuador, Ucraina, Cina, Filippine e Brasile. Rispetto alla dinamica di crescita importante registratasi nel passato, la presenza di stranieri si è leggermente rallentata, anche se rimane significativa.

Tabella 2. andamento saldo naturale 1995-2008 (fonte anagrafe comunale)

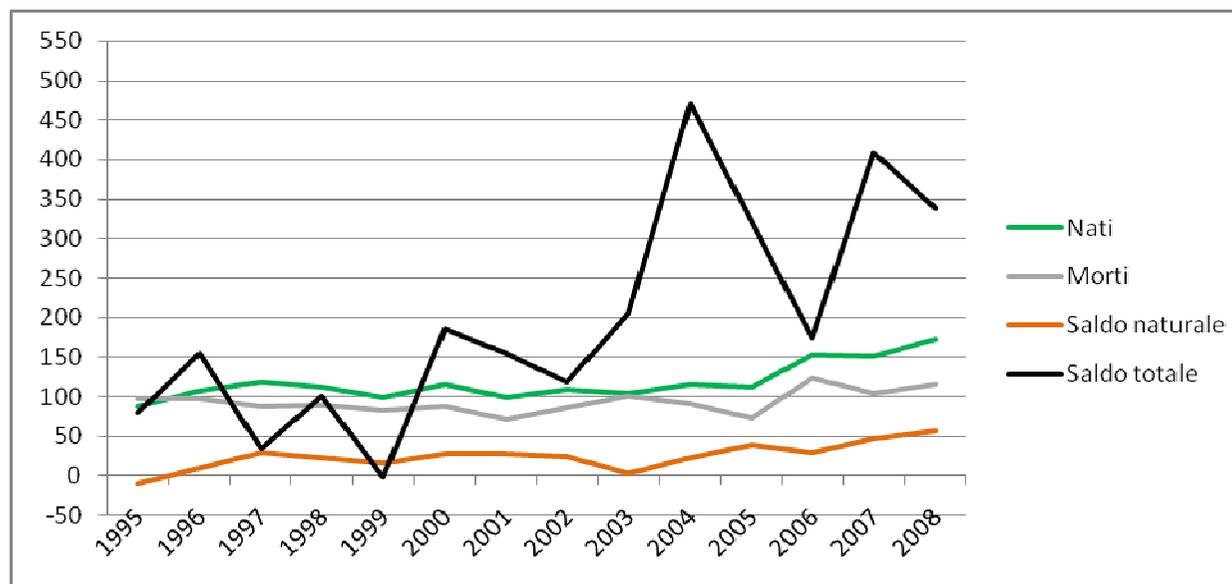
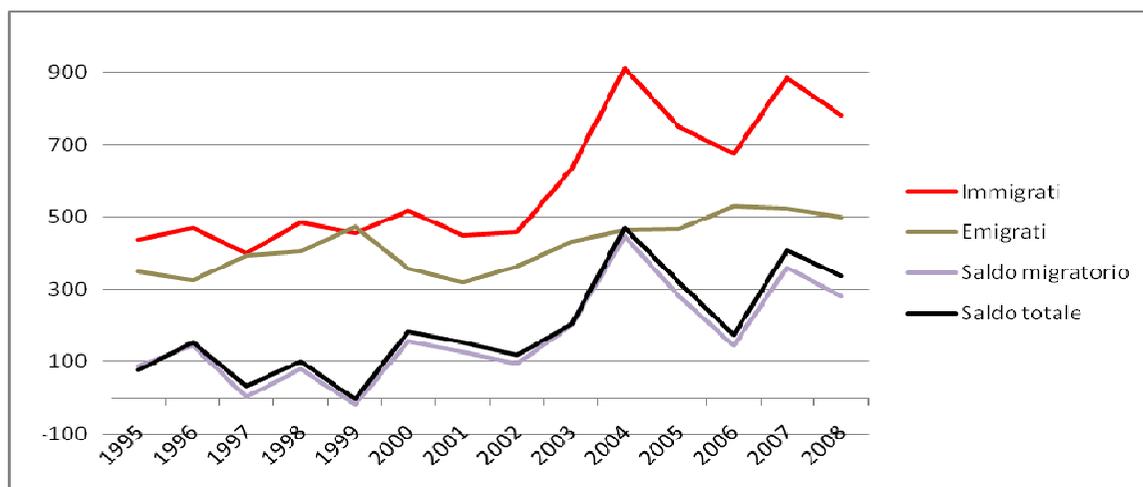


Tabella 3. saldo migratorio e residenti 1995-2008 (fonte anagrafe comunale)

Anno	Immigrati		Emigrati		Saldo migratorio		Saldo totale		Residenti al 31.12	
1995	439		350		89		79		11544	
1996	471	7.29%	327	-6.57%	144	61.80%	154	94.94%	11698	1.33%
1997	399	-15.29%	396	21.10%	3	-97.92%	33	-78.57%	11731	0.28%
1998	484	21.30%	405	2.27%	79	2533.33%	101	206.06%	11832	0.86%
1999	455	-5.99%	473	16.79%	-18	-122.78%	-2	-101.98%	11830	-0.02%
2000	517	13.63%	359	-24.10%	158	-977.78%	185	9350.00%	12015	1.56%
2001	448	-13.35%	321	-10.58%	127	-19.62%	154	-16.76%	12079	0.53%
2002	459	2.46%	364	13.40%	95	-25.20%	119	-22.73%	12198	0.99%
2003	633	37.91%	432	18.68%	201	111.58%	204	71.43%	12402	1.67%
2004	912	44.08%	465	7.64%	447	122.39%	470	130.39%	12872	3.79%
2005	748	-17.98%	467	0.43%	281	-37.14%	320	-31.91%	13175	2.35%
2006	674	-9.89%	530	13.49%	144	-48.75%	174	-45.63%	13349	1.32%
2007	886	31.45%	525	-0.94%	361	150.69%	408	134.48%	13757	3.06%
2008	781	-11.85%	500	-4.76%	281	-22.16%	338	-17.16%	14095	2.46%

Tabella 4. andamento saldo migratorio 1995-2008 (fonte anagrafe comunale)

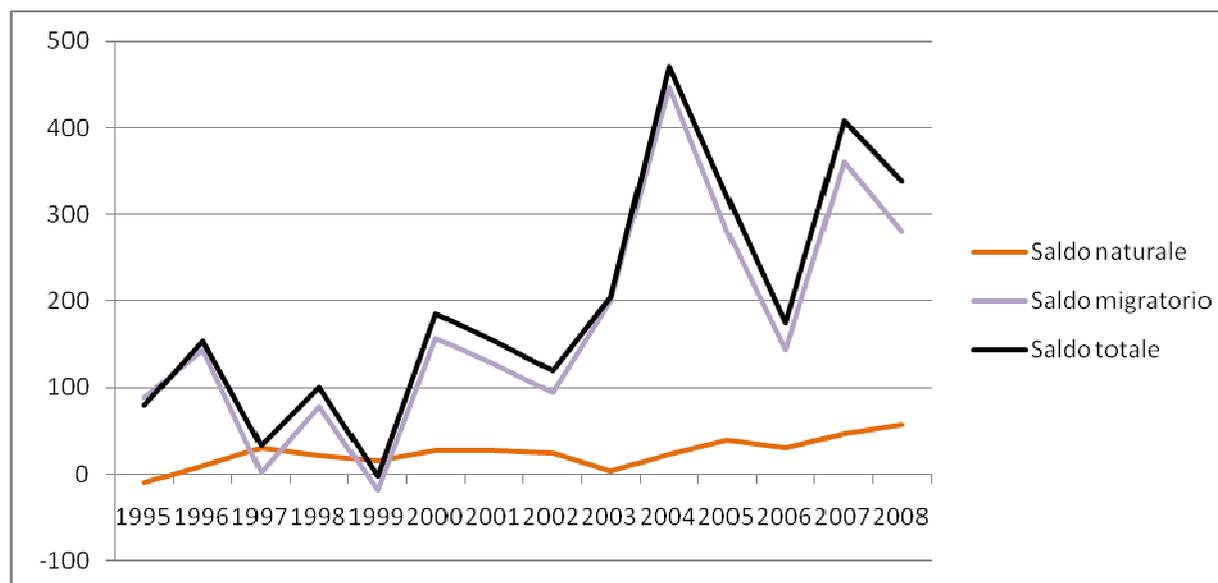


Il grafico evidenzia la sostanziale stabilità della popolazione fino all'anno 2003 e una crescita molto sostenuta, con una leggera pausa nel 2006. La componente principale della crescita demografica è dovuta al movimento migratorio. Il saldo naturale risulta costante con un sensibile incremento negli ultimi anni.

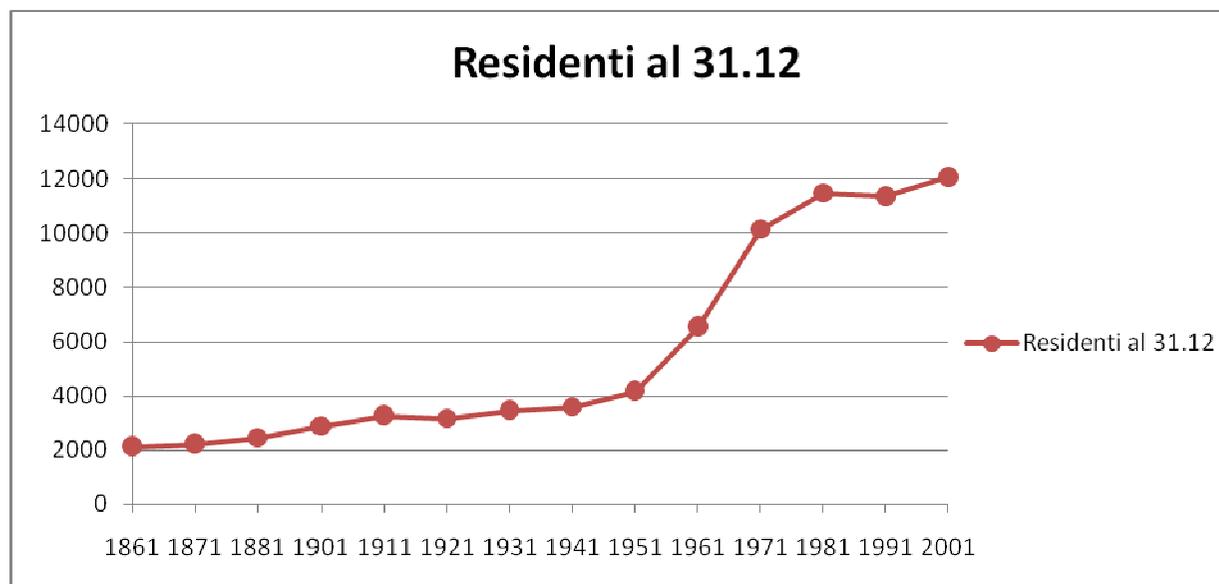
abella 5. saldo totale e residenti 1995-2008 (fonte anagrafe comunale)

Anno	Saldo naturale		Saldo migratorio		Saldo totale		Residenti al 31.12	
1995	-10		89		79		11544	
1996	10	-200.00%	144	61.80%	154	94.94%	11698	1.33%
1997	30	200.00%	3	-97.92%	33	-78.57%	11731	0.28%
1998	22	-26.67%	79	2533.33%	101	206.06%	11832	0.86%
1999	16	-27.27%	-18	-122.78%	-2	-101.98%	11830	-0.02%
2000	27	68.75%	158	-977.78%	185	9350.00%	12015	1.56%
2001	27	0.00%	127	-19.62%	154	-16.76%	12079	0.53%
2002	24	-11.11%	95	-25.20%	119	-22.73%	12198	0.99%
2003	3	-87.50%	201	111.58%	204	71.43%	12402	1.67%
2004	23	666.67%	447	122.39%	470	130.39%	12872	3.79%
2005	39	69.57%	281	-37.14%	320	-31.91%	13175	2.35%
2006	30	-23.08%	144	-48.75%	174	-45.63%	13349	1.32%
2007	47	56.67%	361	150.69%	408	134.48%	13757	3.06%
2008	57	21.28%	281	-22.16%	338	-17.16%	14095	2.46%

Tabella 6. andamento saldo totale 1995-2008 (fonte anagrafe comunale)



Come si può dedurre dagli ultimi due grafici, l'andamento globale della popolazione residente e, soprattutto, il saldo totale sono fortemente influenzati dal saldo migratorio (con il quale mantengono un rapporto di reciprocità nella distanza complessiva), il quale, a sua volta, sembra esser maggiormente condizionato dall'evoluzione del numero annuo di immigrati nel Comune di Cardano al Campo, come dimostrano i seguenti valori calcolati in base al rapporto tra saldo totale e saldo migratorio, saldo totale e numero di immigrati e numero di immigrati e saldo migratorio.



L'incremento avvenuto a partire dal 2003 è originato dalla combinazione di più fenomeni.

Di ordine generale:

- **Avvio del ciclo edilizio favorito da scelte finanziarie e rientro capitali (scudo fiscale)**
- **Crescita dei valori immobiliari favorito dal credito delle banche e dall'incremento conseguente della domanda**

E locale:

- **Avvio di Malpensa 2000**
- **Disponibilità di alloggi a prezzi più convenienti rispetto ad altre città**
- **Accessibilità dai principali luoghi di lavoro**
- **Qualità dei servizi offerti**

CONFRONTO CON LE PREVISIONI DEL P.R.G.

Le previsioni demografiche su cui si fondavano le previsioni del P.R.G. vigente utilizzavano un “fattore di crescita” esponenziale che indicava una popolazione al **2010 pari a circa 12.650 unità**.

Anno	Previsione PRG	Rilevati
2002	12.069	12.198
2003	12.138	12.402
2004	12.208	12.872
2005	12.278	13.175
2006	12.348	13.349
2007	12.419	13.757
2008	12.490	14.095

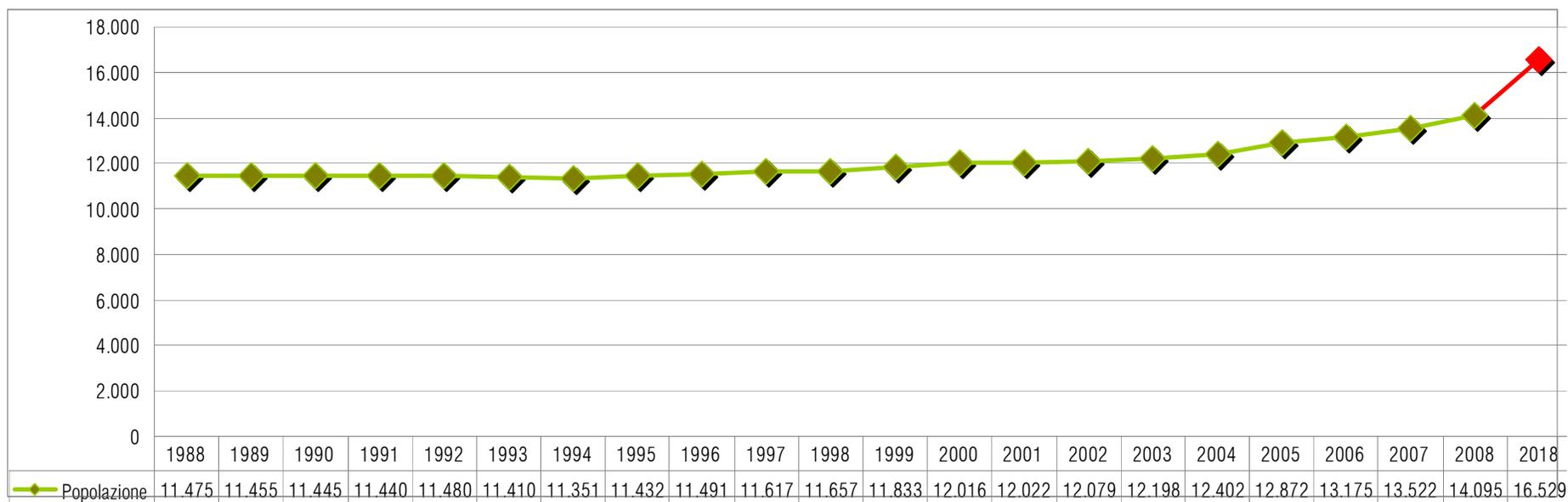
L'impennata o sviluppo demografico si è verificata proprio nell'anno di entrata in vigore del Piano dei Servizi che aveva aggiornato il P.R.G.

Alla fine del 2008 la popolazione reale ha superato di 1.605 unità quella teorica prevista dal Piano dei Servizi con l'incremento previsto dal 2002 del 3,49% che si attesta invece al 15,55%.

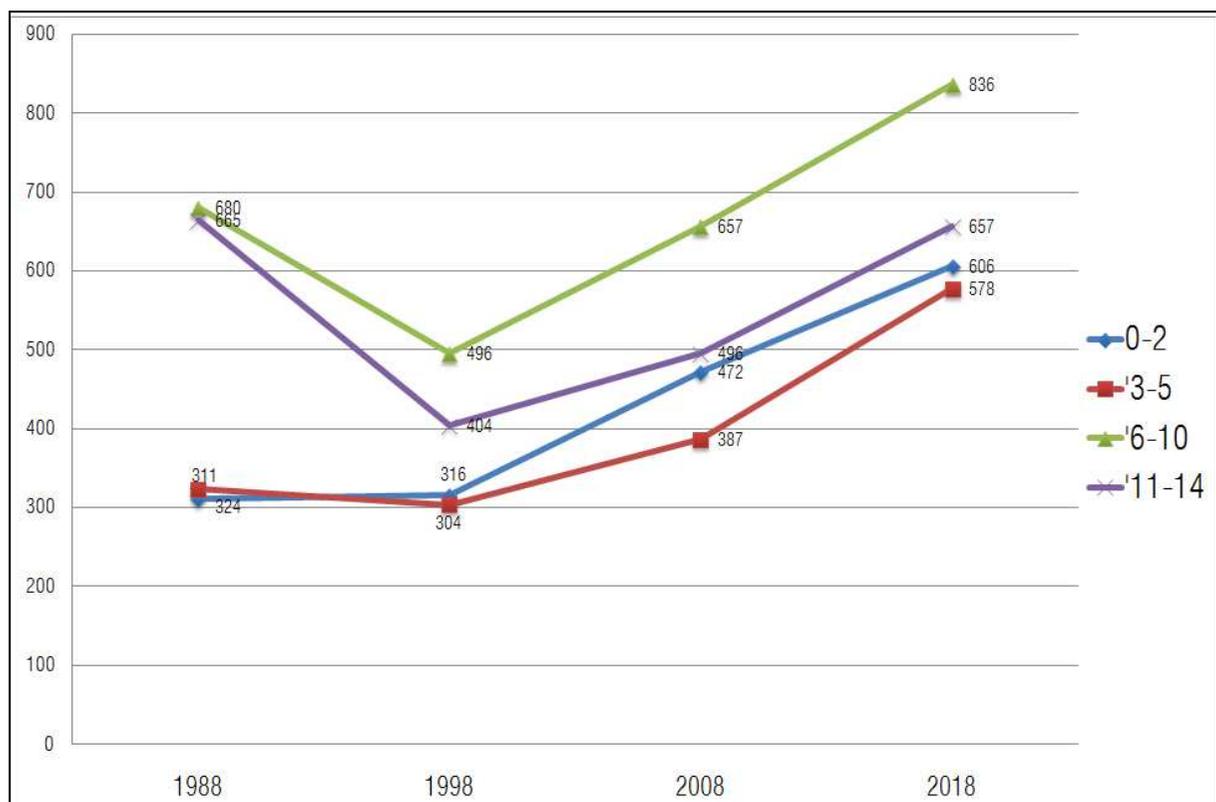
La crescita della popolazione ha utilizzato una consistente quota delle disponibilità di territorio edificabile previste nel P.R.G. e lasciate sostanzialmente inalterate dal Piano dei Servizi che si è indirizzato alla organizzazione delle aree di interesse pubblico introducendo elementi di perequazione nei criteri di attuazione in sintonia con la legge regionale 1/2001.

All'impulso edilizio del quinquennio 2003-2008 si sono sommate leggi 'derogatorie' come quella dei cosiddetti sottotetti che ha trovato estesa applicazione proprio in questi anni come si è documentato nel capitolo dedicato al consumo di suolo.

Tabella 6. proiezione andamento demografico al 2018 (elaborazione metodo Hamilton-Perry)



Le proiezioni, per quanto riguarda la suddivisione in classi di età scolare, danno i seguenti risultati:



MASCHI				
CLASSI	1998	2008		2018
0-9	a 511	a' 703	a"	903
10-19	b 557	b' 634	b"	872
20-29	c 959	c' 723	c"	823
30-39	d 944	d' 1393	d"	1050
40-49	e 816	e' 1191	e"	1757
50-59	f 792	f' 798	f"	1165
60-69	g 629	g' 754	g"	760
70-79	h 319	h' 526	h"	631
>80	i 116	i' 207	i"	341
			TOTALE	8.302
FEMMINE				
CLASSI	1998	2008		2018
0-9	a 501	a' 692	a"	799
10-19	b 557	b' 586	b"	809
20-29	c 885	c' 767	c"	807
30-39	d 974	d' 1250	d"	1083
40-49	e 843	e' 1131	e"	1451
50-59	f 926	f' 856	f"	1148
60-69	g 713	g' 836	g"	773
70-79	h 442	h' 664	h"	779
>80	i 267	i' 384	i"	577
			TOTALE	8227

16.529

ABITANTI E ABITAZIONI – dal 2001 al 2008

I dati Istat dell'anno 2001 illustrano la situazione insediativa del Comune di Cardano al Campo:

Indicatore		ISTAT 2001
Abitanti		n. 12.079
Famiglie		n. 4.778
Abitazioni	occupate	n. 4.782
	vuote	n. 243 (% 4,84)
	totali	n. 5.025
Superficie media abitazioni (ISTAT 2001)		Mq. 97,48
Sup. abitazioni totali (n. x 97,48)		Mq. 489.837
Sup. abitazioni occupate (4.782 x 97,48)		Mq. 466.149
N. Stanze		n. 20.372
Stanze per abitazione		n. 4,05
Residenti per abitazione		n. 2,40
Sup. abitazione per abitante		Mq. 38,67
Volume abitazioni (Sup. x 3)		mc. 1.469.511
Volume abitazione per abitante (mq. 38,67 x 3)		mc. 116,01

Il dato censuario riferito all'anno 2001 è aggiornato all'anno 2008 attingendo alle elaborazioni ufficiali pubblicate dall'ISTAT per gli anni 2002-2008.

Fabbricati residenziali, volumi, abitazioni e vani di abitazione - anni 2002 - 2008								
	FABBRICATI RESIDENZIALI			ABITAZIONI (a)			VANI DI ABITAZIONE (b)	
Anno	NUOVA COSTRUZIONE		Amplia- menti	NEI FABBRICATI			Stanze	Acces- sori
	N.	Volume	(volume)	Residen- ziali	Non re- sidenziali	Totale		
2002	19	74912	2873	208	-	208	796	602
2003	15	49219	1700	122	-	122	358	314
2004	34	132227	9905	363	1	364	1030	988
2005	24	94218	11462	284	-	284	763	756
2006	9	20799	9910	91	-	91	260	252
2007	11	36430	9026	146	-	146	438	368
2008	11	40679	9394	138	-	138	357	356
Totale	123	448484	54270	1352	1	1353	4002	3636

Il confronto tra il dato censuario 2001 e quello aggiornato al 2008 evidenzia i valori assoluti e percentuali della crescita del patrimonio edilizio nel comune.

Indicatore		ISTAT 2001	Aggiornamento 2008	Differenza assoluta	Differenza %
Abitanti		n. 12.079	n. 14.095	+ 2.016	+ 16,69
Famiglie		n. 4.778	n. 6.003	+ 1.225	+ 25,64
Abitazioni	occupate	n. 4.782	n. 6.069		
	vuote	n. 243 (% 4,84)	n. 309		
	totali	n. 5.025	n. 6.378	+ 1.353	+ 21,21
Superficie media abitazioni (ISTAT 2001)		Mq. 97,48	-		

Sup. abitazioni totali (n. x 97,48)	Mq. 489.837	621.727		
Sup. abitazioni occupate (4.782 x 97,48)	Mq. 466.149	591.606		
N. Stanze	n. 20.372	24.374	+ 4002	+ 19,64
Stanze per abitazione	n. 4,05	3,82	- 0,23	
Residenti per abitazione	n. 2,40	2,21		
Sup. abitazione per abitante	Mq. 38,67	-		
Volume abitazioni (Sup. x 3)	mc. 1.469.511	1.865.181	+ 395.670	+ 26,93
Volume abitazione per abitante (mq. 38,67 x 3)	mc. 116,01	-		

Gli sviluppi demografici del Comune di Cardano al Campo appaiono coerenti con gli indicatori desumibili da studi ed analisi condotti da enti o istituti competenti (Camera di Commercio, Provincia di Varese, Regione Lombardia, Università C. Cattaneo di Castellanza).

La crescita della popolazione pur subendo un rallentamento rispetto alla esplosione del quinquennio 2004-2008 mantiene un indice elevato legato alla disponibilità di edilizia residenziale e alle aspettative di ripresa delle attività economiche connesse all'aeroporto di Malpensa.

Pur senza esporsi in previsioni che apparirebbero avventate si può ragionevolmente stimare che l'andamento demografico del Comune sarà frutto della progressiva integrazione di fattori endogeni legati alle caratteristiche del territorio e delle attrezzature urbane e di spinte esogene prodotte dalle dinamiche non solo provenienti da Malpensa ma, più credibilmente, da iniziative promosse da comuni vicini che possono attrarre domande residenziali che non sempre possono essere soddisfatte nel comune che le ha generate e che nella logica di sempre maggior integrazione territoriale possono più convenientemente dirigersi verso i comuni confinanti come Cardano al Campo.

Il periodo intercorso tra il 2001 e il 2008 coincide con la fase di maggior intensità edificatoria che il Paese ha conosciuto in ragione del ciclo economico che ha favorito gli investimenti in campo edilizio (vedi Caudo, 2008).

Per estendere lo sguardo ad un periodo più lungo che consenta di verificare l'andamento della crescita edilizia depurata delle condizioni particolari dell'ultimo periodo è necessario assumere come termini di confronto anche i medesimi dati relativi al precedente censimento del 1991. Appare, inoltre, interessante valutare l'anno intermedio del 2003 che, abbiamo visto nell'analisi demografica, segna di fatto lo spartiacque tra la crescita modesta del periodo 1991-2002 e l'intenso sviluppo dell'ultimo quinquennio.

CONFRONTI ABITANTI-STANZE-FAMIGLIE anni 1991-2001-2003

Indicatore	1991	2001	Differenza 2001-1991	Differenza media annua 2001-1991	2003	Differenza 2003-2001	Differenza media annua 2003-2001
Abitanti	11.360	12.079	+ 719	+ 71,90	12.402	+ 323	+ 161,5
Stanze	17.366	20.372	+ 3.006	+ 300,60	21.526	+ 1.154	+ 677
Famiglie	3.958	4.778	+ 820	+ 82,00	5.006	+ 228	+ 114
Abitazioni	3.962	5.025	+ 1.063	+ 106,30	5.355	+ 330	+ 165

CONFRONTI ABITANTI-STANZE-FAMIGLIE anni 2003-2008

Indicatore	2008	Differenza 2008-2003	Differenza media annua 2008-2003
Abitanti	14.095	+ 1.693	+ 241,86
Stanze	24.374	+ 2.848	+ 406,86
Famiglie	6.003	+ 997	+ 142,43
Abitazioni	6.378	+ 1.023	+ 146,14

L'andamento dello sviluppo edilizio del Comune di Cardano al Campo nel decennio 2008-2018 può essere stimato coerentemente alla proiezione demografica vista in precedenza.

Utilizzando indici di crescita analoghi a quelli ottenuti sui dati demografici si possono dedurre ragionevolmente l'entità del fabbisogno di stanze ed abitazioni per soddisfare le richieste della nuova popolazione insediata.

ABITANTI E ABITAZIONI – proiezione al 2018

Indicatore	2018	Differenza 2018-2008	Differenza media annua 2018-2008
Abitanti previsti	n. 16.529	+ 2.434	+ 243,40
Stanze necessarie	n. 26.924	+ 2.550	+ 255
Famiglie previste	n. 7.040	+ 1.037	+ 103,70
Abitazioni necessarie	n. 7.479	+ 1.101	+ 110,10

E' necessario ora verificare la previsione di capacità insediativa nell'attuale Piano Regolatore Comunale. Da questo accertamento possiamo dedurre la disponibilità in termini quantitativi di volumetrie idonee ad ospitare le nuove richieste abitative. Questo, ovviamente, a prescindere dalle scelte localizzative che il PRG ha adottato.

Per far ciò si sono analizzati tutti i Piani Esecutivi in corso di realizzazione (quindi non ancora abitati in tutto o in parte) e quelli semplicemente previsti e mai attuati.

La capacità insediativa viene calcolata secondo gli indici previsti dal PRG in vigore. Il dato che si desume da questo computo serve a stabilire il dimensionamento 'astratto' del Piano secondo le condizioni attuali e non impegna le possibili modifiche ed integrazioni che possono essere definite nel nuovo PGT.

ANALISI DEGLI INTERVENTI EDILIZI IN CORSO E PREVISTI DAL VIGENTE P.R.G.

Tab. 1. PIANI ESECUTIVI APPROVATI/ IN ESECUZIONE

PRG	Zona	Tipologia	Area Mq.	Volumetria Mc-	Abitanti (V/150 mc.)	Abitanti (V/120 mc.)
P.E. 2	B3	residenziale	42.068	33.655	224	280
P.I.I. 24	D3-B1	Industriale/residenziale	23.501	5.599	37	47
P.E. 6 di Via S.Rocco	C1	residenziale	8.522	8.522	57	71
PII via Giovanni XXIII-Crenna	B2	residenziale	1.104	2.864	19	24
PR vicolo dei Fiori	A	residenziale	440	1.756	12	15
P.E.12- via Ferrazzi	B2	residenziale	11.271	11.271	75	94
P.R. via Al Parco	A	residenziale	495	346	2	3
P.L. 10	C1	residenziale	25.679	25.679	171	214
Totale			113.080	89.691	598	747

Tab. 2. INTERVENTI DI EDILIZIA RESIDENZIALE PUBBLICA

PRG	Zona	Tipologia	Alloggi	Abitanti/alloggio	Abitanti
CASA PAOLO VI	A	Recupero urbanistico	n. 27	2,40	65
VIA SEPRIO	B2	residenziale	n. 28	2,40	67
Totale					132

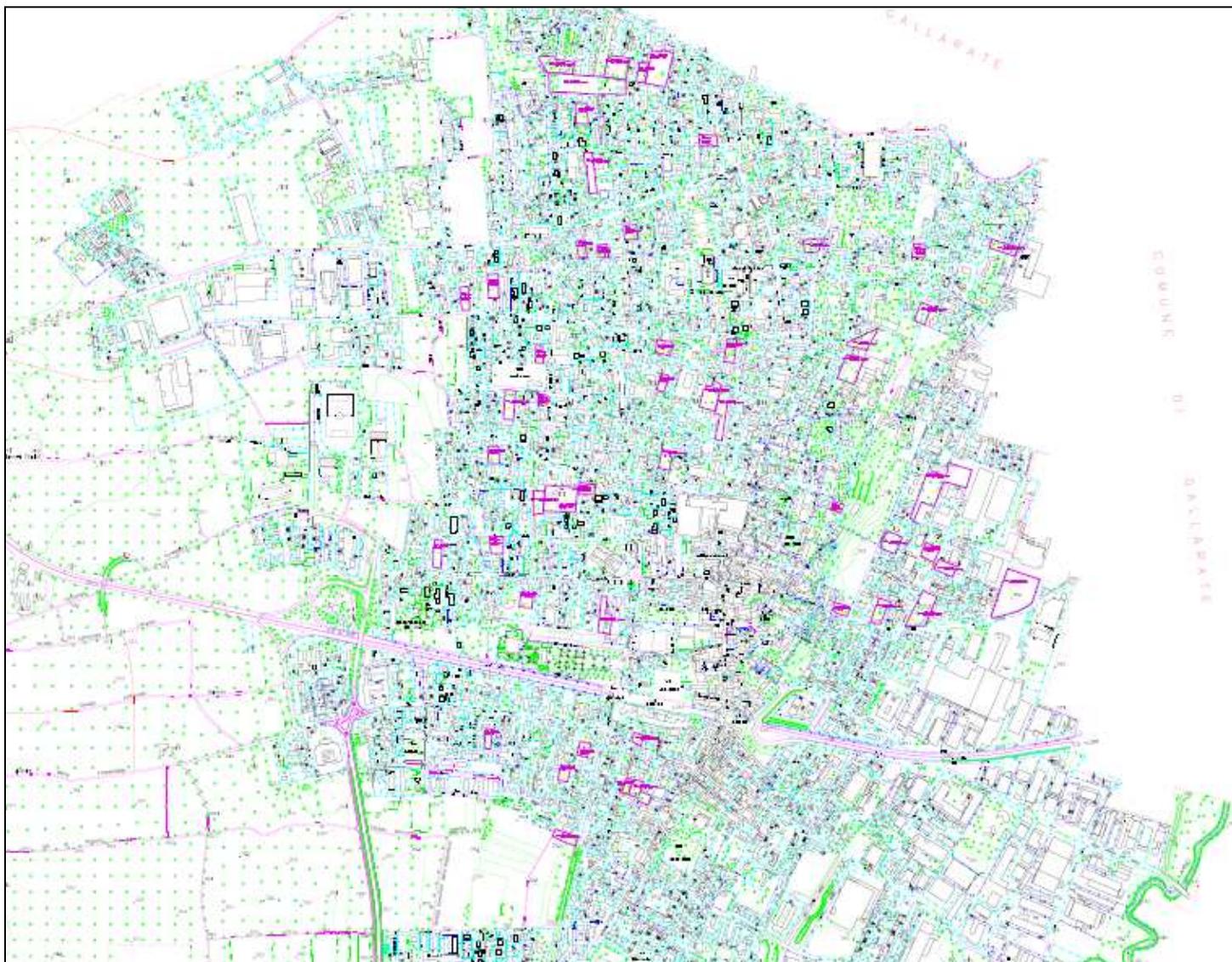
Tab. 3. PIANI ESECUTIVI IN ISTRUTTORIA

PRG	Zona	Tipologia	Area Mq.	Volumetria Mc.	Abitanti (V/150 mc.)	Abitanti (V/120 mc.)
P.E. 3	B3	residenziale	22.426	17.941	120	150
P.E. 4	B3	residenziale	11.704	9.363	62	78
P.E. 5	B4	residenziale	13.873	8.323	55	69
P.R. 2	A	recupero urbanistico	-	6.935	46	58
Totale			48.003	42.562	283	355

Tab. 4. PIANI ESECUTIVI PREVISTI DAL P.R.G.

PRG	Zona	Tipologia	Area Mq.	Volumetria Mc.	Abitanti (V/150 mc.)	Abitanti (V/120 mc.)
P.E. 13	C3	residenziale	17.183	8.591	57	72
P.E. 14	C3	residenziale	7.018	3.509	23	29
PE 8	C1	residenziale	10.436	10.436	70	87
PE 9	C1	residenziale	7.230	7.230	48	60
P.E. 7	B2	residenziale	5.050	5.050	34	42
P.E. 11	B2	residenziale	7.468	7.468	50	62
P.R. 6	A	residenziale	2.054	1.347	9	11
Totale			56.439	43.631	291	363

5. AREE LIBERE RESIDENZIALI NEL TESSUTO CONSOLIDATO



Tab. 5. CALCOLO DELLE AREE LIBERE RESIDENZIALI NEL TESSUTO CONSOLIDATO

N°	AREE LIBERE MQ	AREE LIBERE RESIDENZIALI MQ			
1	2734,50				
2	3032,20		29	1242,47	1242,47
3	8447,32		30	1363,81	1363,81
4	1147,02		31	1372,68	1372,68
5	4525,93		32	1532,83	1532,83
6	1572,50		33	5111,88	
7	1181,62	1181,62	34	1072,62	1072,62
8	1989,47	1989,47	35	584,53	584,53
9	1194,35	1194,35	36	6912,99	
10	1528,98	1528,98	37	1934,58	1934,58
11	900,98	900,98	38	1336,77	
12	828,68	828,68	39	1379,45	
13	1188,68	1188,68	40	983,39	983,39
14	1320,18	1320,18	41	1696,28	1696,28
15	1035,48	1035,48	42	3720,36	
16	1541,76	1541,76	43	8658,89	
17	1835,82	1835,82	44	1048,91	1048,91
18	856,72	856,72	45	2091,61	2091,61
19	574,04	574,04	46	626,69	626,69
20	1283,73	1283,73	47	827,63	827,63
21	777,96	777,96	48	941,95	941,95
22	1443,57	1443,57	49	957,03	957,03
23	2512,55	2512,55	50	643,49	643,49
24	1824,43	1824,43	51	1756,57	1756,57
25	2968,91	2968,91	52	1309,46	1309,46
26	1825,99	1825,99	53	2483,94	2483,94
27	1379,21	1379,21			
28	1180,84	1180,84			
			totale	104224,23	57216,92

SINTESI DELLE PREVISIONI DELLA CAPACITA' INSEDIATIVA DEL VIGENTE P.R.G.

	Intervento	Area Mq.	Volumi mc.	Abitanti (V/150)	Abitanti (V/120)
Iniziativa in corso	PE in attuazione (Tab.1)	113.080	89.691	598	747
	ERP (Tab. 2)	-	esistenti	132	132
	PE in istruttoria (Tab. 3)	48.003	42.562	283	355
	Parziale	161.083	132.253	1.014	1.234
Iniziativa previste	Piani Esecutivi residenziali previsti (Tab.4)	56.357	43.631	291	363
	Area consolidata- aree libere (Tab.5)	57.217	57.217	381	477
	Capacità volumetrica prevista dal PRG		365.354	1.686	2.074
	Abitanti al 31.12.2008			14.095	14.095
	Totale capacità del PRG			15.781	16.169

6. STIMA DEGLI INTERVENTI DEROGATORI PER “RECUPERO SOTTOTETTI” E “PIANO CASA”

Gli interventi di recupero dei sottotetti avvenuti ai sensi delle leggi regionali succedutesi dal 1997 in poi hanno dato un contributo sostanziale all'incremento dell'attività edilizia locale soprattutto a partire dagli anni del boom immobiliare (dal 2002).

La tabella che segue riporta gli interventi di recupero dei sottotetti negli anni 2002-2008.

ANNO	SUPERFICIE (Mq.)	VOLUME (Mc.)
2002	4.058,09	12.174,27
2003	1.037,07	3.111,21
2004	1.529,35	4.588,05
2005	1.051,26	2.877,93
2006	7.848,15	23.544,45
2007	1.860,85	5.582,55
2008	599,79	1.799,37
TOTALE	17.984,56	53.677,83

Secondo gli standard dimensionali accertati per la residenza si possono stimare circa **447 alloggi recuperati** (mc. 53.677,83/ 120 mc./alloggio) in 7 anni con una disponibilità per **1.073 abitanti** (447 x 2,40) pari a **153 abitanti /anno**.

Si tratta di una media di circa **64 alloggi all'anno recuperati**.

E' evidente che l'impulso dato dal recupero delle volumetrie dei sottotetti così come dagli incrementi volumetrici dovuti alle recenti disposizioni sul cosiddetto “piano casa” (in Lombardia legge regionale n.13/2009) non sono quantificabili a priori in quanto estranei alla corretta pianificazioni ma non per questo meno influenti sulle previsioni di piano.

L'attuazione di interventi del genere, peraltro, dipende dall'andamento del ciclo edilizio più che dalle esigenze famigliari come si è accertato nell'esame delle istanze comunali che hanno rivelato una preponderanza delle richieste di recupero dei sottotetti di costruttori nella fase di realizzazione degli interventi edilizi rispetto ad esigenze di adeguamento di abitazioni già realizzate.

Possiamo ipotizzare una stima prudente che tiene conto sia del rallentamento del mercato edilizio sia delle necessità di trovare risposte ai bisogni abitativi ricorrendo ad adeguamenti degli alloggi esistenti accedendo a norme derogatorie come il recupero dei sottotetti, oggi differito di cinque anni dalla data di ultimazione dell'edificio, e, adesso, del cosiddetto “piano casa”.

Ulteriore elemento di incertezza è dato dalla temporalità del “piano casa” destinato a durare 18 mesi, quindi fino al 15.4.2011, salvo ulteriori interventi legislativi. La relativa saturazione delle necessità di recupero dei sottotetti dei fabbricati esistenti e le incognite sull’applicazione e durata delle norme sul “piano casa” inducono a formulare una stima di questo tipo di incremento volumetrico che può essere valutato secondo la curva decrescente che il fenomeno ha assunto dopo l’anno 2006 che tiene conto della riduzione delle nuove realizzazioni residenziali e del differimento del recupero dei sottotetti dopo i 5 anni dalla ultimazione dei lavori.

Si tiene conto, inoltre, che questi incrementi volumetrici, per una percentuale indicativa del 50%, sono utilizzati per soddisfare necessità del medesimo nucleo familiare, quindi senza indurre incrementi del peso insediativo.

Utilizzando l’incremento accertato nel corso del 2008 (mc. 1.799,37) ridotto della percentuale del 50% riferita agli interventi realizzati per adeguare gli alloggi esistenti senza incremento di abitanti si ottiene la proiezione che segue.

Capacità di carico per applicazione di leggi derogatorie = mc. 1.799,37 x 50% x 10 = mc. 8.997

Tab. 6. STIMA DELLA CAPACITA' INSEDIATIVA "IN DEROGA"

Intervento	Area Mq.	Volumetria Mc.	Superficie Lorda di Pavimento	Abitanti
Interventi in deroga	-	mc. 1.799,37 x 0,50 x 10 = mc. 8.997	2.999	75

CALCOLO DELLA CAPACITA' INSEDIATIVA E DIMENSIONAMENTO DEL PGT

Le previsioni del PGT sono calcolate tenendo conto delle capacità insediative:

- generate dai Piani Esecutivi in corso di attuazione (Tab. 1)
- degli interventi di Edilizia Residenziale Pubblica (Tab. 2)
- delle aree di completamento all'interno del Tessuto Urbano Consolidato (Tab. 5)
- dei potenziali incrementi volumetrici dovuti a leggi derogatorie (Tab. 6)
- prodotte dagli ambiti di nuova edificazione convenzionata previsti dal PGT (Tab. 7.2, 7.3)
- derivate dal trasferimento della capacità edificatoria di aree per servizi (Tab. 8)
- crediti edilizi comunali

Tab. 7. AMBITI DI NUOVA EDIFICAZIONE CONVENZIONATA PREVISTI DAL P.G.T.

7.1 - Ambiti di Trasformazione (AT) esterni al TUC

Ambito di Trasformazione	Destinazione	Superficie Mq.	Area per servizi Mq.
AT1	Terziaria –direzionale-commerciale	78.553	80.421
AT2	Terziaria –direzionale-commerciale	66.935	53.548
Totale		145.488	133.969

7.1.1 - Ambiti di Trasformazione (quota residenziale) esterni al TUC

AT	Destinazione	Superficie Mq.	Volumetria Mc.	Abitanti (V/120 mc.)
AT 1	residenziale	-	5.000	42
Totale		-	5.000	42

7.1.2 - Piani Esecutivi Residenziali (PER) esterni al TUC

PER	Destinazione	Superficie Mq.	Volumetria Mc.	Abitanti (V/120 mc.)
PER 2	residenziale	11.704	9.363	78

7.1.3 – Aree di intervento esterne al TUC totali

Totale aree da occupare esterne al TUC	Superficie Mq.
Piani Esecutivi Residenziali	11.704
Ambiti di Trasformazione	145.488
totale	157.192

7.2 - Piani Esecutivi Residenziali (PER) interni al TUC

PER	Destinazione	Superficie Mq.	Volumetria Mc.	Abitanti (V/120 mc.)
PER 1	residenziale	22.426	17.941	150
PER 3	residenziale	13.873	8.323	69
PER 4	residenziale	1.740	6.935	58
PER 5	residenziale	17.183	8.591	72
PER 6	residenziale	17.454	13.945	116
PER 7	residenziale	7.230	7.230	60
PER 8	residenziale	2.054	1.347	11
PER 9	residenziale	14.000	14.000	116
Totale		95.878	78.312	652

7.2.2 - Ambiti di Completamento Convenzionato Residenziale (ACCR)

ACCR	Destinazione	Superficie Mq.	Volumetria Mc.	Abitanti (V/120 mc.)
ACCR 1	residenziale	5.050	5.050	42
ACCR 2	residenziale	7.468	7.468	62
Totale		12.518	12.518	104

7.2.3 – Aree di intervento interne al TUC totali

Totale aree libere da occupare interne al TUC	Superficie Mq.
Ambiti di PER + ACCR	108.396
Aree di saturazione residenziale non convenzionate	57.216
Totale	165.612

7.3 - Piani Esecutivi Attività Economiche già previsti e confermati dal PGT

PEAE	Destinazione	Superficie Mq.	Area per servizi Mq.
PEAE 1 (ex P.E. n.32)	Produttiva - Terziaria – Direzionale-	25.533	7.541
PEAE 2 (Ex PE 29)	Produttiva	20.494	3.478
PEAE 3 (Ex PE 17)	Residenziale Terziaria – Direzionale- Commerciale	16.452	13.162
Totale		62.479	24.181

7.3.1 - Ambiti di Completamento Convenzionato Attività Economiche (ACCAE)

ACCAE	Destinazione	Superficie Mq.	Area per servizi Mq.
ACCAE 1	Produttivo-commerciale	8.540	10.248
Totale		8.540	10.248

Tab. 8. COMPUTO CAPACITA' EDIFICATORIA DELLE AREE PER SERVIZI

INCREMENTO PER TRASFERIMENTO DA AREE PER SERVIZI	Area Mq.	Volumetria Mc.	Incremento ammesso	Superficie Lorda di Pavimento	SLP trasferibile	Abitanti
PER + ACCR PREVISTI (10%)	120.100	100.193	10.019	33.397	3.339	83
TUC - aree libere (10%)	57.217	57.217	5.722	19.072	1.907	48
Totale	177.317	157.410	15.741	52.469	5.246	131

La capacità edificatoria trasferibile nell'ambito delle aree edificabili previste dal PGT che somma le diverse tipologie di intervento edificatorio (Piani Esecutivi Residenziali, Ambiti di Completamento Residenziale Convenzionato e interventi di saturazione del Tessuto Urbano Consolidato) tiene conto dell'indice di edificabilità accordato alle zone per servizi alla residenza pari a 0,50 mc./mq. e risulta pertanto di mq 2.067 di SLP come dimostrato nella tabella che segue.

Tab. 9. CAPACITA' EDIFICATORIA TRASFERIBILE DALLE AREE PER SERVIZI

VOLUMETRIA TRASFERIBILE	SLP TRASFERIBILE	AREE PER SERVIZI CORRISPONDENTI
15.741	5.247	31.482

SINTESI DELLA CAPACITA' INSEDIATIVA E DIMENSIONAMENTO DEL PGT

Intervento	Area Mq.	Volumi mc.	Superficie Lorda di Pavimento	Abitanti
P.E. in attuazione (Tab.1)	113.080	89.691	29.598	747
E.R.P. (Tab. 2)	-	esistenti	-	132
AT 1 (quota residenziale) (Tab. 7.1.1)	-	5.000	1.666	42
Piani Esecutivi Residenziali (P.E.R.) esterni al TUC (Tab. 7.1.2)	11.704	9.363	3.121	78
Piani Esecutivi Residenziali (P.E.R.) interni al TUC (Tab. 7.2)	95.878	78.312	26.104	652
Ambiti di Completamento Convenzionato Residenziale (ACCR) (Tab. 7.3)	12.518	12.518	4.172	104
Tessuto Urbano Consolidato- aree libere (Tab.5)	57.217	57.217	18.882	477
Tessuto Urbano Consolidato -Incrementi volumetrici da leggi derogatorie (sottotetti-'piano casa') (Tab.6)	-	8.997	2.999	75
Incremento per trasferimento da aree per servizi (10%) (Tab. 8)	-	15.606	5.201	130
Crediti Edilizi Comunali	-	5.000	1.666	41
Incremento di capacità insediativa del PGT	290.397	281.704	93.409	2.478
Abitanti al 31.12.2008				14.095
Totale capacità insediativa del PGT				16.573
Abitanti previsti al 31.12.2018 (stima demografica)				16.529

VERIFICA DELLA DOTAZIONE DI AREE PER SERVIZI ALLA RESIDENZA

Le aree per servizi alla residenza esistenti

TIPOLOGIA	U.M.	SUPERFICIE
- per attrezzature di interesse comune	mq.	29.939
- per l'istruzione e l'assistenza all'infanzia	mq.	53.240
- per il verde e i parcheggi	mq.	112.655
- per lo sport	mq.	65.611
- religiose	mq.	47.753
SOMMANO	mq.	309.198

Le aree per servizi alla residenza previste dal PGT

PIANI IN ESECUZIONE	Zona	Tipologia	Area Mq.	Volumetria Mc.	Area per servizi
P.E. 2	B3	residenziale	42.068	33.655	12.308
P.I.I. 24	D3-B1	Industriale/residenziale	23.501	5.599	900
P.E. 6 di Via S.Rocco	C1	residenziale	8.522	8.522	2.460
PII via Giovanni XXIII-Crenna	B2	residenziale	1.104	2.864	-
PR vicolo dei Fiori	A	residenziale	440	1.756	-
P.E.12- via Ferrazzi	B2	residenziale	11.271	11.271	2.817
P.R. via Al Parco	A	residenziale	495	346	-
P.E. 10	C1	residenziale	25.679	25.679	4.515
Totale			113.080	89.691	23.000

INTERVENTI DI ERP	Zona	Tipologia	Area Mq.	Volumetria Mc.	Area per servizi
VIA SEPRIO	B2	residenziale	2.530	2.530	2.530
Totale					2.530

P.E.R.	Destinazione	Superficie Mq.	Volumetria Mc.	Area per servizi
PER 1	residenziale	22.426	17.941	4.659
PER 2	residenziale	11.704	9.363	2.341
PER 3	residenziale	13.873	8.323	2.081
PER 4	residenziale	1.740	6.935	-
PER 5	residenziale	17.183	8.591	12.028
PER 6	residenziale	17.454	13.945	8.648
PER 7	residenziale	7.230	7.230	832
PER 8	residenziale	1.972	1.347	820
PER 9	residenziale	14.000	14.000	4.130
Totale		107.582	87.675	35.539

A.C.C.R.	Destinazione	Superficie Mq.	Volumetria Mc.	Area per servizi
ACCR 1	residenziale	5.050	5.050	1.262
ACCR 2	residenziale	7.468	7.468	1.867
Totale		12.518	12.518	3.129

Quadro riassuntivo delle previsioni di aree per servizi alla residenza del PGT

AREE INDIVIDUATE	U.M.	SUPERFICIE
- Aree esistenti	mq.	309.198
- Aree in P.E. in esecuzione	mq.	23.000
- Aree interventi ERP	mq.	2.530
- Aree in Piani Esecutivi Residenziali (PER)	mq.	35.539
- Aree in Ambiti di Completamento Convenzionato Residenziali (ACCR)	mq.	3.129
- Altre Aree per servizi alla residenza di previsione	mq.	101.486
SOMMANO	mq.	474.882

La capacità insediativa del PGT risulta essere di: **ab. 16.573**

Calcolo della dotazione di aree per servizi per abitante

Totale aree per servizi di PGT **mq. 474.882**

Capacità insediativa di PGT **ab. 16.573**

Dotazione di aree per servizi prevista dal PGT: **28,65 mq./ab.**

VERIFICA DELLA DOTAZIONE DI AREE PER SERVIZI ALLA PRODUZIONE

AREE PER SERVIZI ALLA PRODUZIONE INDIVIDUATE	U.M.	SUPERFICIE
- Aree esistenti	mq.	43.980
- Aree in Ambiti di Trasformazione (AT) (Tab. 7.1)	mq.	133.969
- Aree in Ambiti di completamento Convenzionato Attività Economiche (ACCAE) (Tab. 7.3.1)	mq.	10.248
- Aree in Piani Esecutivi Attività Economiche (PEAE) (Tab.7.4)	mq.	24.181
- Altre Aree per servizi alla produzione di previsione	mq.	38.405
SOMMANO	mq.	250.783

A queste si aggiungono le zone F5, classificate come spazi per attrezzature pubbliche di interesse generale ai sensi del comma 5 art. 4 del D.M. 2/04/1968, che sono le seguenti:

AREE INDIVIDUATE	U.M.	SUPERFICIE
S1	mq	46.636
S2	mq	141.602
S3	mq	96.999
SOMMANO	mq	285.237

Calcolo della dotazione di aree per attrezzature pubbliche di interesse generale per abitante

Totale aree per attrezzature pubbliche di interesse generale di PGT **mq. 285.237.**

Capacità insediativa di PGT **ab. 16.573**

Dotazione di aree per servizi prevista dal PGT: **17,21 mq./ab**

10

Strumenti di gestione del territorio

Perequazione, compensazione e incentivazioni sono strumenti a disposizione dell'Amministrazione Comunale per realizzare gli obiettivi fissati dalla pianificazione territoriale.

Coerentemente con gli indirizzi volti a contenere il consumo di suolo evitando la progressiva erosione di aree naturali il PGT utilizzerà questi strumenti per ottimizzare gli interventi nelle aree di trasformazione previste dal precedente PRG e riconfermate e per associare ad esse la realizzazione degli obiettivi strategici di piano.

Strumento	Definizione della l.r. 12/2005
Perequazione	ripartire tra tutti i proprietari degli immobili interessati dagli interventi i diritti edificatori e gli oneri derivanti dalla dotazione di aree per opere di urbanizzazione mediante l'attribuzione di un identico indice di edificabilità territoriale, confermate le volumetrie degli edifici esistenti, se mantenuti.
Compensazione	aree destinate alla realizzazione di interventi di interesse pubblico o generale, non disciplinate da piani e da atti di programmazione, (<i>a cui</i>) possono essere attribuiti, a compensazione della loro cessione gratuita al comune, aree in permuta o diritti edificatori trasferibili su aree edificabili previste dagli atti di PGT anche non soggette a piano attuativo.
Incentivazione	a fronte di rilevanti benefici pubblici, aggiuntivi rispetto a quelli dovuti e coerenti con gli obiettivi fissati, (<i>si può prevedere</i>) una disciplina di incentivazione, in misura non superiore al 15 per cento della volumetria ammessa, per interventi ricompresi in piani attuativi finalizzati alla riqualificazione urbana e iniziative di edilizia residenziale pubblica.

La perequazione nel Piano dei Servizi vigente

Il Piano dei Servizi in vigore nel Comune di Cardano al Campo è stato approvato nel 2003 e contiene il principio di perequazione secondo il criterio della attribuzione di una capacità volumetrica alle aree standard ed un valore di acquisizione che tiene conto della ubicazione e della funzione attribuita alle diverse aree. A queste condizioni si affianca il caso della cessione a titolo gratuito delle aree all'interno di Piani esecutivi di varia natura.

Il Piano dei Servizi così riassume le modalità di acquisizione delle aree standard:

“L'acquisizione delle aree a standard può avvenire:

- 1. attraverso la cessione diretta nei piani esecutivi.*

2. mediante acquisizione da parte dell'Amministrazione Comunale.
3. mediante la assegnazione ai piani attuativi esterni alle aree stesse della loro capacità edificatoria e la conseguente loro cessione al Comune come dotazione di standard della capacità edificatoria ceduta.

.....
 Si mette con questo in moto un meccanismo che tende ad annullare gli oneri a carico del Comune per l'acquisizione delle aree, e che sarà credibilmente condizionato, nei suoi tempi di attuazione e per gran parte delle aree in gioco, dalla dinamica del mercato edilizio.

In aggiunta alle procedure di cui ai punti a), b), c), rimane sempre possibile la realizzazione diretta di attrezzature pubbliche da parte dei privati mediante convenzionamento con l'A.C.; questo vale in particolare per la zona sportiva (standard 5) dove alcuni operatori privati hanno mostrato interesse ad intervenire." (Piano dei Servizi- Relazione)

Delle tre modalità previste solo la 1 e la 2, quelle conosciute e praticate anche nel vecchio PRG hanno trovato applicazione.

Quella più innovativa, **la n.3, non ha trovato applicazione** pur in presenza di un ciclo economico che dal 2003 al 2008 è stato eccezionalmente favorevole al settore edilizio ed immobiliare.

Le ragioni sono da individuare in:

- la capacità edificatoria delle aree standard esterne ai Piani Esecutivi che poteva essere ceduta con conseguente trasferimento dell'area al Comune a titolo gratuito era "aggiuntiva" rispetto alla volumetria assegnata ai P.E. che già saturava le capacità immobiliari del comparto;
- la limitatezza della possibilità di incremento realizzabile (10%) che consegue alla saturazione di cui al punto 1;
- l'entrata in vigore di norme derogatorie come quelle sul recupero dei sottotetti che hanno di fatto concesso possibilità di incremento volumetrico ben superiori a quelle previste dal Piano dei Servizi.

Nella verifica sul consumo di suolo (cfr. *apposito capitolo*) si è evidenziata l'entità degli interventi per recupero dei sottotetti così riassunta:

ANNO 2002-2008	SUPERFICIE RESIDENZIALE (Mq.)	VOLUME RESIDENZIALE (Mc.)
TOTALE	17.984,56	53.677,83

La realizzazione di volumi residenziali aggiuntivi per mc. 53.677,83 secondo le disposizioni del Piano dei Servizi avrebbe dovuto corrispondere a mq. 107.355,66 di superfici standard cedute gratuitamente al Comune.

1. Obiettivi e criteri di perequazione per interventi in ambiti di trasformazione

1.1 Gli indirizzi strategici sul territorio che si modifica più radicalmente sono una delle parti più sensibili del piano: di fronte alla riduzione quantitativa del nuovo costruito rispetto al sistema già edificato aumentano le aspettative per la riqualificazione dell'esistente attribuite a questi interventi.

Le trasformazioni si prefiggono infatti di modificare la struttura fisica e funzionale dell'insieme dell'insediamento esistente verso cui si esprimono generici giudizi di insoddisfazione; le trasformazioni non sono più prioritariamente motivate come risposta alle domande quantitative ma si propongono anche per la carica di innovazione e proposizione di nuovi temi.

Ogni intervento di trasformazione deve essere strettamente legato ad obiettivi di qualificazione della città pubblica, con considerevoli benefici in termini di dotazioni di aree, strutture territoriali, servizi.

Gli obiettivi principali sono individuati dal Documento di Piano per ogni singolo ambito delle maggiori trasformazioni.

Da tali ambiti l'Amministrazione Comunale intende acquisire la gran parte dei suoli destinati al potenziamento delle dotazioni territoriali, mediante il trasferimento e l'utilizzo delle capacità edificatorie da parte dei proprietari.

La dimensione territoriale individuata corrisponde all'ambito territoriale di riferimento per l'attribuzione dei diritti edificatori.

Il Documento di Piano indica ambiti e criteri per la definizione dei diritti edificatori.

I diritti edificatori sono attribuiti con l'approvazione del piano attuativo.

L'articolazione della capacità edificatoria sul territorio comunale tiene conto:

- dello stato di fatto edificato;
- delle potenzialità espresse dalla collocazione urbanistica delle aree oggetto di trasformazione
- degli obiettivi di dotazione dei servizi definiti dal PGT.

La **capacità edificatoria** assegnata all'area oggetto di trasformazione è, pertanto, formata da un **indice unico riferito a tutto il comparto** indipendentemente dalla destinazione interna delle aree in esso comprese.

1.2 Modalità attuative delle aree pubbliche in rapporto alle iniziative di trasformazione

Le aree pubbliche da cedere al Comune possono essere sia interne al perimetro dei diversi strumenti di pianificazione sia esterne agli stessi: in questo caso il PGT stabilisce il legame tra l'area da trasformare e l'area oggetto di cessione, esterna alla stessa.

Le modalità attuative delle previsioni del PGT sono affidate a procedure diversificate calibrate sulla base del "tasso di negoziazione" connaturato ai singoli progetti.

a) Ambiti di Trasformazione: si tratta due per attività economiche esterni al TUC. La configurazione del progetto e, in esso, dei servizi saranno oggetto di atti di indirizzo assunti dagli organi comunali competenti sulla base delle proposte progettuali degli operatori interessati. La fase di negoziazione precede quella definita dall'art. 14 della l.r. 12/05.

b) Piani Esecutivi Residenziali interni al TUC: si tratta di 7 piani esecutivi già individuati dal vecchio PRG che vengono riconfermati e di 1 piano esecutivo di nuova istituzione. Sono iniziative con grado di complessità territoriale inferiore che saranno sottoposte a procedura ordinaria (art.14 l.r. 12/05).

c) Ambiti di Completamento Convenzionamento Residenziale: si tratta di 2 ambiti precedentemente destinati a piani esecutivi che per limiti dimensionali ridotta complessità urbanistica sono assoggettati a permesso di costruire convenzionato (art.10.2 l.r.12/05).

d) Piani Esecutivi per Attività Economiche interni al TUC: si tratta di 3 piani esecutivi già individuati dal vecchio PRG e riconfermati.

Per essi valgono le procedure di approvazione ordinarie (art. 14 l.r. 12/05).

e) Aree di saturazione residenziale all'interno del TUC: sono aree libere che non richiedono la predisposizione di strumenti attuativi e sono demandate a semplice permesso di costruire o DIA.

Definizioni dei comparti di attuazione del PGT

Ambiti di Trasformazione esterni al TUC

Ambito di Trasformazione	Destinazione	Superficie Mq.
AT1	Terziaria –direzionale-commerciale	78.553
AT2	Terziaria –direzionale-commerciale	66.935
Totale		145.488

Totale aree da occupare esterne al TUC	Superficie Mq.
Piani Esecutivi Residenziali (PER 2)	11.704
Ambiti i Trasformazione (AT1-AT2)	145.488
Totale	157.192

Strumenti attuativi interni al TUC

Piani Esecutivi Residenziali confermati (PER)

PER	Destinazione	Superficie Mq.
PER 1	residenziale	22.426
PER 3	residenziale	13.873
PER 4	residenziale	1.740
PER 5	residenziale	17.183
PER 6	residenziale	17.454
PER 7	residenziale	7.230
PER 8	residenziale	14.000
Totale		93.906

Ambiti di Completamento Convenzionato Residenziale (ACCR)

ACCR	Destinazione	Superficie Mq.
ACCR 1	residenziale	5.050
ACCR 2	residenziale	7.468
Totale		12.518

Aree di Saturazione Residenziale non convenzionate

Aree di saturazione residenziale non convenzionate	Superficie Mq.
residenziale	57.216
Totale	57.216

Totale aree da occupare interne al TUC	Superficie Mq.
Ambiti Convenzionati Residenziali (PER + ACCR)	106.424
Aree di saturazione residenziale non convenzionate	57.216
totale	163.640

Piani Esecutivi Attività Economiche confermati dal PGT

PEAE	Destinazione	Superficie Mq.
PEAE 1 (ex P.E. n.32)	Produttiva - Terziaria – Direzionale-	25.533
PEAE 2 (Ex PE 29)	Produttiva	20.494
PEAE 3 (Ex PE 17)	Residenziale Terziaria – Direzionale- Commerciale	16.452
Totale		62.479

ACCAE	Destinazione	Superficie Mq.
ACCAE 1 (Ex PE 22)	Produttiva - Commerciale	8.540
Totale		8.540

Per le aree individuate dal sistema di pianificazione per il potenziamento delle dotazioni territoriali, all'esterno dei piani attuativi, l'acquisizione dei suoli avviene mediante cessione gratuita, connessa alla realizzazione dei diritti edificatori attribuiti a titolo compensativo.

Ai proprietari che cedano gratuitamente le aree individuate dal piano l'Amministrazione comunale attribuisce diritti edificatori come misura compensativa.

I suoli interessati da tale modalità di acquisizione, non possono, generalmente, essere interessati dalla edificazione di diritti di uso privato, essendo individuati per dotazioni territoriali.

Il PGT indica, inoltre, alcuni possibili ambiti di trasformazione in aree già edificate, definiti **Ambiti di Riorganizzazione Urbana (A.R.U.)**, di cui vengono indicati criteri e caratteristiche di formazione ma la cui possibile attuazione è subordinata alle costituzione di comparti di trasformazione del sistema edificato sulla base di aggregazioni promosse dalle proprietà interessate. All'interno di tali ambiti si definiscono le aree standard da cedere e gli standard prestazionali delle strutture di interesse pubblico da realizzare sulla base della proposta progettuale approvata dall'Amministrazione Comunale.

L'obiettivo di questi comparti è quello di contrastare estese micro-trasformazioni diffuse in ambiti urbani di particolare rilevanza a nord e sud del centro storico laddove si manifesta l'esigenza di potenziare le dotazioni infrastrutturali e di servizi unita all'obiettivo di ottenere un'immagine urbana compatta e riconoscibile.

Tabella riassuntiva del sistema delle perequazioni dirette

Ubicazione dell'area pubblica	Modalità di cessione	Destinazione della capacità edificatoria	Riconoscimento perequativo	Indici utilizzabili
Interna a piani attuativi o esterna prevista dal PGT	Cessione aree previste dal Piano	Nei piani attuativi (AT, PER, PEAE, ACCR) in cui sono previste	Incremento previsto dal piano attuativo	Indice di densità definito dal piano
Interna A.R.U.	Cessione prevista dal progetto	Nel comparto di Ambiti di Riorganizzazione Urbana	Progetto proposto dal consorzio promotori privati	Derivanti dal progetto approvato

2. Obiettivi e criteri di compensazione

2.1 Cessione volontaria aree per servizi esterne a piani attuativi

Ai proprietari che cedano a titolo gratuito le aree per servizi individuate dal piano non direttamente legate alla attuazione di piani attuativi sono attribuiti diritti edificatori come misura compensativa.

Tali diritti edificatori possono essere trasferiti anche su aree edificabili non soggette a piani attuativi.

L'incremento di capacità edificatoria **non può superare il 10%** di quella attribuita al piano attuativo o al lotto originario.

2.2 Cessione di Crediti Edificatori Comunali (CEC) su aree per servizi individuate dal piano opere pubbliche

L'Amministrazione Comunale, nell'ambito della programmazione triennale delle opere pubbliche, indica le aree interessate dalla realizzazione di interventi previsti.

Il Programma Triennale delle Opere Pubbliche è accompagnato dalla indicazione delle modalità di acquisizione delle aree necessarie.

Tra queste è compresa la possibilità di associare la cessione dell'area ad iniziative di piani attuativi previsti ovvero proposti nelle Ambiti di Riorganizzazione Urbana (A.R.U.) entro i quali sono trasferiti gli indici edificatori riconosciuti alle aree standard da cedere.

In tal caso, data la rilevanza strategica dell'area per l'attuazione dei programmi dell'Amministrazione Comunale, è attribuita una quota prelevata dal Credito Edificatorio Comunale (CEC) e commisurata all'entità e rilevanza dell'area da acquisire.

In tal caso l'incremento di capacità edificatoria (IC) riconosciuto a titolo compensativo si somma a quello assegnato dal piano (Indice Unico). Questi diritti edificatori da trasferire nei piani attuativi indicati dall'Amministrazione Comunale sono attribuiti a titolo compensativo della cessione gratuita dei suoli necessari alla realizzazione di opere pubbliche.

Tabella riassuntiva del sistema delle compensazioni

Ubicazione dell'area standard	Modalità di cessione	Destinazione della capacità edificatoria	Riconoscimento perequativo	Indici utilizzabili
Esterna non legata a piani attuativi	Cessione volontaria delle aree	In piani attuativi o aree libere individuate dal privato	Incremento massimo del 10% dell'indice di piano attuativo o lotto originario	(Indice Unico + 10%)
Esterna a piani attuativi-aree per POOP triennale	Cessione delle aree	In piani attuativi, Ambiti di Riorganizzazione Urbana o aree libere individuate dalla A.C.	IC stabilito dal Comune	(Indice Unico + IC)

2.3 Compensazioni ambientali

La riqualificazione del sistema ambientale comunale si avvale delle risorse economiche derivanti dalle compensazioni ambientali dovute per interventi che intaccano il patrimonio boschivo secondo quanto previsto dalle vigenti normative del Parco del Ticino.

Le aree in cui possono essere concentrate queste compensazioni sono individuate dal piano.

Le modalità di utilizzo sono regolate da convenzione-tipo con le proprietà interessate predisposta dal Comune.

3. Criteri di incentivazione

3.1 L'Amministrazione Comunale può riconoscere incentivi a piani attuativi solo nel caso che permettano il conseguimento di benefici pubblici aggiuntivi rispetto a quelli stabiliti dalle norme di legge nonché previsti dalle norme e dal regolamento edilizio comunale e risultino coerenti con gli obiettivi di qualificazione territoriale definiti dall'Amministrazione Comunale.

Il Piano delle Regole stabilisce i casi a cui attribuire gli incentivi e l'entità degli stessi commisurati al valore, anche economico, dei benefici pubblici aggiuntivi. L'entità degli incentivi non può superare in ogni caso **il 5% della capacità edificatoria** originaria del Piano Esecutivo.

3.2 Nel caso di interventi ricadenti nel **Centro Storico gli incentivi possono ammontare al 20%** massimo della volumetria esistente. Le modalità di utilizzazione dell'incentivo sono condizionate dall'obiettivo di mantenere i caratteri edilizi salienti dell'edificio e il corretto inserimento della volumetria aggiunta nel rispetto dell'assetto del comparto in cui l'edificio ricade e dei rapporti giuridici in essere.

In alternativa alla possibilità di incremento volumetrico (qualora non possibile) si riconoscono Crediti Edificatori Comunali (CEC) **(ICS) pari al 50% del volume recuperato** utilizzabili con le modalità previste per le aree necessarie alla realizzazione di opere pubbliche.

3.3 Alla capacità edificatoria può essere aggiunta una quota prelevata dai Crediti Edificatori Comunali (CEC) a titolo di incentivo da destinare ad **Edilizia Residenziale Pubblica (IERP)** graduata a secondo delle diverse tipologie di questa (edilizia a canone sociale, edilizia a canone moderato, edilizia convenzionata o agevolata).

L'indice massimo utilizzabile nel comparto sarà pertanto dato dalla somma dell'Indice Unico stabilito dal piano + IERP.

3.4 Incentivo per la cessione di suoli per interventi pubblici di supporto alle attività produttive, terziarie, commerciali

L'Amministrazione Comunale indica gli incentivi, da prelevare dai Crediti Edificatori Comunali, da riconoscere in aree produttive, terziarie commerciali (IP) per cessioni di superfici fondiari aggiuntive in ambiti ove sia indicata la possibilità, da valutare in sede attuativa, di procedere ad interventi pubblici che si rendono necessari a seguito delle trasformazioni territoriali indotte e dalle ricadute che essi generano sul contesto urbano di riferimento.

Tabella riassuntiva del sistema degli incentivi

Obiettivo	Contenuto	Incentivo riconosciuto	Indici utilizzabili
Edilizia Residenziale Pubblica interna piani attuativi o Ambiti di Riorganizzazione Urbana	Realizzazione di Interventi a: Canone sociale Canone moderato Edilizia Convenzionata e agevolata	Incremento dell'indice IERP stabilito dal Comune	(Indice unico di piano + IERP)
Benefici pubblici aggiuntivi 1 Qualità urbana	Qualificazione territoriale stabilita da indirizzi dell'Amministrazione Comunale	Incremento max 10%	(Indice di piano + 10%)
Benefici pubblici aggiuntivi 2 Centro storico	Riqualificazione del Centro Storico	Incremento max 20% <i>(In alternativa 50% volume, vedi C.E.C.)</i>	(volume esistente +20%)
Interventi in aree produttive, terziarie, commerciali	Cessione volontarie aggiuntive di aree per usi pubblici	Incremento max 10%	(Indice di piano + 10%)

4. Limite quantitativo per il quinquennio

Il Documento di piano ha un arco temporale di validità quinquennale come previsto dalla l.r.12/2005.

Strategie, obiettivi e criteri generali sono individuati secondo un progetto urbano che si riferisce ad un più lungo periodo; le valutazioni quantitative complessive, la stima delle quantità effettivamente realizzabili nell'arco del periodo di vigenza, sono aderenti ad un periodo di cinque anni.

5. Crediti Edificatori Comunali (CEC)

L'Amministrazione Comunale detiene Crediti Edificatori che utilizzerà per raggiungere gli obiettivi generali del PGT.

Tali Crediti possono essere utilizzati nel seguente modo:

Tabella riassuntiva del sistema dei Crediti Edificatori Comunali

Denominazione	Indicatore	Finalità	Utilizzo
Indice Compensativo	IC	Acquisizione aree per attuazione Piano Triennale Opere Pubbliche	Attribuzione a piani attuativi e a Ambiti di Riorganizzazione Urbana
Indice Centro Storico	ICS	Riqualificazione Centro Storico	Attribuzione ad edifici nel Centro Storico (50% volume recuperato)
Indice Edilizia Residenziale Pubblica	IERP	Realizzazione alloggi di edilizia residenziale pubblica	Attribuzione a piani attuativi e a Ambiti di Riorganizzazione Urbana

I Crediti Edificatori Comunali sono a disposizione dell'Amministrazione Comunale che li utilizzerà per raggiungere gli obiettivi pubblici del PGT. Essi sono parte organica degli strumenti di regolazione e indirizzo del mercato fondiario per il soddisfacimento delle necessità pregresse e insorgenti verificate nel PGT.

I Crediti Edificatori Comunali sono definiti quantitativamente nel Piano delle Regole e sono conteggiati nel calcolo complessivo della capacità edificatoria del PGT.

La destinazione d'uso di tali diritti, residenziale o produttiva, è legata alla destinazione principale dell'intervento cui si applica.

11

La rete ecologica

Il sistema 'natura'

Una politica ambientale efficace deve essere in grado di promuovere iniziative di trasformazione e costruzione di nuove condizioni nelle quali siano attuabili concretamente il riconoscimento, la cura, la manutenzione e la fruizione degli elementi costitutivi del paesaggio naturale.

Il 42,32% del territorio comunale è ancora oggi occupato dalla brughiera, ambiente formato principalmente da vegetazione erbacea ed arbustiva e da macchie di querce, castagni e betulle. Si tratta di una risorsa molto importante dal punto di vista ecologico, non solo in quanto struttura portante del reticolo ecologico provinciale, ma anche perché esercita una fondamentale azione protettiva nei confronti dei fenomeni connessi al funzionamento dell'aeroporto in quanto contribuisce a preservare la biodiversità, la qualità del suolo, dell'acqua e dell'aria.

Inoltre, rispetto al modello insediativo a vocazione prevalentemente residenziale del paese, la brughiera costituisce una fondamentale risorsa per il tempo libero che risponde nel più efficace dei modi alla "domanda di naturalità" espressa dai cittadini, in quanto stimolo a riappropriarsi di un rapporto sano con l'ambiente naturale come fonte di equilibrio ecologico nel quale esercitare attività di movimento o sportive, ma anche dove compiere esperienze semplicemente contemplative.

Rispetto a questo elemento il Pgt si propone di agire su due livelli.

Alla scala vasta, la valorizzazione della brughiera di Cardano si fonda sulla riqualificazione e il potenziamento del sistema di percorsi ciclo-pedonali e delle attrezzature per il tempo libero già esistenti o tracciate nelle elaborazioni del Parco del Ticino.

Fulcro di questa prospettiva diventa il progetto di "Oasi naturalistica della brughiera" in fase di costituzione in corrispondenza della cava dismessa. L'obiettivo è quello di costituire un nuova polarità nel sistema territoriale di area vasta legato al sistema di luoghi di interesse storico-naturalistico-ambientale del Parco del Ticino mediante azioni integrate di miglioramento forestale e di dotazione delle necessarie strutture per l'informazione, per attività di conoscenza e di libero godimento delle qualità forestale e ambientale del sito.

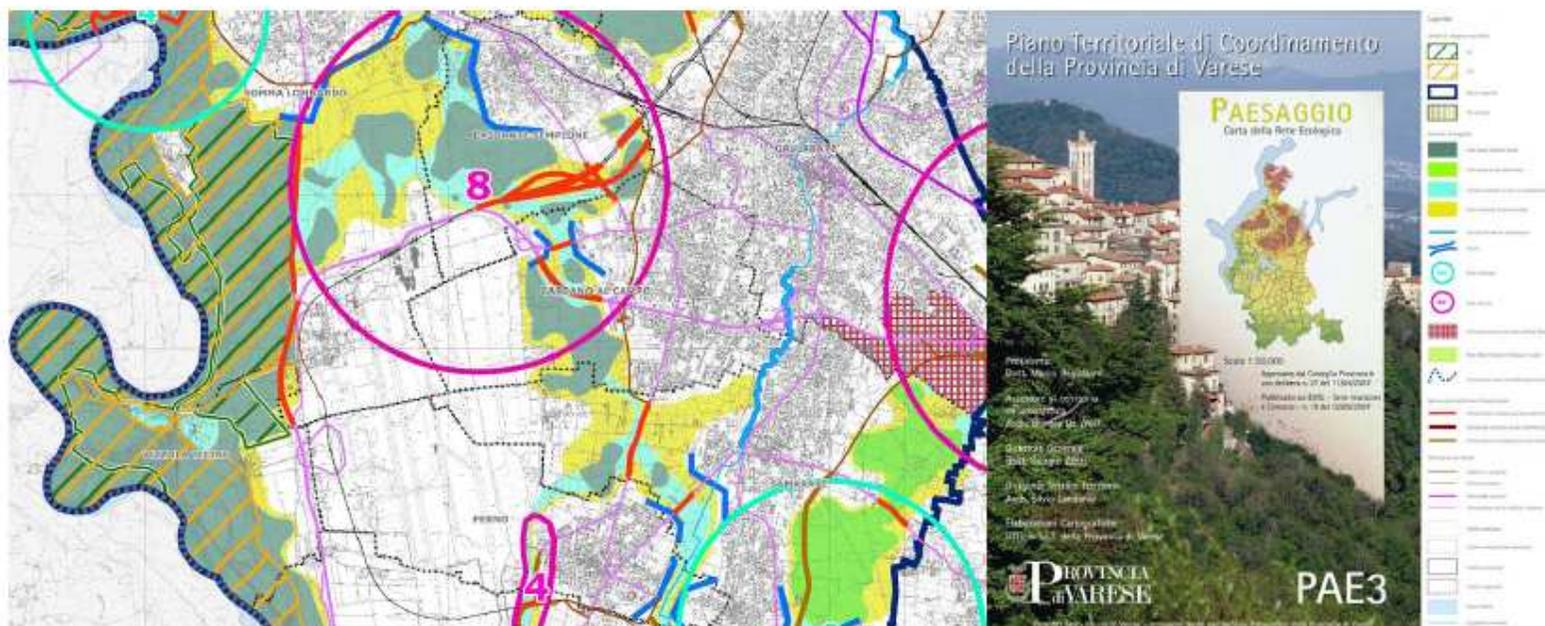
Alla scala locale, come già evidenziato nel paragrafo dedicato al sistema degli spazi aperti, a partire da un'attenta ricognizione delle potenzialità che l'attuale sistema viabilistico manifesta, anche in relazione alla disponibilità di aree libere pubbliche (parchi, giardini e piazze) o comunque non destinate all'edificazione, il Pgt si propone di individuare un nuovo sistema di corridoi trasversali di connessione tra la brughiera, l'abitato e le aree libere eventualmente disponibili a Est del territorio, anche in prossimità della traccia del torrente Arno.

Lungo tali corridoi, oltre al riordino della circolazione in relazione alla rete di mobilità dolce in fase di progettazione, potranno essere previsti nuovi impianti alberature o anche indicazioni e prescrizioni per un più accurato disegno del suolo.

Rispetto a questo impegno, il tracciato previsto per la nuova S.p. 28, parzialmente costruita ma programmata in tutta la sua estensione, rappresenta una criticità che il Pgt dovrà affrontare prevedendo non solo interventi di mitigazione dell'impatto del traffico automobilistico sul paesaggio, ma anche un accurato disegno di tutti gli

elementi che organizzano il corridoio e lo pongono in rapporto al sistema territoriale locale. E' necessario, infine, definire strumenti di regolazione in grado di governare le trasformazioni urbane incardinate sulla strada verso progetti urbani ed edilizi di livello qualitativo elevato.

I corridoi ecologici nel PTCP della Provincia di Varese





POLITECNICO DI MILANO
Dipartimento di Progettazione dell'Architettura

Studio sui sistemi insediativi nel territorio di Cardano al Campo
Il sistema della natura e degli spazi aperti

Prof. Arch. Angelo Torricelli
Prof. Arch. Sara Protasoni

Le valenze non solo naturalistiche, ma anche paesaggistiche del territorio di Cardano al Campo si prestano bene alla predisposizione e realizzazione, sul modello delle *greenways*, di piste ciclabili e sentieri, percorsi a basso impatto ambientale che consentano alle persone di attraversare e fruire in modo efficace le risorse ambientali (brughiera, ambiti agricoli, etc.) e territoriali (luoghi della memoria, segni evocativi della identità locale, etc.).

Di particolare importanza risultano poi essere gli interventi mirati alla riqualificazione dei corridoi fluviali individuati: il corso del Torrente Tenore – ancorchè presente sul territorio per un breve tratto -, con le sue fasce di pertinenza, costituisce, infatti, uno degli elementi portanti della rete ecologica poiché corridoio per eccellenza, capace di garantire una continuità ecologica al territorio, ed elemento di relazione ambientale con i territori dei comuni vicini di Gallarate e Samarate.

Il territorio del Comune di Cardano al Campo è compreso nel Parco della Valle del Ticino caratterizzata da un inestimabile patrimonio naturalistico e culturale facente e, nel contempo, da un contesto intensamente antropizzato: è questo binomio, al tempo stesso, una contraddizione e uno straordinario laboratorio per una progettazione innovativa e di qualità.

In particolare le aree non urbanizzate sono caratterizzate da una notevole varietà di ambienti: dalle incisioni prodotte dalle anse del corso del Ticino si elevano i terrazzamenti che portano fino alle zone di brughiera.

Tuttavia, questi elementi naturalistici di valore primario sono minacciati da pericoli legati alla forte urbanizzazione del territorio, che determinano una complessiva fragilità del sistema: l'aeroporto di Malpensa, le numerose aree industriali, terziarie, commerciali, la fitta rete stradale ad alta frequentazione esistenti (Strada Statale n.336, Strada Statale 33 del Sempione) e previste (Tangenziale di Cardano-Gallarate).

In questa situazione complessiva, non è possibile attuare un intervento di protezione dell'ambiente di tipo "classico", volto all'isolamento di alcune specifiche aree; al contrario, emerge in modo chiaro la necessità di operare nella direzione di una consapevole integrazione dei diversi "soggetti" che interagiscono sull'area interessata, preservando i mosaici degli ecosistemi naturali, ma considerando anche l'ambiente urbano come parte integrante del progetto.

Infatti, il visitatore che apprende l'importanza della tutela ambientale diventa egli stesso custode e difensore della natura, evitando in prima persona e insieme contrastando quelle azioni irrispettose che danneggiano l'integrità del paesaggio.

Una Rete Ecologica per Cardano al Campo

Il Contesto- L'area urbanizzata di Cardano al Campo risente particolarmente della presenza di Malpensa. Il suo territorio è "schiacciato tra il polo urbano di Gallarate e il sedime aeroportuale.

La forma e l'ubicazione del territorio cardanese risente della pressione delle espansioni edificatorie in atto con un duplice effetto:

-saturazione degli spazi liberi

-rottura delle connessioni ambientali tra gli elementi naturali del territorio

Dallo stesso studio di ERSAF emerge che Cardano al Campo ha tuttora in dote una quota rilevante di riserva naturale rappresentata dalla brughiera che costituisce il 42,32% del territorio comunale.

L'assetto territoriale considerato segnala la cesura tra il sistema del verde naturale e il sistema urbanizzato nel quale la presenza di elementi naturali appare a volte anche rilevante ma privo di relazioni sia interne al tessuto urbano sia esterne con i territori limitrofi.

L'impegno dell'Amministrazione Comunale si rivolge allora alla ricostituzione di un patrimonio di aree verdi vitale per garantire qualità di vita ai nostri cittadini.

Dobbiamo innanzitutto valutare attentamente il significato di quella che abbiamo chiamato "ricostituzione del sistema ambientale di Cardano" nel quadro delle odierne tensioni territoriali.

Il sistema urbano che oggi vogliamo ricostituire non può essere una semplice riproposizione di un passato naturalistico ormai improponibile.

Si tratta invece di disegnare una nuova città ecologica in cui le componenti ambientali costituiscano l'ossatura di un diverso modo di vivere il territorio.

Questa volta non partiamo dalla tutela di specie vegetali o animali. Questa volta vogliamo partire da quello strano animale che è l'uomo. L'unico animale che produce da solo i veleni che lo soffocano e che gli rendono impossibile la vita (vedi blocco auto etc.).

La prima operazione da fare è quella di riconoscere e catalogare i "brani" di territorio ancora presenti siano essi fumi come l'Arno, la brughiera e tutti gli scampoli che ci stanno in mezzo: parchi, giardini significativi, alberature di pregio, singole porzioni sopravvissute alla dilagante edificazione.

Da qui ipotizziamo un percorso continuo di scenari in cui il tema comune è "IL VERDE NELLA VITA DI CARDANO".

Così possiamo associare le diverse qualità e i diversi significati del verde nella vita quotidiana dei cittadini e ricollegare un filo seppur esile della memoria del nostro territorio.

Passiamo dal **verde spondale naturalistico** delle rive del torrente Arno a sud-est del nostro Comune dove troviamo ambienti e specie consone alla vita del corso d'acqua, al verde di aree pubbliche attrezzate di quartiere e scolastiche.

Possiamo giungere alle piste ciclopedonali in corso di realizzazione in diversi luoghi e all'area centrale dove gli interventi di arredo urbano prevedono sistemazioni con **verde urbano** adatto agli ambienti cittadini.

Da qui possiamo connetterci al verde dell'area cimiteriali: un **verde di "meditazione"**, di raccoglimento e di ricordo

Piste ciclopedonali nel verde ci accompagneranno verso l'area sportiva dove il significato del **verde diventa quello dello svago**, dello sport e della vita sociale all'aria aperta. La presenza di numerosi impianti sportivi e dell'area per feste popolari connota questi spazi e richiama numerosi cittadini desiderosi di una tranquillità e benessere.

Dall'area sportiva già ora partono i sentieri che ci condurranno nel folto della **brughiera**, il verde per definizione "naturale" del nostro territorio. Qui va in scena il verde in cui la presenza umana deve essere più discreta, il verde che c'era prima di noi e che dovrà esserci dopo di noi.

Sottolineiamo che questo progetto non è un romantico ricordo del passato. Vuole essere invece un progetto moderno che guarda avanti ad una città ed un territorio in cui il furore costruttivo lascia spazio alla riflessione sul significato dello stare insieme di una comunità che ritrova le sue origini in una nuova proposta a misura d'uomo come spesso si dice ma raramente si pratica.

STRATEGIE

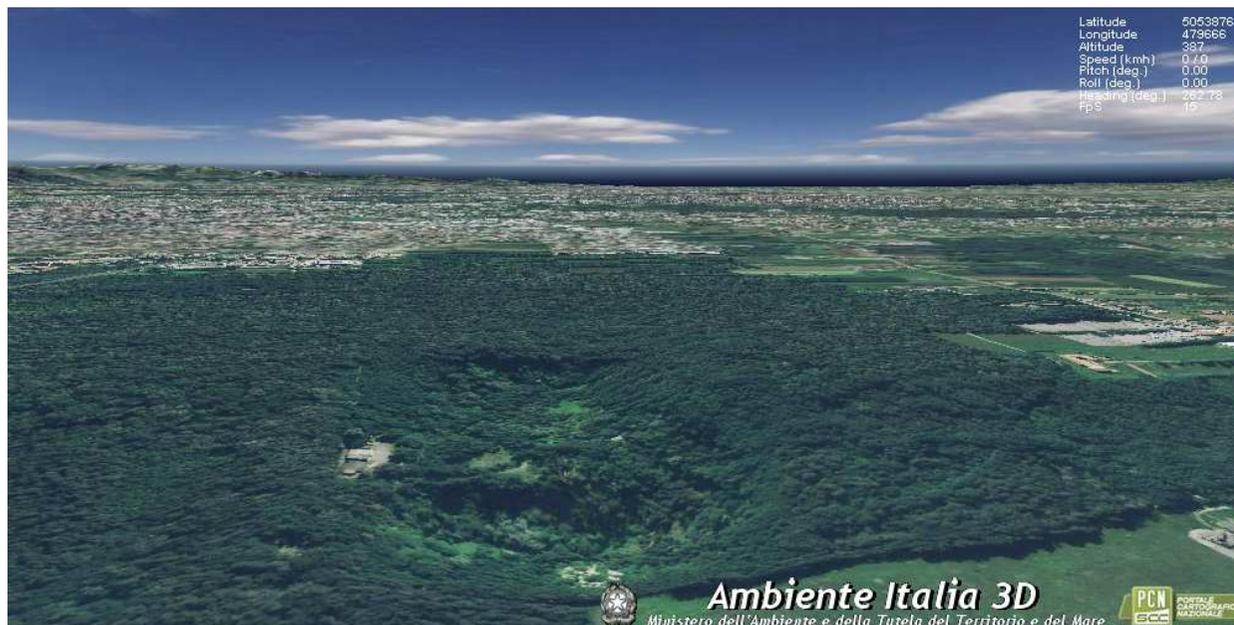
- oasi ecologica
- corridoi verdi
- orlo di terrazzo verso la piana di Gallarate
- centro sportivo di Via Carreggia
- campagna urbana



Il progetto di Oasi Naturalistica della Brughiera

Il Comune di Cardano al Campo ha acquistato nel 2009 l'area dell'ex "Cava di Cardano" dismessa da circa 25 anni.

Si tratta di un'area di rilevante significato dal punto di vista ambientale e per la storia locale. Su di essa si sono alternate come spesso succede in casi simili, speranze legate ad attese di sviluppo economico e occupazionale della zona e conflitti generati dai danni ai delicati equilibri naturalistici dell'area.



Vista dell'area dell'ex cava nell'ambiente della brughiera cardanese

L'obiettivo del pieno recupero dell'area è stato perseguito da tempo dall'Amministrazione Comunale ed è stato richiamato in numerosi atti programmatici e di indirizzo dell'Ente.

Richiamiamo di seguito un estratto dalle proposte formulate in occasione dell'aggiornamento del Piano d'Area Malpensa.

Dalle proposte per l'aggiornamento del PTA Malpensa (2003)

Altri due interventi sono connessi al corridoio ecologico e ne garantiscono la continuità in direzione del Torrente Arno e della ex cava.

La connessione con il torrente Arno mette in risalto il legame storico-ambientale tra i corsi d'acqua che costituiscono il bacino idrografico di riferimento del nostro territorio.

L'intervento di recupero della ex cava rappresenta un risarcimento ambientale e un'occasione per sperimentare nuove modalità di riqualificazione in sintonia con il processo di rinaturalizzazione spontaneamente in atto.

E' il caso di sottolineare l'effetto sistema sotteso a questo progetto: il corridoio verde stabilisce un legame nuovo tra la naturalità del parco la progressiva densificazione degli insediamenti urbani assumendo forme e funzioni diverse a seconda dei luoghi di volta in volta coinvolti fino a giungere alle aree centrali della cosiddetta Piastra e della Piazza S.Anastasio. Si tratta, in fondo, di sovvertire il canone dell'espansione nelle zone verdi esterne, portando un cuneo di verde verso l'interno.

L'intervento di recupero si prefigge come obiettivo la riqualificazione forestale dell'area estrattiva dismessa, attualmente in massima parte interessata dalla presenza di cenosi forestali fortemente degradate, al fine di renderle fruibili con finalità didattiche e naturalistiche (anche grazie alla realizzazione di sentieri pedonali e di una postazione sopraelevata per l'osservazione dell'avifauna).

Al fine di valorizzare l'area sia dal punto di vista paesaggistico che naturalistico, oltre che sulla componente forestale, il progetto intende intervenire recuperando una radura completamente ricoperta da rovi al fine di salvaguardare un habitat particolarmente favorevole sia all'avifauna che ai micromammiferi.

La finalità naturalistica dell'intervento è connessa anche alla scelta di realizzare un'area umida con vegetazione tipica palustre (habitat naturale particolarmente adatto alla diffusione di numerose specie faunistiche di pregio).



La ex cava nel 1985



Ortofoto dello stato di fatto

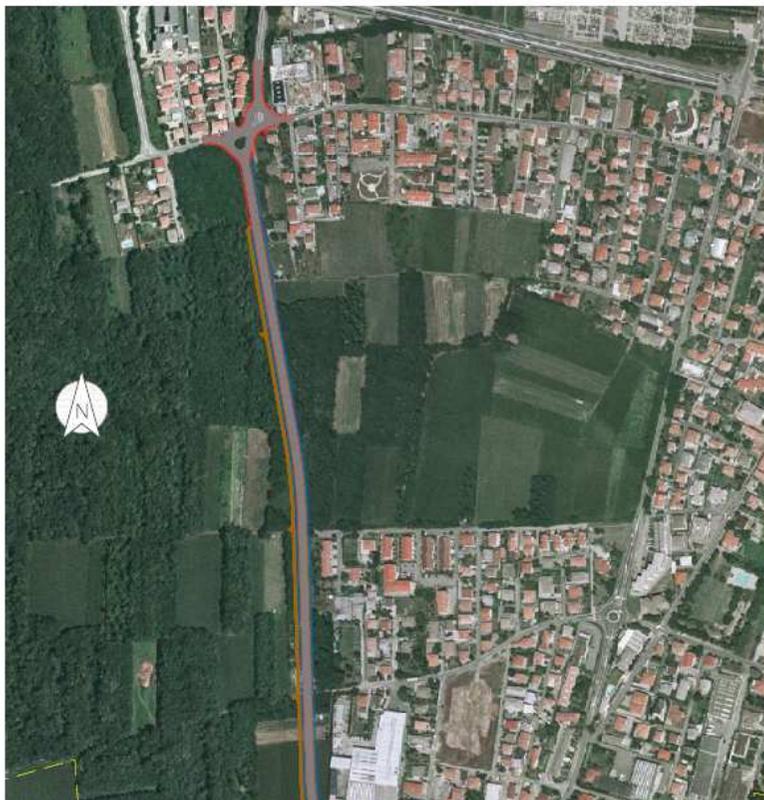


Planimetria del progetto di recupero ambientale

La campagna urbana

La recente realizzazione della nuova variante alla S.P. n.28 nel tratto da Cardano al Campo a Samarate ha generato una frammentazione di un'area agro-silvicola di rilevante interesse per le scelte di pianificazione territoriale.

Si tratta di una ampia propaggine del sistema naturalistico della brughiera che si insinua nel tessuto edificato e rappresenta un elemento di connessione fondamentale tra i due ambienti (costruito e non) che a Cardano al Campo si contendono i margini dell'abitato.



E' quindi al tempo stesso un elemento di rottura della separazione verticale del territorio che demarca nettamente i due ambienti e che è sottolineata dalla presenza della viabilità di interesse sovracomunale in parte già realizzata.

Questo progetto di piano considera questa area una "felice eccezione" e un'occasione per proporre una dimensione del verde e della ruralità che è appartenuta per lungo tempo a questo territorio.

La presenza di questa riserva naturale suggerisce un progetto di piano che sappia interpretarla come luogo di transizione tra la 'naturalità' della brughiera e la funzione antropica del verde urbano che le sta di fronte.

Questo significato si propone di mantenere e valorizzare il disegno rurale costituito dall'appoderamento in atto che, a sua volta, rimanda all'origine agraria dell'economia locale.

La proposta riveste un indubbio valore culturale insito nel richiamo a radici identitarie ancora ben presenti sul territorio seppur in declino sul piano del contributo all'economia locale.

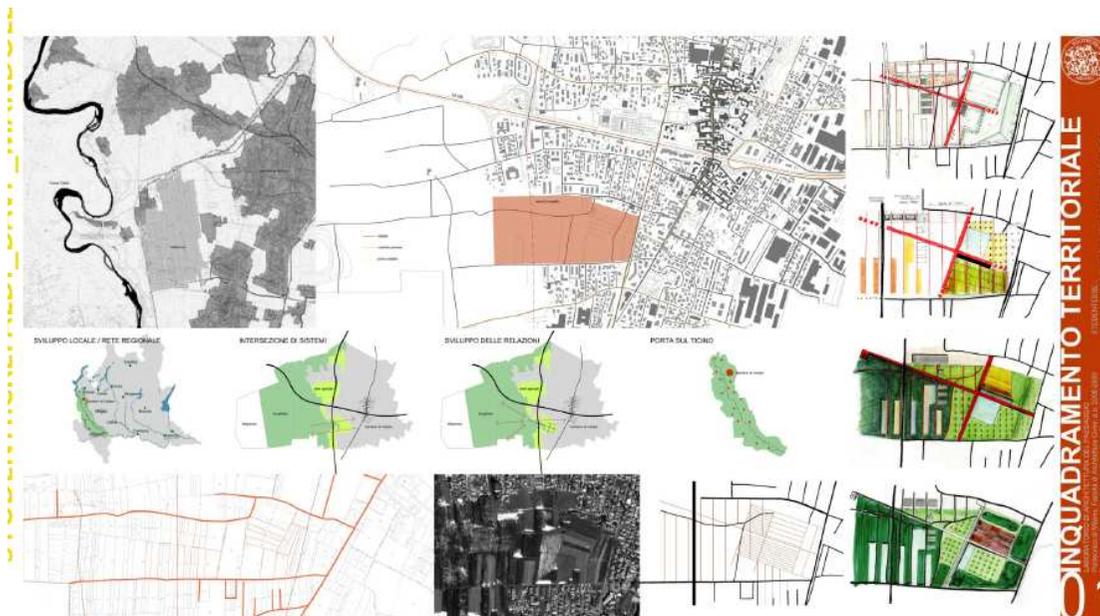
Non pensiamo, infatti, che solo ciò che è immediatamente traducibile in valore economico debba avere risalto nelle scelte di piano: anzi crediamo che scelte strategiche fondate su basi culturali che possano creare nuove opportunità anche ad iniziative economiche innovative.

Consideriamo l'area rurale una forma d'uso del territorio che ha un preciso ruolo nella varietà funzionale di cui Cardano dispone e non è, banalmente, un'area in perenne attesa di trasformazioni urbanistiche.

Ortofoto dell'area destinata a "Campagna urbana"

LA CAMPAGNA URBANA assume così un rilievo insostituibile per connettere i diversi significati del “sistema del verde” di Cardano al Campo: un ruolo che

va oltre la stessa presenza residuale dell’agricoltura nel territorio comunale.



*Studio di progetto per la” Campagna Urbana”
degli studenti del Politecnico di Milano*

Area naturale per il controllo e la regimazione delle acque

L’espansione urbana di Cardano al Campo è entrata in conflitto con il sistema di raccolta e allontanamento delle acque meteoriche creando problemi di esondazione che hanno posto in primo piano l’esigenza di un controllo delle acque in particolare di quelle dovute alle piene meteoriche.

In occasione di eventi meteorici di particolare intensità si sono evidenziate le criticità di smaltimento delle acque di pioggia imputabili al sistema idraulico e alla mancanza di un idoneo recapito del deflusso superficiale. In aree intensamente urbanizzate, dove l’impermeabilizzazione del terreno riduce l’infiltrazione nel sottosuolo, a seguito di eventi meteorici particolarmente intensi, si creano fenomeni di scorrimento superficiale con conseguenti fenomeni di allagamento.

Lo studio generale sui fenomeni di piene meteoriche e sugli effetti prodotti condotto nel 2008 dall’ing. Bavagnoli ha evidenziato le possibili soluzioni in grado di controllarne gli effetti.

Oltre a motivazioni di carattere generale subentrano una serie di fattori a scala locale che amplificano i problemi idraulici.

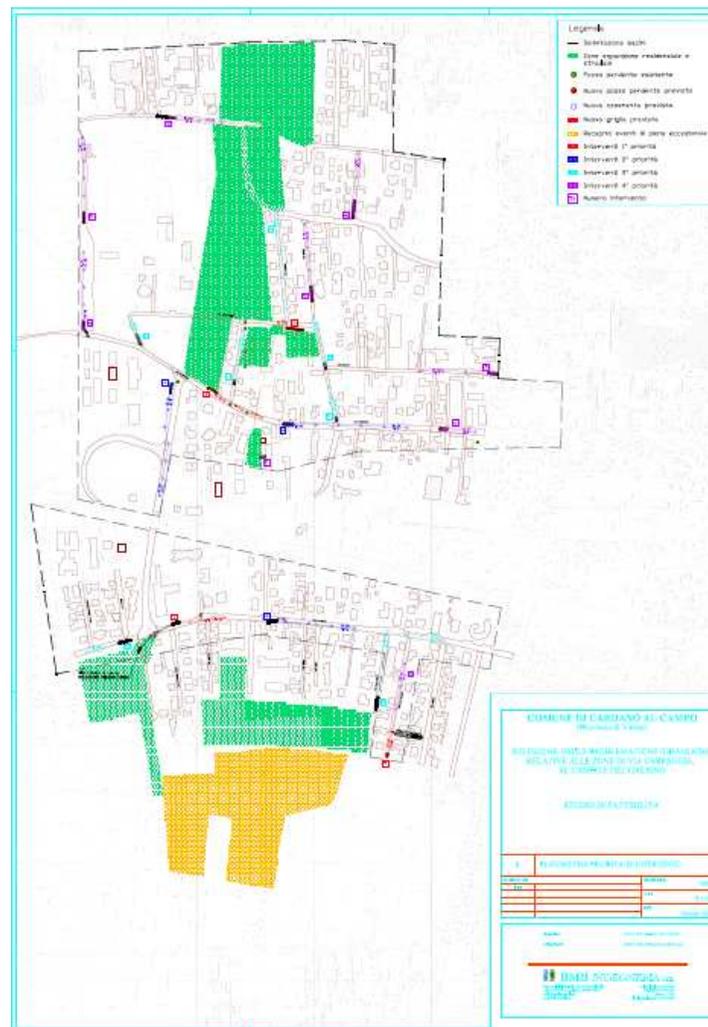
L'area posta nel quadrante sud ovest del territorio e identificabile con quella tra le vie Carreggia, Adige e i limiti della brughiera rappresenta quella che consente una funzione di controllo degli eventi di piena per le condizioni naturali del sito unite alla bassa quota altimetrica nei confronti delle aree urbanizzate del settore centro-nord tributarie.

In Via Carreggia i fenomeni di esondazione sono fortemente dipendenti dall'altimetria della zona: la pioggia, in occasione di eventi meteorici intensi, defluisce lungo il manto impermeabile della via a cui si aggiungono i contributi delle vie trasversali poste ad una quota superiore e del cavalcavia della ex S.S. 336; il deflusso formatosi confluisce nel punto più depresso di Via Carreggia.

Nella zona di Via Carreggia la carenza di ampi spazi liberi, nonché le nuove edificazioni previste dal vigente PRG, non permettono l'individuazione di aree in cui effettuare eventuali interventi di alleggerimento dei deflussi di acqua verso le zone critiche. Lo studio conclude perciò che:

“L'analisi della situazione urbanistica evidenzia la presenza, nell'area ed in posizione favorevole (a quota altimetricamente più bassa), di un terreno di coltivazione in cui eventualmente invasare e disperdere i deflussi meteorici particolarmente critici, per i quali risulterebbero insufficienti gli interventi proposti.

L'area in questione presenta un'estensione di circa 4,65 ha e potrebbe fungere da recapito per eventuali deflussi provenienti dalla zona della fascia ovest del settore centro-nord del comune. L'invaso naturale così individuato permetterebbe di risolvere i disagi causati dagli allagamenti in tali zone e rappresenterebbe un ulteriore contributo per lo smaltimento delle acque meteoriche in occasione di eventi meteorici particolarmente intensi.”



Estratto del progetto di area per il controllo idraulico

12

Il sistema degli spazi aperti

Gli spazi aperti più significativi di Cardano al Campo rivelano, nelle loro forme e nei loro caratteri, una relazione profonda con la morfologia originaria del sito naturale. Una relazione, questa, che il PGT si propone di rendere esplicita nella programmazione e nel governo dei processi di costruzione fisica dei luoghi, anche intervenendo sulla percezione e rappresentazione collettiva del paesaggio urbano come previsto dalla Convenzione europea del Paesaggio (Firenze, 2000).

Il territorio comunale è caratterizzato dalla presenza, sulla quasi totalità della superficie, di una vasta superficie pianeggiante collocata in posizione centrale, che costituisce il Terrazzo di Cardano al Campo, altimetricamente più elevato (nell'ordine di una decina di metri al massimo) rispetto alle due fasce di territorio poste ai lati del terrazzo stesso, che appartengono invece al livello fondamentale della pianura.

Nel paesaggio prevalentemente pianeggiante del Terrazzo, emergono due dossi stretti ed allungati, con giacitura Nord-Sud, in modesta elevazione rispetto alla quota media del terrazzo. Il primo è situato in località Monterosso-Cuoricino ed è stato sostanzialmente inglobato da un'edificazione indifferenziata. Il secondo, in corrispondenza del nucleo storico, ha fortemente influenzato l'impianto originario dell'insediamento antico e costituisce il sostrato per i più rilevanti spazi aperti di Cardano, dal punto di vista della loro riconoscibilità e delle potenzialità che essi possiedono in vista della ri-qualificazione del sistema degli spazi pubblici.

L'asse centrale del nucleo antico (l'asse commerciale su cui oggi si svolge la maggior parte della vita collettiva del paese), che gli studi hanno individuato quale cardo dell'antico insediamento di cui è attestata l'esistenza a partire dal II secolo d.C., si dispone a Ovest, lungo il piede del dosso. Nel punto più elevato del rilievo era probabilmente situata una torre, da cui la derivazione toponomastica di via Torre, che faceva parte di un'organizzazione di avvistamento e di controllo sui percorsi diretti al Ticino nel sistema difensivo tardo-romano.

La riqualificazione dell'asse storico è uno degli obiettivi prioritari del PGT. La strategia proposta mira innanzitutto al ridisegno dello spazio della strada in termini di riordino della circolazione e delle sedi dedicate ai diversi tipi di mobilità, oltre che a interventi di recupero sulle proprietà affacciate su di essa da governare con strumenti adeguati. Alla scala urbana, viene proposta la formazione di una sequenza di luoghi e significative interferenze trasversali rispetto all'asse, intesi a valorizzare spazi ed elementi esistenti tra la rotonda di via Ferrazzi a Nord e l'interferenza con il sistema della cosiddetta piastra a Sud.

L'idea generale è quella sovrapporre alla strada-corridoio su cui si addensano le destinazioni commerciali dell'asse storico, un sistema di connessioni trasversali, che mettono in relazione spazi aperti e servizi esistenti o proposti nel nuovo piano.

Questo sistema si inserisce nel sistema che, alla scala comunale, attraverso operazioni di riordino della circolazione e di disegno delle strade, traccia nuovi corridoi con prevalente giacitura lungo la direttrice Est-Ovest, che mettono in relazione l'abitato con la brughiera a Ovest e i residui frammenti di paesaggio aperto a Est, connessi alla presenza dei dossi (lungo via Porraneo, al Moncone, in via Monterosso) e con il torrente Arno.

L'attuale piazza S. Anastasio si sviluppa lungo un asse trasversale che scandisce il dislivello tra il crinale del dosso, dove sorge il Palazzo Municipale e l'antico tracciato, al piede. Una composizione urbana che coinvolge la Chiesa di S. Anastasio in basso, affacciata direttamente sul cardo, e la Casa della Cultura, con accesso da via Torre, in alto.

La casa Paolo VI con il sistema di spazi aperti ad essa connesso, propone la connessione diretta tra la piazza e il Parco Uselli.

Altre interferenze trasversali sono individuabili in corrispondenza della piastra (con il giardino di via Trento a Est, il sistema del cimitero a Ovest con la possibilità di tracciare un percorso ciclo-pedonale diretto alla brughiera e al centro sportivo); la traccia che connette la chiesa di San Pietro con la scuola materna Porraneo, la via Felice Cavallotti, la via al Parco e la via Carreggia verso la brughiera; il piccolo giardino rimasto in luogo dell'antico cimitero del paese all'angolo tra via al Parco e via San Francesco; il collegamento pedonale tra via Gerolamo da Cardano e via Vittorio Veneto, sull'asse delle ex scuole Pascoli, oggi sede di diverse associazioni.



Il centro storico

Il centro storico di Cardano al Campo, malgrado i diversi livelli di degrado e compromissione presenti (superfettazioni, abusivismi, materiali e tecniche decontestualizzati...) resta integro per quanto attiene il tessuto originario e le relazioni che stabilisce con il resto del territorio.

Per questo conserva ancora oggi un interesse indiscutibile sia per il valore testimoniale della storia locale sia per un indubbia qualità della spazialità urbana. Il valore sociale e culturale legato a questi luoghi costituisce inoltre una enorme potenzialità tutt'ora sottoutilizzata in una prospettiva di recupero e rilancio della fruizione residenziale, sociale ed economica.

Lo stato di conservazione del tessuto urbano, nonostante alcune aree di degrado e uno scarso livello qualitativo degli interventi di manutenzione, resta buono, ed è proprio nell'articolazione degli spazi aperti e delle stradine, dei vicoli e degli slarghi che è possibile percepire l'identità del luogo che per secoli ha legato il proprio assetto spaziale alla antica cultura del vicinato.

L'addossarsi serrato delle abitazioni, il loro organizzarsi attorno a spazi conclusi o stretti vicoli con riferimenti più o meno espliciti alla tipologia antica della casa rurale a corte e alle numerose rielaborazioni che ne hanno adattato le forme alle esigenze locali, caratterizzano le tipologie insediative presenti.

Gli esiti denotano una rilevante varietà di soluzioni che determinano, tuttavia, un insieme urbano omogeneo.

Le indagini storiche sulla costruzione del nucleo originario di Cardano al Campo sono state condotte nell'ambito della variante del Piano Regolatore Generale per le zone omogenee "A" che ha prodotto le attuali norme urbanistiche per gli interventi edilizi nel centro storico.

Le approfondite analisi storiche dei progettisti (arch. Vittorio Introini e Ing. Edoardo Guenzani) sono acquisite agli elementi conoscitivi di cui dispone l'Amministrazione Comunale e sono parte sostanziale delle valutazioni a base del PGT.

Le stesse scelte che oggi regolano gli interventi nel centro storico sono state oggetto di valutazioni di un'apposita commissione comunale. Queste hanno messo in evidenza le criticità insite nell'approccio adottato ed in particolare:

- finalizzazione alla qualità edilizia e scarsa attenzione all'attuabilità degli interventi;
- difficoltà di coordinamento dei singoli interventi di trasformazione all'interno di comparti ben definiti;
- necessità di accompagnare le prescrizioni normative con proposte di riorganizzazione delle proprietà interessate;

Il metodo storicista adottato non ha consentito di rispondere adeguatamente alle nuove esigenze sia pubbliche che private.

E' sempre più evidente la necessità di dare risposta alle esigenze della vita odierna e al bisogno di reintrodurre nel centro storico tutte quelle attività che ne fanno il punto di riferimento per il territorio.

Si tratta, perciò, di ritrovare le ragioni che ne hanno giustificato la nascita mettendole in un nuovo e inedito rapporto con la contemporaneità: un rapporto difficoltoso che può dare risultati positivi solo se sottoposto a continua critica della pratica del piano in un superamento della funzione delle norme come 'tavole della legge' sottratte alle verifiche dei risultati effettivamente ottenuti.

Più interessante è sembrato, oggi, integrare le indagini storiche con una verifica sul campo degli elementi urbanistici e costruttivi del centro storico unita agli interventi recenti e ai loro esiti.

Il lavoro di revisione si è basato sulla analisi delle condizioni del centro storico indagate dal punto di vista degli obiettivi che il piano intende raggiungere.

I criteri adottati comportano un approccio oggettivo che tuttavia si avvale, a monte, di alcune opzioni che intendono aggiornarne contenuti e tecniche di compilazione immettendovi le esperienze degli interventi nel centro storico degli ultimi anni.

Per quel che riguarda la identificazione del centro storico si è confermata quella già oggetto del PRG in vigore con l'estensione alla cortina del lato est della via XX Settembre che ne rappresenta la continuità lungo la via storica di comunicazione verso Samarate.

In sintesi, l'obiettivo che ci si propone è quello di far confluire contenuti aggiornati in un progetto di piano che sia frutto delle esperienze più recenti di operazioni di rinnovo urbano e delle innovazioni disciplinari del settore.

Il modello di rilievo: la scheda utilizzata

Gli elementi che si intendono indagare sono stretta mente relazionati agli obiettivi che l'Amministrazione Comunale si è data e che si possono riassumere nella seguente tabella

Mantenimento della struttura urbana
Tutela edifici monumentali
Mantenimento e ripristino caratteri tipologici degli edifici
Mantenimento e ripristino caratteri edifici rurali
Riproposizione elementi costruttivi (abaco)

La struttura si articola in tre parti:

La prima identifica il comparto oggetto del rilievo, la sua consistenza e funzioni che ospita. La suddivisione in comparti tiene conto delle effettiva struttura urbana e del grado di relazione e autonomia che essa esprime. Si è anche considerata la suddivisione operata dall'ISTAT in funzione dei censimenti della popolazione con lo scopo di utilizzare anche queste informazioni per ottenere una più approfondita conoscenza della realtà esaminata.

Con questa analisi dei *sistemi urbani* si intendono evidenziare gli insiemi di elementi che nella città istituiscono fra loro un *rapporto relazionale* che spesso sfugge ad una catalogazione condotta per oggetti fisici:

La seconda descrive il rapporto tra il singolo ambito indagato all'interno del comparto e il sistema urbano del centro storico. Questo rapporto è segnato soprattutto dalle relazioni con gli accessi, la strada e gli spazi pubblici in genere.

La schedatura della morfologia relativa a strade e piazze, ha il compito di restituire l'importanza e l'entità del *vuoto* che connette gli elementi edificati e che rischia di essere invece considerato come uno spazio residuale, laddove invece il percorso, l'andamento, la sezione stradale, o la conformazione di uno spazio pubblico sono l'elemento cardine e generatore della dimensione urbana.

La terza raccoglie gli elementi che caratterizzano le singole unità edilizie e ne costituiscono i presupposti per una corretta progettazione edilizia.

La morfologia urbana, stimola un approccio abbastanza complesso, se si vuole uscire dalla genericità, di classificazioni per tipologie legate alla giacitura naturale, o a schematizzazioni fisiche. La morfologia propria della città è composta dalle *strade* e dalle *piazze*.

Si intende anche recuperare una chiave di lettura che individua l'impatto della *percezione visiva* di determinate soluzioni urbane, elemento fondamentale che spesso sfugge anche ad analisi capillari.

Il verde urbano è un tema ancora da definire meglio, poiché è necessario comprendere sotto questa voce non solo la forma organizzata del giardino o del parco, ma estenderne il concetto fino ad individuare gli elementi non strutturati.

Caratteri dell'architettura 'locale' costituisce un aspetto importante ed è esaminato come espressione costruttiva che non si trova nelle storie dell'architettura ma è invece fortemente identificativa delle realtà locali.

CODICE COMPARTO.....		UNITA' URBANA.....	
Denominazione Unità Urbana			
Ubicazione	Via.....n.....		
Struttura	<input type="checkbox"/> corte		
	<input type="checkbox"/> in linea		
	<input type="checkbox"/> edifici isolati		

Parte 1 – CARATTERISTICHE GENERALI DELL'UNITA' URBANA

Destinazioni	Unità immobiliari residenziali totali del comparto	N.	
	U.I. residenziali vuote	N.	
	U.I. con altri usi	N.	
	Commercio	N.	
	Artigianato	N.	
Altro (specificare)	N.		

Fotografie:

Estratto planimetrico

CODICE COMPARTO.....	UNITA' URBANA.....
----------------------	--------------------

Parte 2 – ACCESSIBILITA'

Accessibilità pubblica	Strada pubblica di accesso: <input type="checkbox"/> doppio senso di oltre 6 metri <input type="checkbox"/> doppio senso inferiore a 6 metri <input type="checkbox"/> senso unico di oltre 3,50 metri <input type="checkbox"/> senso unico inferiore a mt. 3,50	Comments/Fotografie: 
	Presenza di parcheggi: <input type="checkbox"/> Pubblici, esterni al comparto n..... <input type="checkbox"/> Pubblici nelle vicinanze n..... a mt..... <input type="checkbox"/> Privati esterni n..... <input type="checkbox"/> Privati interni (in corte etc.) n.....	
	Presenza di servizio autobus pubblico: <input type="checkbox"/> Sì, a distanza inferiore a 100 mt. <input type="checkbox"/> Sì a distanza inferiore a 200 mt. <input type="checkbox"/> Assente	
Condizioni dell'accesso	Presenza di percorsi pedonali protetti (portici, marciapiedi etc.): <input type="checkbox"/> Sì <input type="checkbox"/> No	Comments/Fotografie:
	Presenza di percorsi ciclabili: <input type="checkbox"/> Sì con elementi di separazione-protezione <input type="checkbox"/> Sì senza protezioni <input type="checkbox"/> No	
	Accesso veicolare dalla strada pubblica: <input type="checkbox"/> ampio e agevole <input type="checkbox"/> limitato (da portone, passo carralo etc.) <input type="checkbox"/> difficoltoso (scarsa visibilità, necessità di più manovre che ingombrano la sede stradale etc.)	
Sistemazione della strada pubblica di accesso:	<input type="checkbox"/> pavimentazione lapidea	
	<input type="checkbox"/> pavimentazione in asfalto <input type="checkbox"/> altro	
NOTE		

CODICE COMPARTO.....	UNITA' URBANA.....
CODICE UNITA' EDILIZIA.....	

Parte 3 – CARATTERISTICHE DELL'UNITA' EDILIZIA

Dimensioni	Piani fuori terra	N.	Fotografie: 
	Piani interrati	N.	
Datazione-condizioni	Epoca di costruzione/ristrutturazione	<input type="checkbox"/> ante 1900 <input type="checkbox"/> 1900-1945 <input type="checkbox"/> 1945-1980 <input type="checkbox"/> post 1980	Comments/Fotografie:
	Stato di conservazione	<input type="checkbox"/> normale <input type="checkbox"/> mediocre <input type="checkbox"/> pessimo	
	Ubicazione dell'unità edilizia	<input type="checkbox"/> su fronte strada <input type="checkbox"/> interna <input type="checkbox"/> isolata	
Qualità edilizia e urbana	Coerenza volumetrica e spaziale con il contesto: <input type="checkbox"/> buona <input type="checkbox"/> dissonante in singoli elementi <input type="checkbox"/> dissonante nel suo insieme		
	Visibilità dallo spazio pubblico (piazza-strada) o semipubblico (corte interna): <input type="checkbox"/> elevata (2 o più fronti pubblici) <input type="checkbox"/> media (1 fronte pubblico+ 1 semipubblico) <input type="checkbox"/> bassa (1 fronte o più semipubblico) <input type="checkbox"/> assente		
	Materiali impiegati: <input type="checkbox"/> coerenti <input type="checkbox"/> dissonanti in singoli elementi <input type="checkbox"/> dissonanti nel loro insieme		
	Colorazione delle facciate: <input type="checkbox"/> in armonia con l'insieme percepito <input type="checkbox"/> dissonante <input type="checkbox"/> assente		
	Presenza di elementi vegetali: <input type="checkbox"/> Sì, di rilievo urbano <input type="checkbox"/> Sì, di rilievo per il comparto <input type="checkbox"/> assenti		
Trattamento superfici scoperte:			

<input type="checkbox"/> Pavimentazione lapidea <input type="checkbox"/> Pavimentazione in asfalto <input type="checkbox"/> Pavimentazione in autobloccanti <input type="checkbox"/> Nessuno	
Presenza di particolari elementi di pregio o di degrado urbano: <input type="checkbox"/> arredo urbano di qualità <input type="checkbox"/> dipinti da valorizzare <input type="checkbox"/> cartellonistica incongrua o degradata <input type="checkbox"/> altro	

Presenza di volumi recuperabili (el. intensiono porzioni ex rurali, volumi pertinenziali senza specifici usi in atto etc.): <input type="checkbox"/> Sì, circa mc..... <input type="checkbox"/> assenti
Interventi di riqualificazione suggeriti:

- Le strategie di intervento si fondano sulla coniugazione delle tre prospettive che sul centro storico convergono:
1. salvaguardia dei valori della identità urbana e del sistema edilizio che li rappresenta
 2. adeguamento ai bisogni dei cittadini residenti della vita urbana e allo sviluppo multifunzionale di attività e servizi
 3. efficienza dell'organismo urbano e rafforzamento della sua centralità territoriale

13

Controllo e indirizzo delle trasformazioni territoriali

La risposta urbanistica: varietà, densità e qualità

“Fare città” non vuol dire cercare di importare modelli appartenenti ad altre realtà con strutture di scala e di risorse diverse.

Il territorio di Cardano al Campo offre la possibilità di creare un ambiente urbano diverso da altri: **una città parte di una rete urbana particolarmente attrattiva e ricca di significati in cui le risorse ambientali, la prossimità a una grande infrastruttura come l'aeroporto di Malpensa, la dotazione di servizi pubblici e privati qualificati sono le caratteristiche più preziose.**

Le parole chiave potrebbero essere perciò: stretto rapporto che il sistema metropolitani, qualità della rete dei servizi urbani, integrazione delle risorse naturali nella vita dei suoi abitanti.

L'elaborazione delle scelte pianificatorie che hanno supportato le scelte locali risale a metà degli anni '80.

Si tratta quindi di un'impostazione fortemente segnata dalle aspettative di sviluppo sociale ed economico della comunità locale e dalla cultura urbana di quel tempo.

Gli strumenti di controllo ed indirizzo si traducono in rigide norme dimensionali con scarsa attenzione alla qualità della progettazione dei nuovi insediamenti e alle relazioni tra questi e, da un lato, il tessuto urbano circostante e, dall'altro, con l'ambiente non edificato.

Anche le scelte in tema della dotazione di servizi pubblici sono state influenzate dalla ipotesi di una distribuzione diffusa di spazi comunitari senza una precisa finalità e senza una gerarchia urbana facendo proliferare aree di limitata consistenza e con costi gestionali non proporzionati all'entità dei benefici prodotti per la comunità.

Da tempo la programmazione strategica del Comune di Cardano al Campo si è orientata su alcuni cardini dettati dalla necessità di elevare la qualità dell'ambiente sia edificato che naturale.

Tra questi:

- elevare e qualificare i livelli di progettazione dei comparti di trasformazione soggetti ad iniziativa privata
- stimolare la ricerca di soluzioni architettoniche di qualità soprattutto se in ambiti estesi di nuova edificazione
- Incentivare una progettazione più curata degli spazi pubblici e delle infrastrutture nell'ambito di piani esecutivi di iniziativa privata
- Introdurre elementi attenti al risparmio energetico e al rispetto ambientale nell'attività edilizia

Le trasformazioni nel quadrante nord-ovest

L'area oggetto di interventi di trasformazione è costituita dalla fascia di margine nord-ovest del tessuto edificato comunale. Si tratta delle aree ora inedificate interessate dal tracciato della nuova tangenziale di Cardano-Gallarate che collegherà la SS n.336 e la SP n.33 del Sempione.

Lungo il nuovo asse stradale si attestano aree che risultano intercluse e che il PRG articola in otto Piani Esecutivi di diversa consistenza e con diverse destinazioni funzionali.

Si tratta con ogni evidenza di una considerevole urbanizzazione che va ad interessare le aree del margine nord-ovest che si propone di ricomporre in modo organico l'attuale tessuto sfrangiato dandogli un assetto definitivo e "perimetrandolo" con la nuova strada.

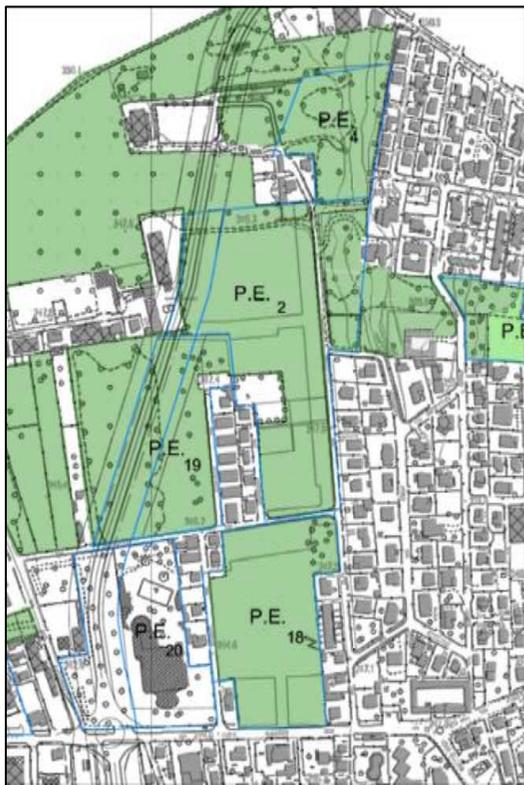


Tabella delle previsioni del P.R.G.

Comparto	Zona	Tipologia	Area	SLP	Volumetria
P.E. 4	B3	residenziale	Mq.12.236		Mc. 9.789
P.E. 2	B3	residenziale	Mq. 43.698		Mc. 36.238
P.E.19	D1	terziario	Mq. 20.076	Mq. 16.061	Mc. 48.183
P.E. 20	D1	terziario	Mq. 23.050	Mq. 18.440	Mc. 55.320
P.E. 18	D1	terziario	Mq. 23.809	Mq. 19.047	Mc. 57.141
P.E. 16	D1	terziario	Mq. 38.807	Mq. 31.046	Mc. 93.138
P.E. 21	D2	commerciale	Mq. 26.734	Mq. 21.387	Mc. 64.161
P.E. 23	D2	commerciale	Mq. 5.501	Mq. 4.401	Mc. 13.203
Totali			Mq. 193.911		Mc. 377.173

La nuova strada tangenziale che rappresenta il nerbo strutturale su cui si appoggia l'edificazione prevista nasce come collegamento tra la SP n.33 del Sempione e la Variante della SP n. 28 che ne costituisce il naturale completamento nel tratto sud del territorio comunale.

La strada è stata inserita anche nel Piano Territoriale d'Area Malpensa approvato con la L.R. 10/1999 e oggi in fase di revisione.

Sono oggi in corso le procedure di aggiornamento del PTA Malpensa e non è al momento noto se l'asse stradale qui considerato verrà reinserito nella futura programmazione d'area.

Il Comune di Cardano al Campo ha, a sua volta, provveduto a definire una ipotesi di tracciato con uno studio di fattibilità che ha fatto da supporto al tracciato inserito nello strumento urbanistico in vigore.

Le trasformazioni in aree urbanizzate

Interventi di rilevante trasformazione del tessuto edificato concorrono a modificare il paesaggio e la qualità urbana.

Nelle aree urbane cui è stata attribuita dal PRG la possibilità di incremento degli indici volumetrici si sono verificati fenomeni di sostituzione episodica di edifici preesistenti, in genere unifamiliari, risalenti al primo dopoguerra con fabbricati residenziali pluriplano. I casi più rilevanti sono stati documentati nel capitolo 5 trattando di “densificazione spontanea”.

La prassi seguita dal PRG si è fondata sulla scelta di attribuire un indice che consentisse la costruzione di ambiti urbani densi a ridosso dei principali servizi situati nel rione nord del Cuoricino e in quello sud lungo la via XX Settembre.

La costruzione del sistema urbano trovava in queste due polarità nuovi nuclei in grado di ottimizzare l'utilizzo degli spazi sottoutilizzati sia di quelli residuali e migliorare l'accesso ai servizi pubblici esistenti e da potenziare.

Le premesse, in sé condivisibili, non sono tuttavia state accompagnate da adeguate norme di attuazione. Senza interventi coordinati ed estesi ad ambiti territoriali ottimali l'indicazione del piano si è risolta in singoli interventi di sostituzione che non hanno prodotto il desiderato “effetto città”.

I casi di attuazione registrati e analizzati non solo non hanno raggiunto gli obiettivi di produzione di nuovi scenari urbani di transizione dalla città rada del suburbio al centro storico ma hanno aggravato la condizione di vivibilità del quartiere nel quale si sono attuati.

I principali elementi costitutivi della qualità urbana non sono stati affrontati, né potevano esserlo, da un singolo operatore e in un singolo lotto.

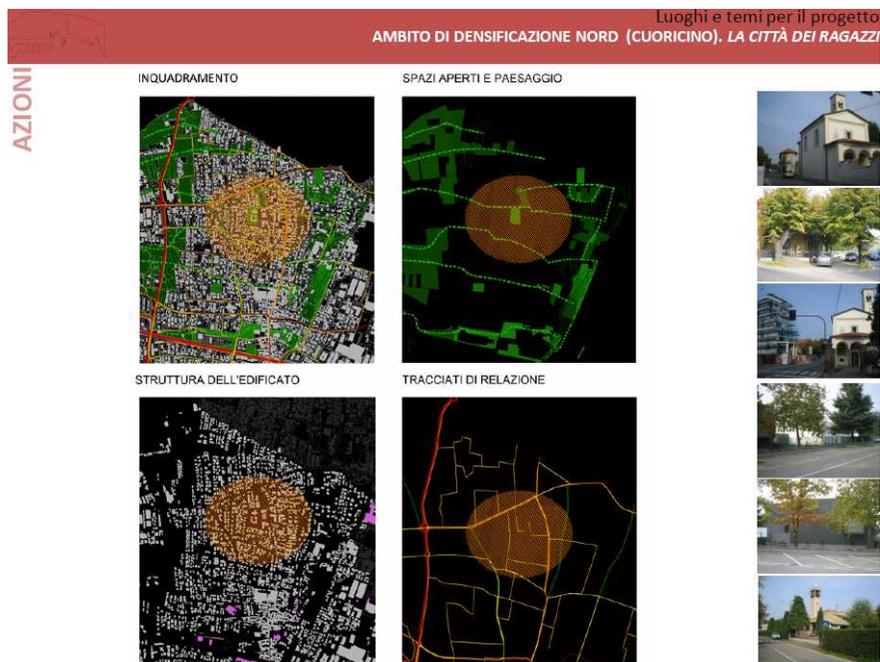
Per sua natura il ridisegno di parti significative della città si deve misurare con le infrastrutture, con l'accessibilità, con le dotazioni di servizi di quartiere, con gli elementi relazionali tra la parte e il tutto, tra il comparto da riordinare e i territori limitrofi e tra i singoli elementi compositivi interni al comparto stesso.

La riflessione sull'esperienza fin qui condotta ha indotto a proporre un approccio articolato al tema del “PROGETTO DELLA CITTA' ESISTENTE” aprendo la possibilità di intervenire con progetti di riordino urbano a comparti non preventivamente definiti ma identificando a priori i requisiti necessari:

- accorpamento dei singoli lotti in UNITA' URBANE OMOGENEE con estensione minima in grado di produrre risultati significativi a scala urbana.
- Ridisegno del tessuto urbano consolidato con miglioramento dell'accessibilità e della mobilità dolce.
- Capacità di incrementare la dotazione di spazi e servizi pubblici di livello comunale e di urbano di estensione.
- Capacità di elevare la qualità architettonica e paesaggistica del tessuto edilizio in cui si opera.

La proposta intende offrire la possibilità di riorganizzare le parti di città edificate sviluppandone le potenzialità che la loro posizione genera e, contemporaneamente, risolvere i problemi e le carenze di infrastrutture e servizi ereditata da un periodo storico nel quale il loro ruolo urbano era completamente diverso.

L'occasione è propizia, inoltre, per puntare sul rafforzamento dell'identità di questi luoghi e sulla maggior integrazione con le diverse parti del territorio comunale.



Coordinamento e programmazione degli interventi di trasformazione territoriale

Il tradizionale apparato normativo non fornisce adeguati strumenti di controllo delle trasformazioni che il piano urbanistico prefigura per i limiti stessi disciplinari che gli sono propri e per la datazione temporale a cui risalgono le scelte in esso contenute.

Gli esiti della ricerca di qualità del territorio che il Comune di Cardano al Campo persegue non possono essere affidati unicamente al singolo sviluppo delle iniziative private, pur previste dal piano : è del tutto evidente che non è la sommatoria di interventi singoli che assicura un buon assetto del territorio.

Occorre stabilire criteri e modalità esecutive degli interventi che definiscano comuni requisiti di qualità alle nuove edificazioni e che siano in grado di assicurare un elevato standard di qualità alle opere di urbanizzazione ed ai servizi che necessariamente devono accompagnare le iniziative e che devono servire a risolvere anche le carenze o le inadeguatezze del territorio circostante.

Per ottenere risultati di qualità occorre sottrarsi alla logica delle “generiche lottizzazioni” che sviluppano ipotesi edificatorie verificate solo all’interno dei rispettivi comparti ed è necessario affrontare il tema a livello territoriale con studi e progetti di “parti di città” da valutare nel concreto risultato che verrà percepito dalla popolazione, residente o meno nel territorio comunale.

Si ritiene indispensabile che l’Amministrazione Comunale, in tale caso, si doti di specifici strumenti di indirizzo, di controllo e di gestione degli interventi che si porranno in essere nell’area nord-ovest del territorio comunale. Gli obiettivi sono:

- Individuazione delle caratteristiche e della funzione delle infrastrutture pubbliche che devono essere messe a “sistema”
- Dare un assetto urbanistico alla porzione di territorio considerata in stretta relazione con i bisogni e le potenzialità dell’area urbana più vasta.
- Inquadramento del sistema viario nel più generale piano del traffico che il Comune intende progettare
- Indicazione di metodi e soluzioni per l’analisi e la progettazione che favoriscano una elevata qualità urbanistica, architettonica, degli spazi aperti e del verde urbano.

Le considerazioni svolte inducono a ritenere indispensabile un intervento programmatico degli sviluppi che il piano prevede per le aree esaminate.

La maturazione delle proposte di soluzione urbanistica per le aree considerate ha messo in evidenza criticità dovute alla crisi economico-finanziaria e ai suoi riflessi sulle iniziative immobiliari.

Gli esiti della ricerca di qualità del territorio che il Comune di Cardano al Campo persegue non possono essere affidati unicamente al singolo sviluppo delle iniziative private: è del tutto evidente che non è la sommatoria di interventi singoli che determina un buon assetto del territorio.

Occorre che il piano individui criteri e modalità del progetto che definiscano comuni requisiti di qualità alle nuove edificazioni e che siano in grado di assicurare un elevato standard di qualità alle opere pubbliche ed ai servizi che necessariamente devono accompagnare le iniziative e che devono colmare anche le carenze o le inadeguatezze del territorio circostante.

Si individuano al proposito tre scale con le quali occorre confrontarsi:

- *territoriale sovracomunale*
- *urbana relativa al quartiere o area comunale*
- *singolo comparto*

- *territoriale sovracomunale*

Le caratteristiche della arteria che deve sostenere l’edificazione devono essere concordate con altri Enti Territoriali: Regione Lombardia, Provincia di Varese, Parco del Ticino, Comune di Gallarate.

- *urbana relativa al quartiere o area comunale*

Occorre preventivamente mettere a fuoco i contesti in cui gli interventi si collocano, i caratteri delle edificazioni in atto, le debolezze infrastrutturali e le ricadute (positive e/o negative) che le iniziative possono indurre nella realtà consolidata circostante.

- singolo comparto

Occorre assegnare specifici obiettivi di qualità progettuale sia agli edifici di utilizzo privato si, soprattutto, alla progettazione e realizzazione degli spazi aperti pubblici e non. Il tutto con un forte coordinamento tra le diverse iniziative previste dal PRG e con la più generale programmazione del Comune.

Obiettivi e priorità per la costruzione del paesaggio urbano

Non è possibile ignorare l'incidenza della costruzione di una vasta area come quella esaminata e non collocarla sotto la luce delle politiche di sviluppo sostenibile che il Comune di Cardano al Campo si è dato.

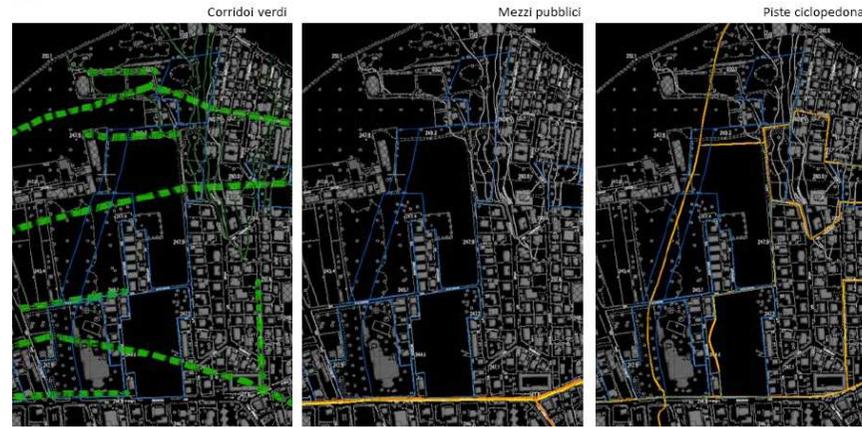
Le iniziative edificatorie previste pongono a severa prova la capacità di qualificare e indirizzare consapevolmente le azioni di trasformazione del territorio.

In altre parole ci pongono di fronte al bivio: subirne gli effetti territoriali e sociali o coglierne l'opportunità per organizzare un nuovo contesto urbanistico coerente con i principi che l'Amministrazione Comunale persegue. E' qui che si gioca la capacità di "governance" spesso evocata negli atti comunali.

Oggi una "pianificazione attuativa" statica e a-temporale deve incontrare la concreta "programmazione" che l'Amministrazione Comunale si è data e deve essere fatta convergere verso gli obiettivi generali di interesse pubblico.

Numerosi interventi di modificazione ordinaria concorrono a mutare la realtà territoriale che il Comune deve indirizzare, spesso in maniera frammentaria e discontinua nel tempo. Le grandi trasformazioni sono spesso il risultato di interventi di piccola scala diluiti nel tempo e sottratti ad un controllo efficace.

In questo caso siamo di fronte a interventi che si prefigurano in un arco limitato di tempo che può corrispondere alle possibilità di programmazione e di indirizzo di una Amministrazione Comunale.



La nuova pianificazione dovrà dotarsi di specifici strumenti di indirizzo, di controllo e di gestione degli interventi che si potranno in essere nelle aree di trasformazione del territorio comunale.

Sotto questo profilo si evidenzia l'opportunità e la coerenza di delineare le principali condizioni che presiedono agli interventi per la significatività che essi avranno sull'assetto urbano e sulla qualità abitativa di Cardano al Campo.

Per ottenere risultati di qualità occorre sottrarsi alla logica delle "generiche lottizzazioni" che sviluppano ipotesi edificatorie verificate solo all'interno dei rispettivi comparti ed è necessario affrontare il tema a livello territoriale come studi e progetti di "parti di città" da valutare nel concreto risultato che verrà percepito dalla popolazione sia residente che non.

La programmazione e il coordinamento delle trasformazioni territoriali e urbane potranno avvalersi di:

- un documento di orientamento generale come potrebbe essere un "PROGRAMMA ORDINATORE DELLE AREE DI SVILUPPO" ovvero delle "NUOVE CENTRALITA' URBANE" che fissi gli obiettivi e le caratteristiche irrinunciabili degli interventi
- una organizzazione interna che si strutturi per affrontare con sufficiente capacità operativa il controllo e la gestione degli interventi anche con apporti di professionalità esterne

- individuazione delle caratteristiche e della funzione delle infrastrutture pubbliche che devono essere messe a “sistema” e riconfigurare la porzione di territorio considerata in stretta relazione con i bisogni l’area urbana più vasta. Il sistema viario, in particolare deve essere inquadrato nel sistema della mobilità urbana che favorisca la riduzione dell’uso di automezzi privati.
- rapporto con altri enti interessati alle scelte urbanizzative: comuni limitrofi, Parco del Ticino, Provincia, Regione
- indicazioni di metodo di analisi e di progettazione che favoriscano una elevata qualità progettazione, da quella urbanistica a quella architettonica a quella degli spazi aperti e del verde urbano
- proposizione di schemi attuativi con definizione di contenuti tecnici, elaborati grafici, documentazione allegata e forme di verifica e consultazione sulle proposte progettuali presentate

Obbiettivi e procedure per l'esame dei progetti di trasformazione territoriale

La costruzione della qualità urbana è frutto di una strategia che vede l'impegno di numerosi attori, non esclusi gli stessi cittadini che ne fruiscono i benefici.

L'efficacia degli strumenti disciplinari e normativi a disposizione non può prescindere dalla consapevolezza che l'insieme della comunità ha raggiunto su questo tema, innanzitutto che non si tratta di una questione estetica o una gratificazione dello spirito ma una necessità per dar vita ad un sistema pubblico in grado di far fronte alle continue minacce che la qualità della vita associata subisce da un mercato che tende a ridurre sempre più il perimetro dell'"uomo pubblico".

Il compito del piano è, tuttavia, quello di contribuire a raggiungere gli obiettivi di produzione della città in coerenza con la sua storia e con gli assetti in grado di valorizzare la qualità degli edifici e degli spazi pubblici e privati.

In questo sforzo si sono identificati i principali indicatori su cui confrontare l'efficacia dei progetti riferiti agli ambiti di trasformazione territoriale.

Parte Prima – Elementi di valutazione dei piani

AMBITI DI VALUTAZIONE	INDICAZIONI E OBIETTIVI
COERENZA TERRITORIALE	Compatibilità con gli strumenti di pianificazione programmazione territoriali sovracomunali (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Piano d'Area Malpensa, Piano di Coordinamento del Parco del Ticino)
CARATTERISTICHE DELL'AREA	Analisi morfologica dell'area e ubicazione che comporti il minor impatto ambientale. Salvaguardia di elementi di interesse naturale e storico interni ed esterni all'area. Rispetto della morfologia e della continuità ambientale con le aree adiacenti.
EFFICACIA/QUALITA' URBANISTICA	Salvaguardare il rapporto con il contesto circostante e l'integrazione con il sistema urbano di Cardano al Campo. Stabilire relazioni efficienti con i servizi fondamentali del Comune. Rinsaldare un legame con il "sistema" urbano del Comune evitando la costituzione di "corpi separati" rispetto al tessuto urbano comunale. Evidenziare l'intervento come sua articolazione specifica dotata di caratteristiche e funzioni proprie.
EFFICACIA/QUALITA' INSEDIATIVA	Perseguire la riduzione dell'occupazione dei suoli mediante una maggior compattezza insediativa e una massimizzazione degli spazi aperti. Rafforzare l'immagine urbana con soluzioni architettoniche precise e il più possibile unitarie nel comparto evitando l'assemblaggio di manufatti edilizi generici finalizzati al solo sfruttamento immobiliare del suolo. Stabilire relazioni virtuose con i caratteri ambientali presenti nel contesto. E' opportuno anche svolgere approfondimenti sulla evoluzione del luogo in cui si opera che possono suggerire il recupero di elementi

	<p>importanti dell'organizzazione del territorio cui riferirsi.</p> <p>Divisioni dei lotti che privilegi la regolarità dell'urbanizzazione in termini di minor dispersione e saturazione del territorio.</p> <p>Disposizione dei fabbricati che adottati matrici chiare e regolari.</p> <p>Scelta di assi di orientamento prevalenti degli edifici che generi una percezione d'insieme ordinata da strade e luoghi pubblici e che garantisca il maggior apporto solare e la miglior illuminazione naturale a tutti gli edifici.</p>
VIABILITA'	<p>Studio della nuova viabilità che sappia affrontare e risolvere le criticità già presenti nel sistema viario su cui si innesta l'intervento.</p> <p>La soluzione del problema viabilistico deve essere parte integrante dello studio del progetto e non sua appendice secondaria rispetto allo sfruttamento edilizio del suolo. Attenzione alla progettazione della immissione dei flussi di traffico sulla viabilità comunale.</p> <p>Verifica dell'incidenza dei carichi di traffico rispetto allo studio del traffico realizzato dal Comune nel 2005.</p> <p>Viabilità interna al comparto con caratteristiche dimensionali strettamente relazionata alla tipologia adottata. Per insediamenti residenziali a bassa densità, ad esempio, si privilegiano strade da "zone 30 residenziali".</p> <p>In ogni caso si adottano soluzioni di limitazione/mitigazione della velocità già in sede di progetto evitando il successivo ricorso a manufatti per la riduzione delle velocità (dissuasori etc.).</p> <p>Studio progettuale degli elementi di arredo urbano coerenti e omogenei per tutto il comparto.</p>
RETE CICLOPEDONALE	<p>Sistema dei percorsi ciclopedonali interni dotati di efficaci connessioni con la rete ciclabile esistente o di progetto.</p> <p>Garantire una continuità dei percorsi protetti e la non interferenza con i percorsi dei mezzi a motore.</p>
BARRIERE ARCHITETTONICHE	<p>Assenza di barriere architettoniche negli attraversamenti e nell'accesso agli spazi pubblici o comuni al comparto.</p>
SPAZI DI SOSTA	<p>Aree per parcheggio pubblico agevolmente fruibili e ben relazionate al sistema urbano esterno e alle funzioni previste nel comparto.</p> <p>Sicurezza degli accessi e delle immissione nei flussi di traffico di particolare intensità.</p> <p>Parcheggi realizzati in modo da schermare la vista degli autoveicoli in sosta dai luoghi pubblici.</p> <p>Evitare di utilizzare le sedi stradali come spazi di sosta incontrollata.</p> <p>Inserimento nelle aree di parcheggio di alberature in quantità e qualità adeguate alla necessità di buona copertura vegetale e valorizzazione ambientale dell'area.</p>

	<p>Disposizione dell'impianto vegetale secondo schemi progettuali chiari, regolari e non casuali.</p> <p>Uso di materiali di pavimentazione coerenti con gli indirizzi comunali proposti in contesti simili.</p>
VERDE PRIVATO	<p>Scelte di progetto inserite in un disegno unico con il verde pubblico.</p> <p>Le diverse modalità di fruizione tra verde pubblico e verde privato non devono compromettere la percezione di un quadro urbano organico frutto di un progetto coerente e la continuità del discorso "vegetazionale" dell'intero comparto.</p> <p>Assicurare la continuità del "sistema verde" sottolineandone le diverse funzioni con scelte appropriate delle specie vegetali.</p>
VERDE PUBBLICO	<p>La progettazione del verde pubblico riguarda le aree standard specificate dal PRG e gli interventi di arredo urbano cosiddetti minori (scelta degli elementi accessori, dei materiali, aiuole, verde di separazione etc).</p> <p>Ricerca della continuità tra le aree verdi interne e quelle esterne al comparto evitando la frammentazione e la separazione delle stesse ed esaltando le possibili connessioni dei corridoi ambientali ed ecologici.</p> <p>La realizzazione delle aree verdi deve uniformarsi al progetto comunale ovvero, qualora non disponibile, alle specifiche indicazioni che il Comune fornirà nel corso dell'attività istruttoria.</p> <p>Le valenze ludico-ricreative degli spazi di verde pubblico devono essere sostenute anche da una attenta progettazione e realizzazione degli interventi "minori" del comparto.</p> <p>La cura dei particolari comprende la selezione attenta delle essenze con funzione di controllo, comfort climatico e piacevolezza ambientale.</p> <p>Attenta valutazione degli oneri gestionali delle aree verdi confrontata con il potenziale utilizzo pubblico delle stesse per individuare il soggetto più appropriato.</p>
IMPIANTI TECNOLOGICI ED EFFICIENZA ENERGETICA	<p>Potenziamento e integrazione delle reti impiantistiche esistenti al servizio non solo del nuovo nucleo insediato ma anche del contesto urbano più ampio da esse servito. Interventi da stabilirsi in accordo con gli enti gestori.</p> <p>Isole di raccolta rifiuti adeguate al carico del comparto, di agevole accesso per gli utenti e per il servizio di raccolta.</p> <p>Mitigazione e schermatura delle aree di raccolta rifiuti dagli insediamenti e dagli spazi aperti al pubblico.</p> <p>Scelte illuminotecniche che riducano il consumo energetico, favoriscano il ricorso ad energie rinnovabili e siano rispettose delle norme sul contenimento dell'inquinamento luminoso.</p> <p>Disposizione dei corpi illuminanti che sottolinei gli aspetti paesaggistici più rilevanti dell'ambiente, degli spazi di pubblico interesse e dei percorsi più significativi.</p> <p>Differenziazione dell'intensità luminosa in rapporto alla funzione degli oggetti da illuminare con dispositivi per la riduzione in rapporto agli orari di utilizzo.</p>

	<p>Impianti di climatizzazione in grado di ottenere la massima efficienza nell'uso di energia.</p> <p>Sistemi di controllo e riduzione dell'inquinamento acustico interno ed esterno agli edifici.</p>
RECUPERO ACQUE METEORICHE	<p>Raccolta per usi condominiali eventualmente anche con la realizzazione di sistemi di raccolta a cielo libero.</p> <p>Realizzazione di vasche con possibilità di riutilizzo a scopo irriguo per la manutenzione delle aree verdi pubbliche e private.</p>
UTILIZZO DI MATERIALI ECO-COMPATIBILI	<p>Impiego di prodotti e materiali da costruzione con basso contenuto energetico, durevoli e riciclabili.</p> <p>Si dovrà privilegiare l'impiego di materiali naturali, non di sintesi petrolchimica, legati alla tradizione locale, con basso impatto ambientale sia nella produzione che nella posa e nella eventuale dismissione.</p>

Parte Seconda – Contenuti convenzionali

VARIANTI URBANISTICHE	<p>A-Varianti ammissibili nei limiti previsti dalla L.R. 23/1997 richiamata dall'art. 25 della L.R.12/2005.</p> <p>Sono varianti finalizzate a modifiche che non incidono sulla capacità di utilizzazione territoriale del comparto di pianificazione.</p> <p>Si riferiscono a modifiche di perimetro o normative e non alterano i parametri urbanistici previsti dal PRG.</p> <p>Consentono l'operatività del P.E. ma non ne mutano le caratteristiche urbanistiche e funzionali previste dal PRG.</p> <p>B- Varianti finalizzate a modificare i parametri urbanistici o a intervenire su aree già individuate come standard nel PRG.</p> <p>Sono varianti che alterano i parametri urbanistici e la capacità d utilizzazione fondiaria del comparto.</p>
PROGRAMMI INTEGRATI DI INTERVENTO	<p>Le proposte di PII dovranno aderire ai requisiti stabiliti dal Documento di Inquadramento approvato dal Consiglio Comunale con delibera n. 46 del 13.7.2006.</p>
GOVERNANCE TERRITORIALE E ACCORDI DI PIANIFICAZIONE PUBBLICO-PRIVATO.	<p>Gli accordi di pianificazione che coinvolgono il Comune e soggetti privati devono tendere a realizzare gli obiettivi previsti dal Documento di Inquadramento approvato dal Consiglio Comunale con delibera n. 46 del 13.7.2006.</p> <p>Essi devono perseguire condizioni di efficacia ed equità delle scelte urbanistiche.</p> <p>Parte integrante degli accordi di pianificazione pubblico-privato deve essere la stima dell'incremento di valore patrimoniale prodotto dalla variante rispetto alla situazione urbanistica precedente.</p> <p>La valorizzazione immobiliare delle aree coinvolte dal piano deve contribuire al maggior carico finanziario che lo sviluppo urbano impone alla finanza locale. Tale compensazione si attua riconoscendo al Comune una</p>

	<p>quota di almeno la metà del plusvalore generato dalla modifica urbanistica in una delle seguenti forme:</p> <ul style="list-style-type: none"> - compensazione economica - cessione di immobili di interesse pubblico legati al programma di opere pubbliche - realizzazione di opere pubbliche previste nel programma triennale <p>La stima del plusvalore immobiliare risulta dalla differenza tra la valutazione del valore immobiliare di mercato del comparto dopo la variante urbanistica rispetto a quello antecedente.</p>
SCHEMA DI CONVENZIONE-TIPO	<p>Lo schema di convenzione-tipo deve essere adeguato secondo le novità legislative introdotte dal D.Lgs 163/2006.</p> <p>In particolare devono essere disciplinati.</p> <ul style="list-style-type: none"> - la realizzazione delle opere pubbliche primarie e secondarie secondo le modalità di affidamento stabilite dal D.Lgs 163/2006 (esecuzione diretta da parte dei privati di opere di urbanizzazione primaria fino alla soglia europea e affidamento con gara sopra tale soglia e per tutte le opere di urbanizzazione secondaria). - l'individuazione del sistema di gestione ottimale delle aree standard in relazione alle effettive potenzialità di utilizzo delle stesse (interesse comunale o di quartiere) - l'esecuzione anticipata delle opere infrastrutturali fondamentali (opere primarie) rispetto al rilascio del primo permesso di costruire o DIA per gli interventi privati - la nomina del collaudatore in corso d'opera con oneri a carica dei soggetti privati.

Regolamento Edilizio e rapporto tra progetto edilizio e qualità urbana

Il ruolo principale dell'ente locale sta nella promozione di una attività edilizia responsabile e rispettosa dei luoghi attraverso strumenti di pianificazione, di regolamentazione e di gestione del territorio.

Il Comune di Cardano al Campo ha da poco, dalla fine del 2008, rinnovato il proprio Regolamento Edilizio ponendosi all'avanguardia per le scelte a favore del risparmio energetico, l'utilizzo di fonti di energia rinnovabili e l'impiego di tecnologie bioclimatiche.

La qualità dell'abitare è il filo conduttore che lega tra loro i diversi temi sui quali il regolamento si esprime. E' questo il significato che si vuole dare a questo rinnovato strumento per rispondere a sempre più precise necessità espresse dai cittadini nelle più diverse occasioni di confronto pubblico (bilancio partecipativo, forum di Agenda 21 etc.).

Detto in altre parole, il regolamento edilizio, stabilisce uno stretto legame tra efficienza del fabbricato, salubrità degli ambienti di vita interni ed esterni, qualità dell'edificio e armonia con il paesaggio costruito e non.

Per ottenere questo risultato si sono evidenziati i tre ambiti nei quali queste esigenze si esprimono:

- qualità del costruito
- qualità ed efficienza energetica
- qualità della dotazione di verde urbano

Il controllo della qualità e della forma della città deriva dalle regole del buon costruire oltre che dalle regole per il governo del territorio.

I parametri più importanti, oggi, sono considerati quelli dettati dal piano sul volume, le distanze e le altezze dei vani. La progettazione di un edificio è governata, per gli organi comunali di controllo, dai parametri urbanistico-edilizi senza una valutazione complessiva dell'organismo edilizio in termini qualitativi ed estetici. La valutazione estetica non è contemplata perché ritenuta, a torto, discrezionale.

La combinazione di queste tendenze, oltre alle esigenze che provengono dal mercato edilizio, produce un notevole grado di omologazione – e banalità – progettuale senza riguardo per il contesto nel quale si opera.



La qualità degli edifici recenti e degli spazi aperti è, invece, un'esigenza primaria per la quale impegnare le buone pratiche di progettazione degli spazi urbani: strade, piazze, parchi, aiuole, viali alberati, regole di proporzione dei fabbricati,

e coordinamento delle tipologie edilizie sono gli elementi fondamentali dell'identità locale.

Tutto il repertorio “progettuale” che vediamo accumularsi sul tavolo dell’Ufficio Tecnico appare, da questo punto di vista, regressivo; in sostanza fa ancora capo a un’idea di città come mera soddisfazione di esigenze individuali “interpretate” (o forse manipolate?) dal mercato edilizio.

Selezionare i principali tipi edilizi e definire alcune condizioni di base per una corretta progettazione delle aree di espansione urbana può costituire un utile contributo del Regolamento Edilizio al riordino urbanistico del territorio locale.

Le modalità tecniche della presentazione del progetto devono essere oggetto di particolare riflessione.

Il progetto edilizio deve essere sempre esauriente, ben documentato e gli elaborati devono essere presentati non come semplice atto burocratico per adempiere alle prescrizioni regolamentari ma come indicatori del lavoro di analisi e delle motivazioni che sono alla base della scelta progettuale adottata.



L’approccio deve manifestarsi attraverso indicazioni normative orientate allo sviluppo sostenibile per l’intero territorio comunale, mediante una politica attiva di difesa e valorizzazione delle potenzialità urbane di Cardano al Campo.

Le finalità delle norme consistono nella riqualificazione architettonica, paesaggistica, ambientale del territorio comunale, e nella tutela delle sue risorse, attraverso l’individuazione di indicatori relativi alla funzionalità, fruibilità e benessere.

Questi requisiti, espressi sotto forma di regole normative, disciplinano:

Non vi sono progetti piccoli e di valore trascurabile, si è già sottolineato: tutti possono e debbono concorrere a migliorare la città in cui viviamo.

I principali elementi da considerare in questo caso sono:

- rapporto con l’intorno esteso ad un ambito significativo. In particolare nel centro storico;
- coerenza compositiva dove gli elementi architettonici (volumi, aperture, porticati, copertura stiano tra loro in un rapporto organico e consentano una chiara leggibilità tipologica dell’edificio
- scelta dei materiali ponderata per qualità e appropriatezza;
- studio delle sistemazioni esterne come giardini recinzioni e manufatti di pertinenza.

Il nuovo Regolamento Edilizio dovrà rispondere alla richiesta di un corretto rapporto con le risorse ambientali locali rispondendo a specifici requisiti attenti alla conservazione delle caratteristiche fondamentali del territorio.

- La protezione acustica dei nuovi edifici e degli ambienti interni in particolare per le aree più esposte (SS 336, prossimità di zone produttive);
- La massima permeabilità dei suoli ed il recupero integrale delle acque, mediante un sistema di raccolta e di utilizzo delle acque meteoriche e una loro dispersione negli spazi a verde attraverso un idoneo progetto di smaltimento;

- Gli spazi a verde privato e la qualificazione paesaggistica dell'ambiente esterno. La progettazione ecologica funzionale del verde deve far parte integrante dell'intero intervento di trasformazione di un'area.
- Regole per favorire una edilizia intelligente e controllare gli indici di permeabilità, o assorbimento, e recupero delle acque di pioggia, i parametri di accettabilità dell'inquinamento acustico e atmosferico, nonché l'utilizzo dell'energia solare, quale fonte alternativa, nell'ambito della politica del risparmio energetico, in particolare nell'ambito di piani attuativi.

Ad un ormai diffusa crescita, costante ed inarrestabile, della domanda di recupero edilizio attraverso un processo di valorizzazione del patrimonio esistente non corrisponde un parallelo adeguamento degli strumenti normativi di guida e controllo degli interventi edilizi.

Al di là del rapporto che le norme hanno con la forma del costruito, resta il fatto che esse appaiono di difficile applicazione nel riuso dell'esistente.

Edifici nati per assolvere a determinate funzioni si trovano spesso a non poter più soddisfare le mutate esigenze legate alle destinazioni d'uso, i cui standard si evolvono inevitabilmente nel tempo e ciò sia a livello distributivo-architettonico che di comfort ambientale.

Il Comune di Cardano al Campo ha già, a sua volta, realizzato considerevoli investimenti finalizzati alla riqualificazione dell'ambiente urbano.

- Riqualificazione della Piazza S. Anastasio ed aree adiacenti
- Riqualificazione della Piastra di copertura della S.S. 336 con la realizzazione dei primi due lotti funzionali.
- Interventi di arredo urbano connessi con Piani di Recupero di iniziativa privata.
- Dotazione di parcheggi al margine del centro urbano.
- Riqualificazione dell'area mercato.
- Incentivi ad interventi privati di riqualificazione dei frontespizi degli edifici.

E', quindi, di fondamentale importanza coordinare le diverse iniziative pubbliche con una coerente disciplina degli interventi privati per garantire la necessaria efficacia degli investimenti pubblici e privati.

14

La città sociale

Le strategie di pianificazione territoriale si fondano sulla consapevolezza che esiste sul territorio un capitale sociale costruito nel tempo che rappresenta la vera e propria “anima dei luoghi”.

Il tessuto sociale si conforma alle opportunità che il territorio offre ma, a sua volta, contribuisce a stimolare nuove necessità ponendo le premesse per nuove relazioni e la costruzione di nuovi luoghi in cui esprimerle.

Per mettere a punto una strategia di miglioramento delle prestazioni di servizi occorre verificare le esigenze dei cittadini e del sistema economico in un arco di tempo medio cercando di interpretarne le tendenze .

Il punto che riteniamo fondamentale e sul quale orientare le scelte è che si andrà sempre più a configurare un SISTEMA INTEGRATO di spazi pubblici e di servizi che assume la forma di RETE TERRITORIALE.

La risposta ai bisogni di cittadini e imprese è sempre più affidata alla capacità di fare sistema: elaborare proposte organiche e non settoriali, condividere soluzioni e programmi sono i modi più indicati per fornire risposte efficaci e coerenti con le effettive relazioni che già si intrecciano sul territorio.

Si individuano da subito almeno due opportunità in questa direzione: l'elaborazione congiunta degli strumenti urbanistici (in particolare delle “previsioni strutturali” dei piani urbanistici comunali che definiscono le grandi scelte di assetto territoriale, e identificano i valori e gli obiettivi non negoziabili che sono l'espressione dell'integrità fisica, dell'identità ambientale, storica, culturale, e la struttura portante dell'infrastrutturazione e attrezzatura sociale del territorio); l'elaborazione alla scala intercomunale delle politiche e dei progetti di coesione urbana.

Il Comune di Cardano al Campo ha puntualmente affrontato il tema della quantità e qualità dei servizi pubblici dotandosi di un Piano dei Servizi già nell'anno 2003 secondo i dettami della legge regionale 1/2001.

Il bilancio delle politiche dei servizi condotte sulla scorta del Piano dei Servizi, delle realizzazioni positive così come delle difficoltà evidenziate, costituisce la base su cui valutare le scelte del piano.

L'indagine sulla consistenza, sulla qualità ed efficienza dei servizi pubblici ha richiesto un completo aggiornamento della rappresentazione fornita dal Piano dei Servizi sia per la necessità di aggiornarne la ricognizione a suo tempo condotta, sia per identificarne più approfonditamente le necessità di riequilibrio/integrazione segnalate dalla crescita demografica e dai mutamenti della composizione sociale del territorio.

LA DOTAZIONE DI AREE PER SERVIZI NELL'ATTUALE P.R.G.

Aree per servizi alla residenza = mq. 447.767

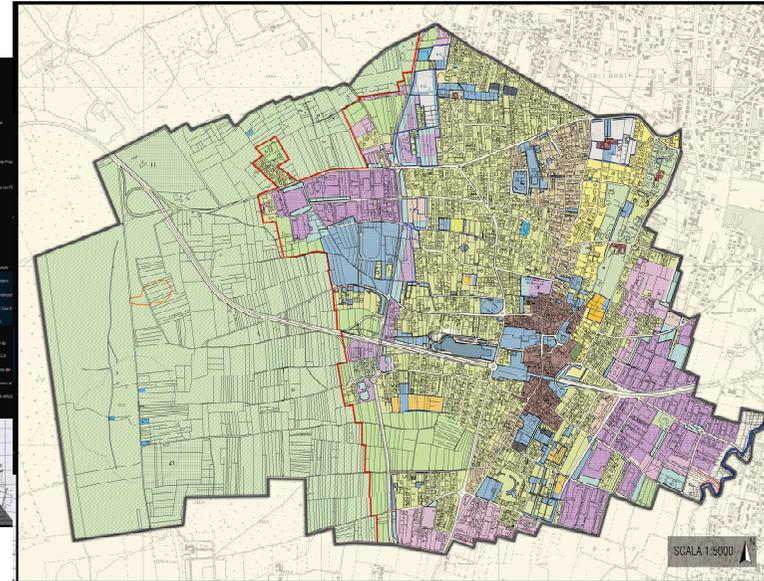
La dotazione di standard per abitante risulta:
Totale aree a standard di Variante mq. 452.960

Capacità insediativa di Variante ab. 15.419 ca.

Pari a 29,38 mq./ab.

Aree per attrezzature generali = mq. 285.237

Aree per servizi alla produzione = mq. 149.652



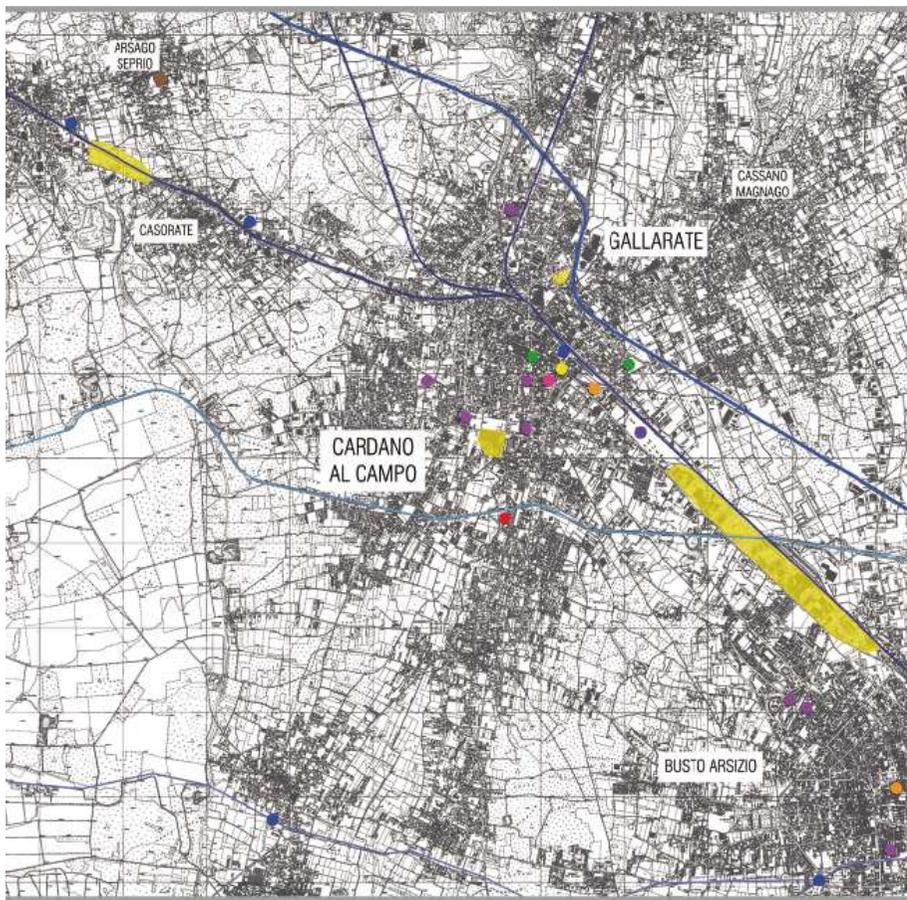
I Sistemi Sovracomunali

Le intense relazioni territoriali del Comune di Cardano al Campo, in particolare con la polarità rappresentata dal Comune di Gallarate, non possono non essere considerate in una corretta programmazione dei servizi. In altra parte di questo documento (capitolo 3 – il contesto di riferimento) si è trattato delle relazioni sistemiche con l'area circostante e della necessità di pianificare con uno sguardo a scale diverse e più ampie di quella comunale.

Le considerazioni fatte sono ancor più evidenti se declinate nell'ambito dei servizi e di quello che va sotto il nome di "città pubblica".

A livello del Piano dei Servizi, l'esistenza di un Sistema Sovracomunale è importante per valutare la dotazione di determinati servizi all'apparenza carenti in un Comune ma presenti in modo deciso nel Comune limitrofo e di conseguenza con un raggio di azione che copre entrambi.

Il Comune di Cardano al Campo "dipende" dalle polarità urbane di Gallarate e Busto Arsizio per tutta la gamma di servizi urbani di rango superiore.



Ne sono un esempio i servizi presenti nel comune di Gallarate come: le scuole superiori (liceo scientifico, liceo classico, magistrali, IPSIA, ITIS, ITC, ...); l'ospedale; i poli commerciali; la pretura.

Questi servizi sono dimensionati e strutturati per soddisfare un raggio di influenza che copre anche il territorio di Cardano al Campo. Così come la Città di Busto Arsizio dispone della Casa Circondariale, del Tribunale, del polo espositivo di Malpensa Fiere.

La gravitazione di Cardano al Campo rispetto alle aree urbane adiacenti è stata valutata ed è da considerarsi fisiologica ed in linea con le indicazioni di corretta organizzazione del territorio fornite dal PTCP della Provincia di Varese.

I rilievi che essa sollecita sono di tipo trasportistico e di efficienza del sistema mobilità nell'area Busto Arsizio-Gallarate-Malpensa.

In particolare balza all'occhio l'estrema debolezza dell'offerta di trasporto pubblico che rappresenta il vero vulnus che ostacola un completo soddisfacimento dei bisogni dei cittadini nei confronti di queste categorie di servizi.

La particolare collocazione del comune di Cardano al Campo indica nel tema delle interferenze tra infrastrutture d'area e tutela ambientale l'elemento centrale sul quale costruire la strategia per la qualità urbana e del territorio.

Il Sistema Ambientale

Dall'analisi del Sistema Ambientale sono stati individuati gli elementi strutturanti delle rete ecologica esistente in coerenza con le indicazioni del PTCP della Provincia di Varese.

A partire dalla classificazione acquisita del sistema ambientale in :

- CORE AREAS;
- BUFFER ZONES;
- GREEN CORRIDORS;
- STEPPING ZONES.

Si sono definiti i caratteri del sistema locale in relazione al contesto ambientale di riferimento.

La CORE AREAS rappresenta il cosiddetto “cuore” della rete ecologica, area di concentrazione di elevata biodiversità ed elevati valori ambientali. Questa categoria può essere individuata nella **BRUGHIERA** che si estende tra il tessuto urbanizzato di Cardano al Campo e il sedime aeroportuale di Maplensa.

Le BUFFER ZONES, aree verdi di dimensione inferiore rispetto alle core areas, che possono comprendere verde pubblico o privato in grado di partecipare alla creazione di una rete ecologica, possono rinvenirsi nelle aree di margine della brughiera ed in particolare in quella area che abbiamo chiamato “**CAMPAGNA URBANA**” che fa da ammortizzatore delle pressioni antropiche dell'insediamento urbano.

A collegamento dei due elementi sopra descritti, i GREEN CORRIDORS sono chiamati a dare continuità alla rete, stabilendo legami tra le diverse parti anche se spesso in condizioni difficili. Nelle condizioni di Cardano al Campo le fasce di connessione possono essere rappresentati da segmenti di fasce naturali o da tracce di paesaggio rurale sopravvissuto. Più spesso è necessario costruire una continuità riconoscibile con interventi mirati frutto di un'attenta analisi e studio dettagliato dei luoghi tenendo conto utilizzando al meglio gli spazi residui o che ricreando connessioni anche simboliche. In questo ambito si segnala il tratto del **TORRENTE ARNO** che percorre il confine est del territorio. Questo elemento è un prezioso elemento di continuità del corridoio ecologico fluviale che si condivide con i comuni di Gallarate e Samarate.

Infine Le STEPPING ZONES o aree d'appoggio che hanno la funzione di completare gli elementi di discontinuità dei corridoi ecologici. Nel nostro caso si possono individuare **singole aree naturali** poste nel tessuto urbano, siano esse pubbliche (parchi comunali) o private con particolari valenze ambientali (parchi storici, aree verdi di qualità) soprattutto se in zone di pregio morfologico.

Con tale approccio metodologico si è potuto considerare il verde dell'area della brughiera, a ovest dell'area urbana, come fulcro di un sistema di aree che innerva l'area urbana e si collega con le aree spondali poste a est, aumentando le capacità ambientali delle singole parti e le mette a sistema facendole partecipi di un'unica rete ecologica.

Il Sistema dei Servizi Urbani

La logica che ha presieduto alle localizzazioni ed al dimensionamento dei servizi risponde all'esigenza di formazione di sistemi e di rapporto con le sue parti, e tiene conto delle disponibilità di aree libere o di favorevoli condizioni di accessibilità dei siti.

Il censimento dei servizi esistenti sul territorio comunale avvenuto in occasione dell'approvazione del Piano dei Servizi del 2003 ha consentito di costituire una banca dati che consente di interrogare e verificare quanti servizi di diversa natura coesistano all'interno della stessa area (ad es.: centri di quartiere, a carattere socio-culturale, assistenziale, ricreativo).

Una apposita scheda di rilievo ha consentito di aggiornare e ampliare i dati a disposizione sui servizi esistenti e di integrarli con i servizi più recenti attivati nel comune. Oltre ai dati sugli aspetti fisico-morfologici delle strutture a disposizione si sono rilevate le condizioni di accessibilità e le caratteristiche dell'utenza.

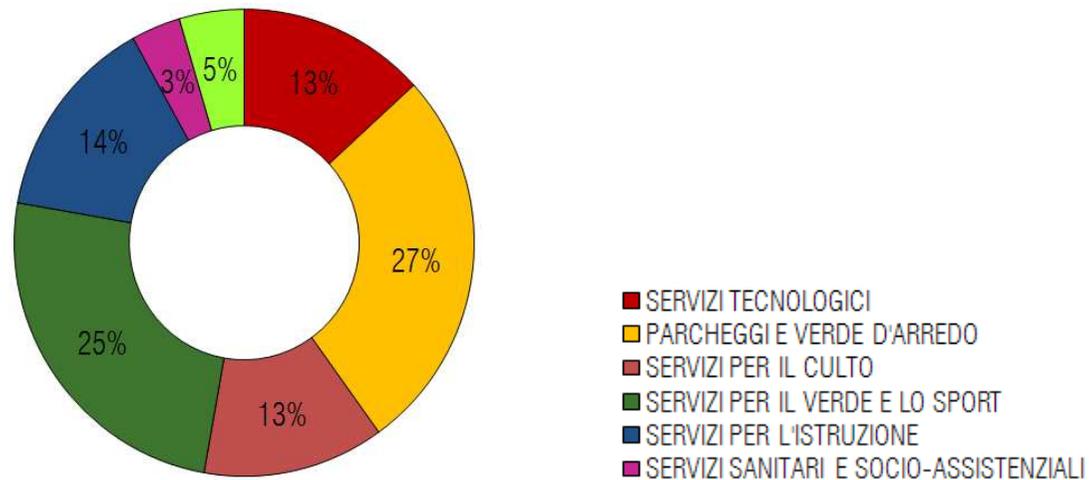
Il rilievo dell'esistente e la verifica del soddisfacimento del fabbisogno è stata in seguito articolata per categorie di aree per servizi, per quartieri e per tipologia di insediamento che genera il fabbisogno (residenziale/non residenziale).

Nel rilevare i servizi esistenti e nel determinare il soddisfacimento dello standard quantitativo è stata utilizzata la suddivisione, di massima, in "quartieri", sebbene incerta la definizione dei limiti di quest'ultimi, che sicuramente rappresentano una realtà di maggiore dettaglio per la verifica di dotazione di esistente e per il progetto.

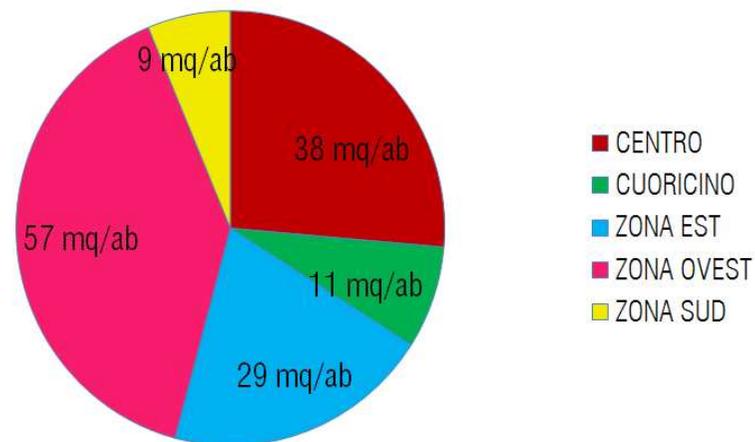
Dal rilievo effettuato emerge, come prima necessità, la carenza di servizi di "prima generazione" in alcune zone del comune.

INFRASTRUTTURE DI RETE

1. ACQUEDOTTO. A Gestione pubblica affidata in convenzione a AMSC, azienda controllata dal Comune di Gallarate. L'approvvigionamento idrico è sufficiente, anche nell'ipotesi di incremento abitativo secondo le previsioni di piano. Vanno tuttavia verificate le condizioni di efficienza delle sostituire gradualmente la rete in stato di degrado nel centro storico e in aree di antica urbanizzazione.
2. RETE ILLUMINAZIONE. La gestione è stata affidata a società esterne in convenzione. Si manifesta la necessità di adeguare la rete alle esigenze di efficienza e risparmio energetico.
3. RETE FOGNATURA. Si sta completando la rete comunale con gli interventi nelle zone Sud (Via Torino - Bari – Siena – Firenze) e nord (Via Alpi-Appennini). Occorre monitorare lo stato di conservazione della rete nelle aree centrali.
4. RETE GAS. A Gestione privata convenzionata (GEI Crema) cominciata agli inizi degli anni '60 ha esteso la rete su tutto il territorio. Necessità negli ultimi anni di eseguire anelli di convogliamento, così da garantire l'erogazione in modo costante.



Interpolando, in seguito, i dati dei servizi e quelli della popolazione, otteniamo le dotazioni di servizio per abitante, differenziate a seconda del quartiere:



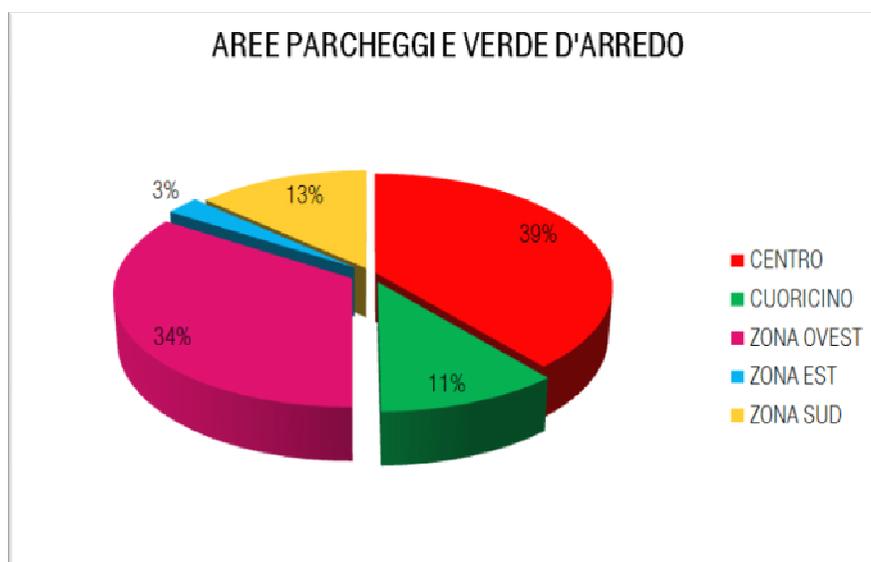
La lettura della distribuzione dei servizi sul territorio deve tener conto della particolare forma dell'urbanizzazione e delle sue matrici storiche. Il peso più rilevante dell'area ovest è, ovviamente, determinato in larga misura dalla presenza della zona degli impianti sportivi che occupano superfici rilevanti.

La relativa scarsità delle dotazioni del quartiere Cuoricino è data in parte dalla stretta dipendenza dal centro urbano per importanti servizi come quelli amministrativi e il mercato e, in parte, dal peso insediativo che questo quartiere.

Analizzando nel dettaglio le varie tipologie dei Servizi e la loro collocazione, si nota come la distribuzione di questi ultimi presenti sia strettamente relazionata alle destinazioni prevalenti: un quartiere, come ad esempio la Zona Industriale Ovest, si caratterizza per una ampia dotazione di servizi ma solo della tipologia legata alle attività produttive, mentre è carente di tutte le altre pur avendo al suo interno degli ambiti residenziali.

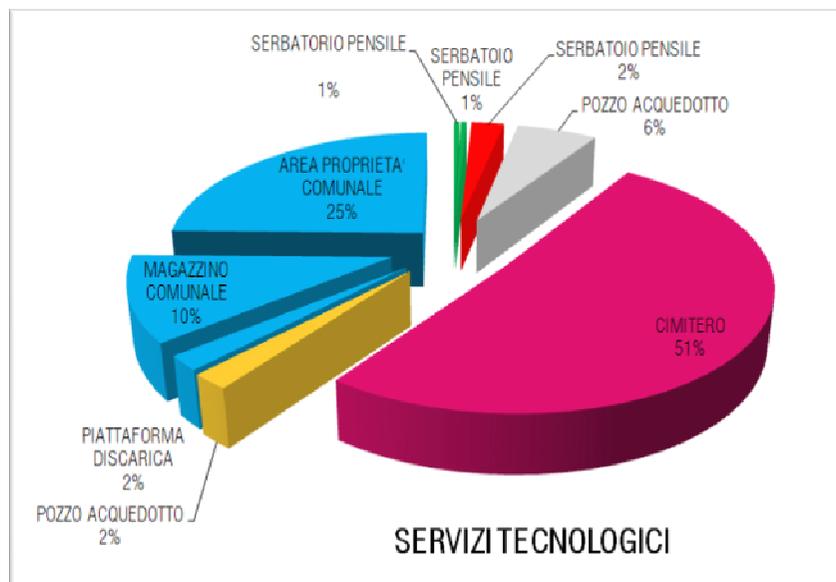
Si riportano nelle tabelle seguenti le varie tipologie di Servizi e la loro collocazione nel dettaglio.

Aree parcheggi e verde d'arredo



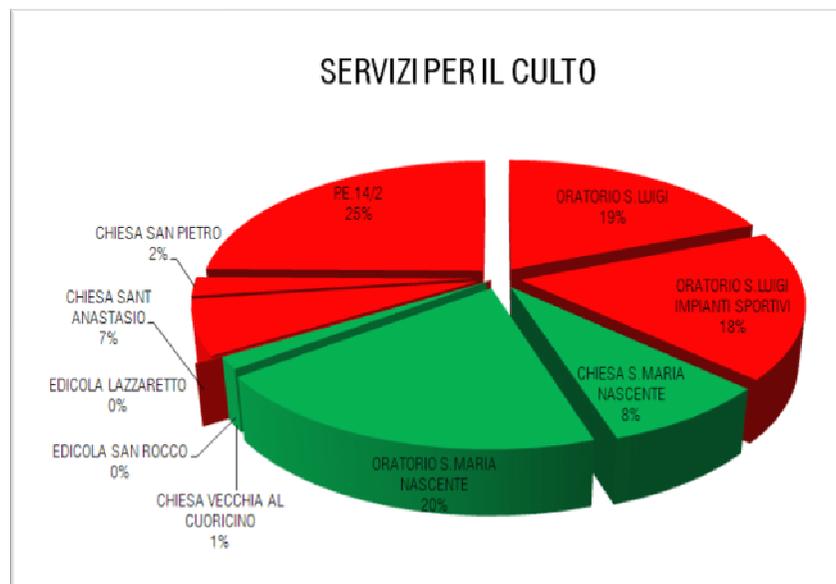
I Parcheggi a servizio della residenza, sono situati in maggioranza nel centro, dove si trovano grandi aree a parcheggio, come la Piazza Mercato, il parcheggio adiacente l'area cimiteriale e il nuovo parcheggio di Via al Parco, mentre i parcheggi a servizio del settore produttivo e terziario sono collocati in maggior numero nella Zona Industriale Ovest, per la massiccia presenza di attività produttive di recente costituzione.

Servizi Tecnologici



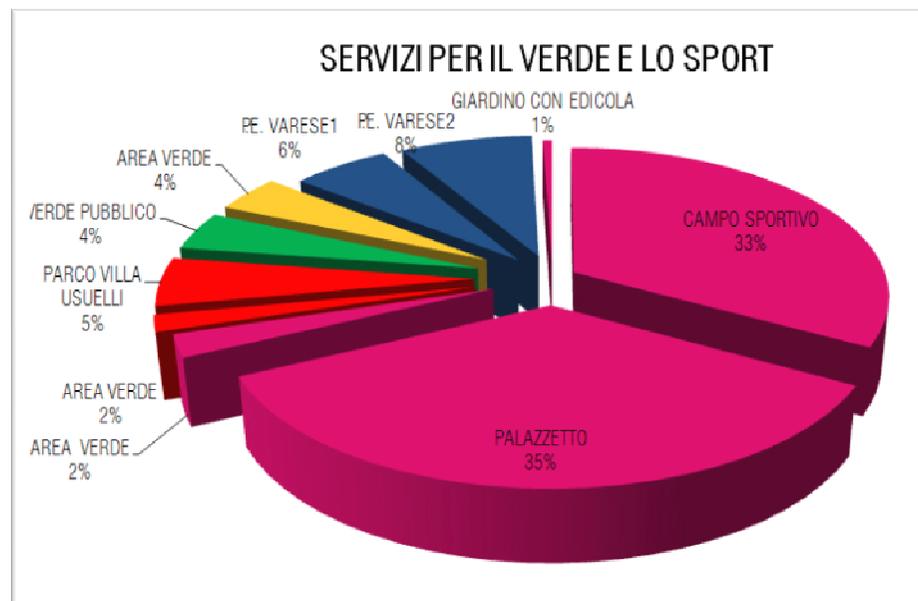
I Servizi Tecnologici sono principalmente situati in maggior numero nella Zona Industriale Est, anche se come estensione territoriale prevale la Zona Industriale Ovest per la presenza del Cimitero, che ha una superficie pari a circa 10.000 mq. Da notare come alcuni dei Servizi Tecnologici sono collocati nell'area protetta del Parco Lombardo della Valle del Ticino.

Servizi per il Culto



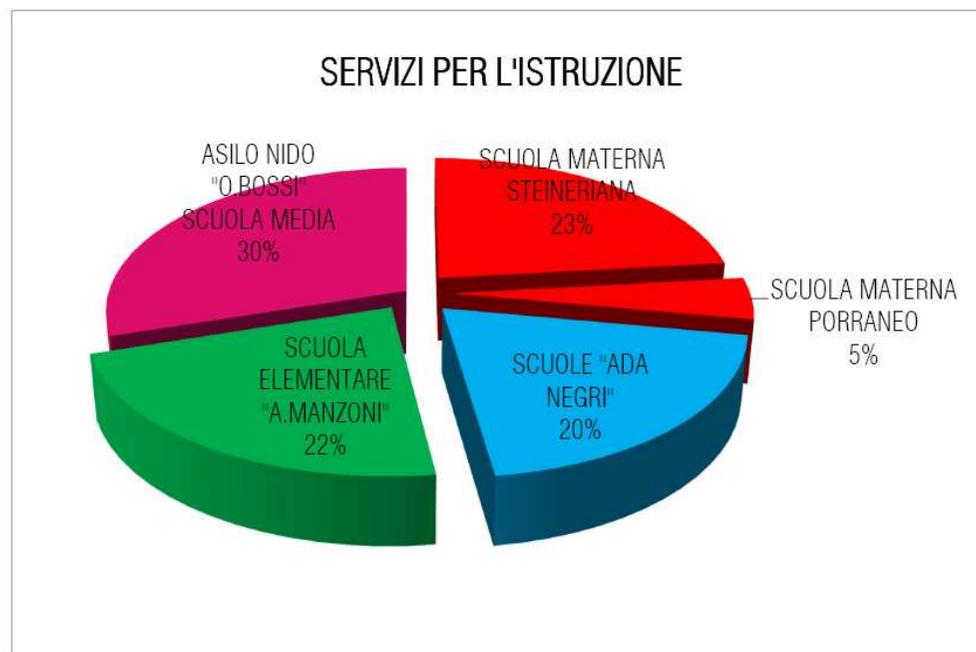
I Servizi per il Culto si trovano esclusivamente nei due quartieri più antichi: Centro e Cuoricino. Questi servizi comprendono quattro Chiese: la chiesa parrocchiale di Sant' Anastasio; la chiesa di San Pietro; il santuario di Santa Maria Nascente; la chiesa di Santa Maria Nascente; due Oratori: l'oratorio di San Luigi e l'oratorio di Santa Maria Nascente; e diverse Edicole e Cappelle votive.

Servizi per il Verde e lo Sport



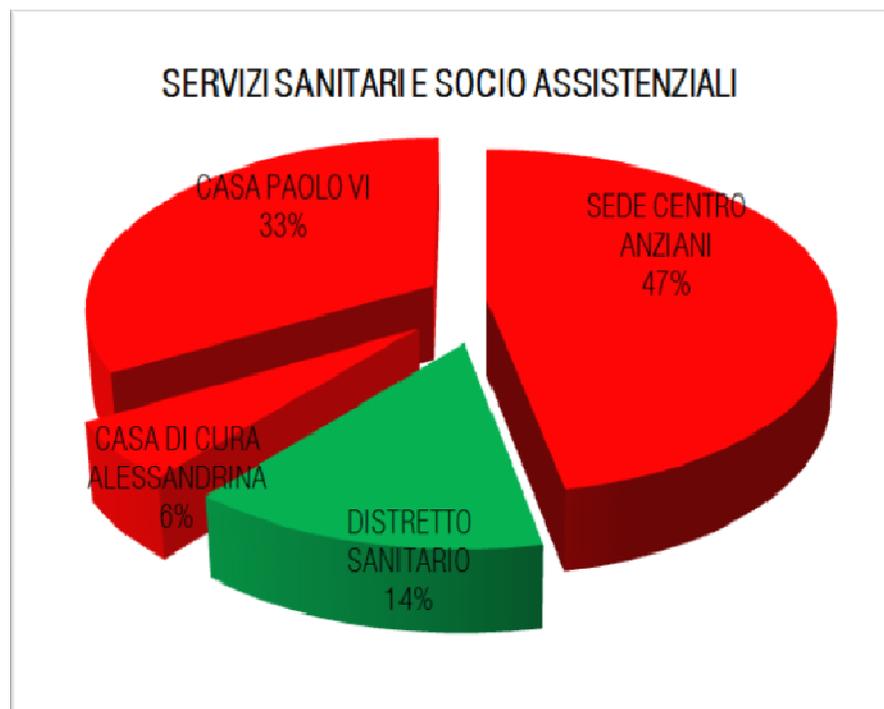
I Servizi per il Verde e lo Sport sono situati principalmente nella Zona Industriale Ovest e consistono in aree sportive attrezzate con impianti per diverse discipline per lo sport e strutture destinate allo svago e alla ricreazione. Da specificare che le aree attrezzate per lo sport sono gestite da associazioni sportive cardanesi con convenzioni che prevedono l'utilizzo agevolato per specifiche fasce di cittadinanza e per particolari esigenze sociali.

Servizi per l'Istruzione



I Servizi per l'Istruzione sono presenti in tutti i quartieri fuorché nella Zona Industriale Sud. Si tratta di servizi per l'istruzione dell'obbligo (scuola materna, elementare, media). A questo settore iscriviamo anche l'Asilo Nido Comunale anche se la sua corretta definizione lo include nei servizi sociali.

Servizi sanitari e socio-assistenziali



I Servizi Sanitari consistono in un Distretto Sanitario, nel quartiere del Cuoricino, nella farmacia Comunale e nel Centro Prelievi gestito dall'Azienda Speciale del Comune. Sono presenti anche due edifici residenziali destinati a ospitare prevalentemente persone anziane autosufficienti. Si tratta della "Casa Alessandrina" di via Marconi e la Casa Paolo IV in fase di ristrutturazione.

Sono presenti servizi Socio-Assistenziali immateriali di rilevante impatto sul sistema sociale comunale rivolti a:

- Assistenza economica alle famiglie in funzione anticrisi;
- Servizio di assistenza domiciliare;
- Integrazione retta per ricoveri;
- Telesoccorso;

- Affidamento familiare;
- Adozione familiare;
- Servizio inserimento lavorativo;
- Sportello immigrati;
- Banca del Tempo.

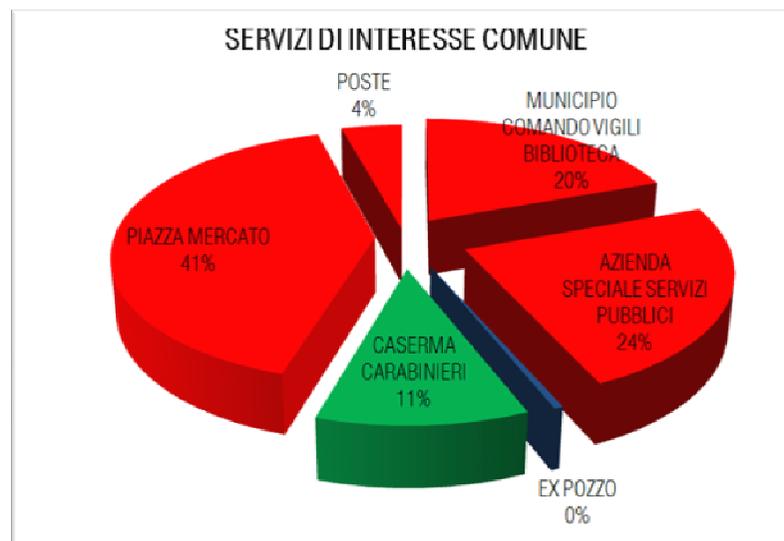
Sono in atto, inoltre, diversi Progetti Sociali come:

- Progetto Eta Beta;
- Progetto Fuori Pista;
- Progetto Equal;
- Progetto pari Opportunità;
- Progetto Terza Media;
- Progetto Intrecciare Percorsi.

Le diverse attività sociali, assistenziali ed educative trovano ospitalità in spazi di proprietà comunale prevalentemente ottenuti in edifici dismessi da altre funzioni come le ex scuole Pascoli. Da citare, inoltre, la significativa presenza di circoli ed associazioni private volontarie come:

- Centro ricreativo anziani;
- Il Seme;
- L'Arca;
- Coop degli Arsaghi;
- Coop San Martino.

Servizi di Interesse Comune



I Servizi di Interesse Comune si trovano concentrati nel quartiere del Centro e in minima parte al Cuoricino e nella Zona Industriale Est. Questo aspetto rafforza il ruolo di catalizzatore urbano che assume il quartiere del Centro rispetto a tutto il territorio comunale in quanto ospita i maggiori servizi di interesse pubblico a scala comunale.

La casa come servizio sociale

Nella città moderna anche l'abitazione diventa un problema che non può essere abbandonato alle soluzioni individuali. C'è (c'è sempre stata) l'esigenza di assicurare all'insieme degli interventi individuali e privati un disegno complessivo, delle regole certe, che contribuiscano a rendere la città qualcosa di diverso da un insieme di elementi dissonanti: a questo serve la regolamentazione urbanistica ed edilizia.

Il Piano di Governo del Territorio nel può prescindere da un serio esame del "bisogno casa" espresso dalla popolazione locale.

Nasce la necessità di governare il mercato delle abitazioni con interventi pubblici orientati a soddisfare la necessità di accesso alla casa dei ceti meno abbienti: case a canone sociale o moderato, sostegno alla produzione di abitazioni in affitto anche sul mercato privato.

Il Comune di Cardano al Campo è presente sul mercato della casa con i seguenti immobili:

Casa Alessandrina in via Marconi (8 alloggi)

Casa Paolo Vi (29 alloggi- in fase di completamento)

Casa Quartiere Seprio (progetto ristrutturazione per 28 alloggi in fase di avvio)

Alloggi di via F.lli Cervi (24 alloggi)

Alloggi in via Gramsci/via della Selva (2 alloggi)

L'insieme degli interventi comunali costituisce un importante fattore di equilibrio del mercato locale che contribuisce in maniera sostanziale alla coesione sociale della comunità.

Gli strumenti di intervento per la città sociale

La città sociale non è formata solo la dotazione di servizi che essa è in grado di fornire. Si tratta di un complesso disegno urbano che organizza gli elementi di base di cui si compone la città e che si fa carico delle esigenze e dei bisogni di tutti i cittadini, e che guarda al futuro creando opportunità di sana crescita per le nuove generazioni.

La città sociale è fatta dei luoghi fisici e delle relazioni che mettono in relazione gli abitanti tra loro all'interno dei confini amministrativi e tra loro e le altre strutture della vita sociale presenti nei territori di comuni limitrofi.

Da questa considerazione discende la necessità che il piano urbanistico si strutturi attorno ad **un sistema qualificato di aree, luoghi, ambienti e strutture di carattere naturale, storico, civile e religioso tra le quali si realizzi un nesso urbano chiaro e coerente che segni la presenza di una forte coesione territoriale: una riconoscibilità della comunità di Cardano al Campo.**

La costruzione di questo progetto urbano è favorita da particolari dotazioni che nel comune di Cardano al Campo si sono accumulate nel tempo come:

- appartenenza ad un'area di intensità di sviluppo economico
- dinamismo della popolazione residente ed elevata mobilità sociale
- dotazione di base già di ottimo livello quantitativo e prestazionale
- presenza di risorse e luoghi riconoscibili e ad elevato valore simbolico (centro storico, brughiera)

Accanto a questi fattori propulsivi l'analisi dell'attuale situazione dei servizi locali ha messo in luce come ve ne siano altri che ostacolano un pieno dispiegamento delle potenzialità del progetto:

- assenza di una gerarchia del ruolo territoriale più o meno esteso di ciascun servizio
- assenza di valutazione sulle più opportune strategie gestionali in relazione al singolo servizio
- necessità di reperire fonti di finanziamento più articolate e differenziate

Il progetto di città pubblica non può non tener conto della difficile situazione economica e del rapporto tra scelte di pianificazione territoriale e fiscalità locale.

Nel periodo di intensa crescita degli anni 2002-2008 si è accentuata la dipendenza della capacità di spesa dei comuni dalle risorse fornite dal ciclo immobiliare.

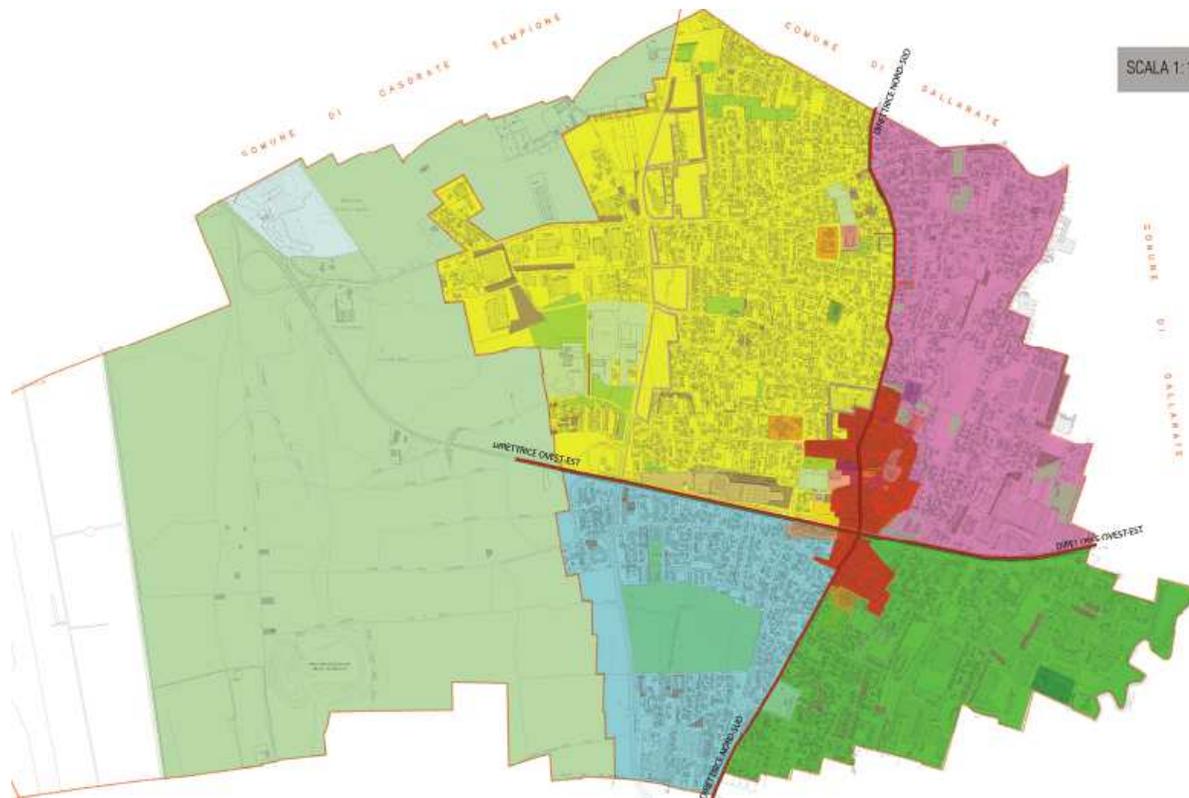
E' noto che la crescita edilizia recente ha determinato il flusso di entrate ma ha, altresì, determinato anche la crescita del fabbisogno e lo sposta nel tempo al momento in cui si manifesterà la richiesta di nuovi servizi da parte dei nuovi abitanti.

Di fronte alle nuove condizioni economiche si profila l'esigenza di innovare le strategie per lo sviluppo dei servizi pubblici.

- intervenire sulla formazione della rendita per intercettare quote adeguate ai costi della città pubblica da sostenere (Camagni)
- incrementare la capacità di accedere a fonti di finanziamento regionali e/o comunitari mirati a specifici interventi

- definire precise gerarchie urbane e dimensioni ottimali di singoli servizi in rapporto alla scala urbana cui essi si rivolgono
- individuare forme gestionali adeguate al ruolo urbano del servizio con compartecipazione degli utilizzatori privati.





SCALA 1:10000

LEGENDA

- Confine comunale
 - Limite Parco del Ticino
- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> QUARTIERE NORD-OVEST QUARTIERE NORD-EST QUARTIERE CENTRO QUARTIERE SUD-EST QUARTIERE SUD-OVEST | <ul style="list-style-type: none"> ATTREZZATURE SPORTIVE PARCHI E AREE VERDI ATTREZZATE SERVIZI TECNOLOGICI PIAZZE SCUOLE E ASILI CHIESE E ORATORI SERVIZI SOCIO-ASSISTENZIALI PARCHEGGI PUBBLICI AREA CIMITERIALE SERVIZI CIVILI-AMMINISTRATIVI |
|---|--|

Il Comune di Cardano al Campo si è da tempo distinto per le iniziative di coinvolgimento del pubblico nelle scelte amministrative. Ha rafforzato poi questo indirizzo con la costituzione di un apposito Assessorato alla Partecipazione.

Coinvolgere nella pianificazione i cittadini è un obiettivo non separabile dalla volontà di fare un buon piano. Non si tratta di una “aggiunta” d’immagine oppure promozionale. Si tratta dell’essenza stessa della pianificazione e della condizione irrinunciabile affinché le scelte del piano abbiano successo.

Il principio della partecipazione, tuttavia, non vive di vita propria: va concretamente sostenuto con pratiche adeguate alla complessità del tema affrontato e coerenti con le particolari caratteristiche del luogo in cui si opera.

Va aumentata contemporaneamente la capacità di espressione e di intervento del cittadino e la capacità di ascolto della pubblica amministrazione.

L’attività di partecipazione democratica del Comune di Cardano al Campo trova nel Bilancio Partecipativo uno dei momenti cardine della vita cittadina ormai dal 2003.

La legge regionale 12/2005 attribuisce particolare importanza al rapporto diretto tra le scelte di piano e la comunità dei cittadini che sul territorio risiede, oppure lo utilizza nei modi più vari.

La scelta partecipativa del Comune di Cardano al Campo si è evidenziata già in fase di formazione del gruppo di lavoro del PGT.

La responsabilità del progetto del PGT è stata affidata all’interno facendo ricorso alle risorse e alle competenze dei tecnici comunali del settore Pianificazione e Sviluppo del Territorio e del personale comunale in genere.

Il team di lavoro che fa perno sulla struttura interna è stato poi integrato e modellato in coerenza con gli indirizzi programmatici che sono stati posti alla base del nuovo piano.

Si è così individuato nel Politecnico di Milano, e in particolare nel Dipartimento di Progettazione dell’Architettura, la professionalità più adatta a contribuire allo studio ed elaborazione delle ipotesi più appropriate per il nuovo modello di territorio cui tendere. Al DPA del Politecnico è stato chiesto un contributo specifico per affrontare il tema della forma della città e del paesaggio urbano aderenti agli obiettivi che il piano doveva perseguire.

Un ulteriore elemento del modello organizzativo scelto è costituito dal coinvolgimento di giovani laureandi o neolaureati del territorio. Al gruppo di lavoro hanno preso parte in varie forme e con vari ruoli di indagine, analisi e proposta ben sei giovani residenti a Cardano al Campo e uno a Gallarate. Questo impegno è maturato nell’ambito del rapporto pluriennale che il Comune intrattiene con il mondo professionale e accademico aderendo a progetti di formazione scuola-lavoro e stage universitari.

La partecipazione dei giovani del territorio su un tema così ampio e coinvolgente come il PGT è stata una formidabile occasione di crescita della conoscenza e del dibattito sulla realtà urbana che essi stessi vivono. Si è inteso, in questo modo, andare oltre il rituale rapporto con la cittadinanza fondato sull’informazione proponendo

una partecipazione diretta della comunità nel lavoro tecnico di costruzione del piano consapevole che l'eco di questo lavoro va oltre i soggetti che vi partecipano arrivando fino alle loro famiglie, alla cerchia delle loro amicizie e frequentazioni contribuendo così ad allargare notevolmente l'interesse per l'attività di pianificazione.



Percorso di confronto sul nuovo PGT

Il cammino compiuto

Il 2 ottobre 2008 si è tenuto l'incontro pubblico per la presentazione delle linee guida del PGT.

il 29 marzo e il 9 aprile del 2009 si sono svolti incontri pubblici propedeutici di approfondimento del significato del PGT rispetto alle esperienze di pianificazione del passato. Sono intervenuti relatori esterni come il Prof. Gianluigi Sartorio e l'arch. Silvio Landonio (Provincia di Varese) oltre ai componenti del gruppo di lavoro e del Politecnico di Milano (Prof. Arch. Angelo Torricelli, Prof. Arch. Sara Protasoni).

Il 18 giugno 2009 è stato presentato pubblicamente il Documento di Scoping.

Il 30 giugno 2009 si è svolta la 1° conferenza di Valutazione nell'ambito della VAS prevista dalla legge regionale 12/2005.

Il 29 ottobre 2009 si è tenuto l'incontro pubblico per la presentazione dello schema di PGT.

Dall'11 gennaio al 14 aprile 2010 si sono tenuti nove incontri della Commissione Consiliare Territorio. I tavoli tematici si sono articolati in:

- Tavolo 1: PIANO DEI SERVIZI: stato di attuazione e nuove esigenze

- Tavolo 2: PIANO DELLE REGOLE: Disciplina del tessuto urbano consolidato
- Tavolo 3: PEREQUAZIONE, COMPENSAZIONE, INCENTIVAZIONE E STRUMENTI DI GESTIONE DEL PIANO
- Tavolo 4: CENTRO STORICO: indagini su criteri e modalità delle strategie di recupero
- Tavolo 5: SINTESI DELLE PROPOSTE DI PIANO



Gli incontri della Commissione Consiliare Territorio hanno dato luogo a fitti dibattiti i cui esiti sono raccolti nei verbali depositati in Comune.

Oltre a queste si erano tenute altre due sessioni il 18.6. 2009 (Documento di Scoping) e il 19.10.2009 (Bozza del documento di Piano).

Incontri specifici sono stati fatti con Il Gruppo Rete Territoriale che vede coinvolti numerose realtà associative socio-educative del terzo settore presenti sul territorio che hanno rassegnato un contributo scritto.

Confronti sono avvenuti con i rappresentanti di categoria dei commercianti che hanno evidenziato le problematiche del settore interessato nella realtà di Cardano.

Il sito internet

Il Comune di Cardano al Campo ha istituito una apposita pagina sul proprio sito internet dedicata al PGT. Sono pervenute quattro domande cui è stato prontamente risposto sulla pagina medesima.

Il dialogo aperto con la cittadinanza con questo strumento non ha ricevuto la risposta che la potenzialità del mezzo lascia intendere. Probabilmente non è ancora consolidata la pratica di interloquire con la pubblica amministrazione con mezzi di pubblica evidenza preferendo ricorrere al tradizionale strumento dell'”osservazione”.

16

Bilancio del piano

I temi e le azioni di governo e indirizzo delle trasformazioni territoriali assumono un significato nuovo in una fase come l'attuale che richiede il passaggio da una generica "buona amministrazione" ad una gestione in grado di massimizzare le prestazioni e le potenzialità delle risorse della città amministrata.

Questa evoluzione implica un graduale adeguamento degli strumenti di governo soprattutto nei settori più direttamente coinvolti nell'organizzazione della vita cittadina e delle scelte territoriali.

Giova ricordare che nel modello organizzativo del Comune di Cardano il Settore Programmazione e Sviluppo del Territorio accorpa le attività legate a questo piano strategico comprendendo:

- attività di programmazione, progettazione, realizzazione delle opere pubbliche ed infrastrutture;
- coordinamento degli strumenti di pianificazione territoriale, elaborazione dei nuovi strumenti urbanistici generali ed operativi, gestione tecnico - amministrativa dei piani, degli strumenti attuativi e dei programmi di recupero e riqualificazione urbana;
- programmazione e attuazione degli interventi in materia di politiche abitative;
- predisposizione delle normative urbanistico - edilizie relativamente alle modalità di attuazione dello strumento urbanistico. Indirizzi per la valutazione paesistica dei progetti con il supporto della Commissione per il Paesaggio;
- vigilanza territoriale ed attività sanzionatoria relativamente alle violazioni urbanistiche ed edilizie;

Il Comune di Cardano al Campo, anche in una fase come quella attuale di forte restrizione della spesa pubblica, intende mantenere i livelli di diffusione e di qualità dei servizi urbani e territoriali.

L'attività quotidiana del Comune è orientata ad attuare la programmazione territoriale contenuta nel Piano dei Servizi e dalle condizioni di fatto rilevate nella attività amministrativa corrente.

L'intenso sviluppo urbano, con il conseguente incremento della popolazione richiede un costante aggiornamento della pianificazione degli spazi e dei servizi pubblici necessari.

Quantità, qualità e distribuzione dei servizi sono elementi decisivi per il successo degli obiettivi di coesione locale soprattutto in una fase di crisi economica.

In particolare la crescente impermeabilizzazione dei suoli impone la necessità di potenziare la dotazione delle infrastrutture primarie di rete legate al controllo e alla regimazione delle acque meteoriche. Alla realizzazione di questo obiettivo concorrerà anche la redazione del Piano Urbano dei Servizi del Sottosuolo (PUGSS) collegato al Piano d Governo del Territorio.

Opere Pubbliche previsti dal Piano Triennale 2010-2012

La programmazione delle opere pubbliche tiene conto delle necessità di salvaguardare gli equilibri di bilancio imposti dalle disposizioni di legge in vigore senza rinunciare a rispondere a precisi bisogni emergenti dal territorio.

La situazione economica impone alla pubblica amministrazione l'esigenza di rispondere a domande legate al sostegno delle condizioni di vita locali.

In questa direzione il programma triennale privilegia le iniziative di potenziamento delle infrastrutture di rete quali fognature, sistemazione stradali e messa in sicurezza dei punti critici della viabilità locale.

Accanto a questi interventi sono previsti l'avvio della realizzazione del Nuovo Centro Natatorio in via Carreggia in project financing secondo il progetto preliminare approvato nel 2009 e l'intervento di riqualificazione del Quartiere Seprio cofinanziato da Regione Lombardia.

Si prevede la conclusione di importanti opere pluriennali come il recupero della ex Villa Usuelli, casa Paolo VI, e della nuova caserma dei Carabinieri di via Roma.

Il forte sviluppo demografico impone la necessità di adeguare l'offerta scolastica per la fascia da 3-6 anni. Si prevede, pertanto, l'avvio dell'iniziativa per la realizzazione di una nuova scuola per l'infanzia.

SCHEDA 2: PROGRAMMA TRIENNALE DELLE OPERE PUBBLICHE 2010/2012
DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI CARDANO AL CAMPO
ARTICOLAZIONE DELLA COPERTURA FINANZIARIA

N. progr. (1)	Cod. Int. Amm.ne (2)	CODICE ISTAT			Tipologia (3)	Categoria (3)	DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO	STIMA DEI COSTI DEL PROGRAMMA			Cessione Immobili S/N (4)	Apporto di capitale privato	
		Reg.	Prov.	Com.				Primo Anno	Secondo Anno	Terzo Anno		Importo	Tipologia (5)
1		03	012	032	01	12	AMPLIAMENTO ZONA SPORTIVA ACQUISTO AREE (PISCINA COMUNALE IN P.F.)	5.380.000,00	0,00	0,00		5.000.000,00	1
2		03	012	032	01	99	QASI NATURALISTICA	0,00	200.000,00	100.000,00		100.000,00	3
3		03	012	032	01	01	MESSA IN SICUREZZA STRADE E PISTE CICLABILI, ASFALTATURA E RINNOVO SEGNALETICA	180.000,00	150.000,00	150.000,00			
4		03	012	032	07	08	MANUTENZIONE SCUOLE, STABILI COMUNALI E RICONVERSIONE ENERGETICA	0,00	150.000,00	150.000,00			
5		03	012	032	07	99	ARREDO URBANO E PARCHI URBANI	0,00	200.000,00	200.000,00			
6		03	012	032	01	05	SISTEMAZIONE IDRAULICA E FOGNARIA	170.000,00	150.000,00	150.000,00			
8		03	012	032	09	09	AMPLIAMENTO CIMITERO	0,00	300.000,00	300.000,00		600.000,00	4
9		03	012	032	06	09	COMPLETAMENTO VILLA USUELLI	300.000,00	0,00	0,00			
10		03	012	032	04	10	RIQUALIFICAZIONE QUARTIERE SEPRIO	200.000,00	100.000,00	0,00			
11		03	012	032	01	08	NUOVO CENTRO PER L'INFANZIA	600.000,00	600.000,00	0,00			
12		03	012	032	04	01	MESSA IN SICUREZZA VIA ROMA-CASTELNOVATE	100.000,00	0,00	0,00			
13		03	012	032	04	01	MESSA IN SICUREZZA VIA RUBERTO-CASTELNOVATE	0,00	200.000,00	0,00			
14		03	012	032	01	01	CIMITERO: SISTEMAZIONE VIABILITA' E PARCHEGGI (II E III LOTTO)	0,00	200.000,00	200.000,00			
15		03	012	032	04	09	SISTEMAZIONE RUSTICI CORTE DEL MUNICIPIO	0,00	200.000,00	200.000,00			
16		03	012	032	04	01	MESSA IN SICUREZZA VIA GIOV. XXIII- PER CASORATE	0,00	0,00	200.000,00			
17		03	012	032	04	01	MESSA IN SICUREZZA VIA PRAVA-VOLTA	0,00	0,00	200.000,00			
				032	04	01	RIQUALIFICAZIONE VIA XX SETTEMBRE	225.000,00	0,00	0,00			
				032	04	01	MARCIAPIEDI VIA C.BATTISTI	115.000,00	0,00	0,00			
				032	04	01	MANUTENZIONE STRAORDINARIA STRADE 2010	200.000,00	0,00	0,00			
TOTALE								7.470.000,00	2.450.000,00	1.850.000,00		5.700.000,00	

Prosegue lo sviluppo e l'ammodernamento dell'area cimiteriale, realizzato con la collaborazione dell'Azienda Speciale cui è affidata la gestione, per il quale è prevista la redazione del piano regolatore cimiteriale che ne programmi l'uso ottimale delle aree residue e risponda alle esigenze della comunità cardanese.

Saranno verificate le condizioni della viabilità in specifici nodi nel sistema del traffico urbano per individuare possibili interventi di razionalizzazione della viabilità eliminando le criticità rilevate anche con scelte di sensi unici e con lo sviluppo della rete di piste ciclabili secondo l'obiettivo di una diversificazione dei mezzi di trasporto a favore di una mobilità sostenibile sul territorio.

Procederanno i lavori di manutenzione ordinaria necessari al corretto funzionamento di tutti gli immobili di proprietà comunale.

Saranno effettuati lavori di adeguamento alle normative in materia di sicurezza, igiene del lavoro e barriere architettoniche presso la Scuola Media di Via Carreggia, oggetto di finanziamento Inail.

Oltre alla dotazione dei capitoli di spesa corrente sono stati previsti i seguenti investimenti per manutenzioni:

- manutenzioni edifici scolastici: euro 155.000,00;
- manutenzioni immobili: euro 220.000,00 (di cui euro 100.000,00 per riconversione energetica edifici).

Stima delle possibili fonti di finanziamento

La stima degli introiti dovuti ai contributi di costruzione di cui all'art.43 della legge regionale 11.3.2005 n.12 tiene conto dei seguenti elementi di valutazione:

- Puntuale ricognizione delle istanze giacenti già istruite o in corso di istruttoria a cura del Settore. Si sono analizzate le istanze e quantificato il contributo dovuto considerandone i tempi di riscossione per i casi di rateizzazione consentiti dalle norme in vigore.
- Sviluppo delle iniziative private previste dal Piano dei Servizi approvato nell'anno 2003 ed ora vigente. Il tale documento si rinvergono le potenzialità offerte dalla programmazione urbanistica in termini di nuove espansioni residenziali, produttive e commerciali. In questi casi si attinge alle dinamiche del settore immobiliare locale che nell'ultimo anno (2009) ha visto una forte contrazione dell'attività edilizia in relazione alla più generale crisi economica e ai suoi riflessi sul settore delle costruzioni. La quantificazione delle possibili iniziative tiene conto di una prudente valutazione delle propensioni di investimento segnalate da cittadini e operatori agli uffici comunali preposti.
- Attuazione degli interventi negli ambiti soggetti a Piani Esecutivi recentemente approvati. Si tratta di interventi che hanno scadenze temporali predeterminate dalle convenzioni che regolano i P.E. e che consentono una previsione di realizzazione degli interventi pur in presenza di obiettivi e note difficoltà di gestione di iniziative che fanno capo a operatori diversificati.

Per gli anni 2010-2012 lo scenario di riferimento è stato assunto in coerenza con le verifiche condotte per l'anno 2010.

Occorre precisare che nel corso dell'anno 2010 il Comune di Cardano al Campo si doterà di nuovo strumento urbanistico (Piano di Governo del Territorio) in sostituzione di quello vigente come previsto dalla legge regionale 12/2005.

In tale ambito è possibile che le scelte pianificatorie possano influire sensibilmente con le previsioni qui esposte creando sia maggiori stimoli alle iniziative edilizie sia, all'opposto, situazioni di attesa per le rinnovate scelte urbanistiche.

In tale caso si provvederà prontamente ad adeguare le previsioni contenute negli strumenti di programmazione economica interessati.

Obiettivo 1

Favorire scelte che riducono il consumo di suolo.

Migliorare la qualità urbanistica e architettonica, favorire una equilibrata integrazione delle funzioni.

Attivare strategie che limitino la dispersione degli insediamenti e l'aumento dell'occupazione del suolo.

Attraverso un uso più razionale delle aree già urbanizzate e una più equilibrata distribuzione di funzioni.

Il PGT conferma la scelta di utilizzare le disponibilità di aree presenti nel Tessuto Urbano Consolidato (TUC) per soddisfare le esigenze dimensionali della popolazione e delle attività economiche insediate e previste.

La popolazione stimata al 2018 è pari a 16.573 abitanti, dato che rispetta il trend demografico rilevato.

Il consumo di suolo complessivo all'esterno al TUC è di mq. 145.488 per attività economiche e di mq. 11.704 per residenza per un totale di mq. **157.192.**

Si tratta delle aree già individuate dal vecchio PRG sulle quali si opererà con revisioni degli assetti progettuali e normativi.

La percentuale di superficie comunale impegnata è dell'**1,67%**.

L'incremento percentuale sulla superficie del TUC (indice di espansione urbanizzata) è del **3,81%**.

Accanto a questi indicatori vi sono le aree utilizzate nel PGT all'interno del TUC per la residenza pari a mq. 165.612 (P.E.R.-A.C.C.R.- Aree libere) e quelle per attività economiche pari a mq. 62.479 (PEAE) cui si sommano

mq. 8.540 per un intervento A.C.C.A.E. per un totale di mq. 236.631 interne al tessuto urbano.

Gli ambiti non residenziali oggetto di nuovi interventi sono aree già edificate così come parte delle aree residenziali per mq. 17.712.

Le modalità attuative delle previsioni del PGT sono affidate a procedure diversificate calibrate sulla base del "tasso di negoziazione" connaturato ai singoli progetti.

a) Ambiti di Trasformazione: si tratta di 2 comparti destinati ad attività economiche esterni al TUC. La configurazione del progetto e, in esso, dei servizi saranno oggetto di atti di indirizzo assunti dagli organi comunali competenti sulla base delle proposte progettuali degli operatori interessati. La fase di negoziazione precede quella definita dall'art. 14 della l.r. 12/05.

b) Piani Esecutivi Residenziali: si tratta di 1 piano esecutivo esterno al TUC e di 8 piani esecutivi già individuati dal vecchio PRG all'interno del TUC che vengono riconfermati oltre ad 1 piano esecutivo di nuova istituzione. Sono iniziative con grado di complessità territoriale inferiore che saranno sottoposte a procedura ordinaria (art.14 l.r. 12/05).

c) Ambiti di Completamento Convenzionamento Residenziale: si tratta di 2 ambiti precedentemente destinati a piani esecutivi che per limiti dimensionali ridotta complessità urbanistica sono assoggettati a permesso di costruire convenzionato (art.10.2 l.r.12/05).

d) Piani Esecutivi per Attività Economiche interni al TUC: si tratta di 3 piani esecutivi già individuati dal vecchio PRG e riconfermati.

e) Ambiti di Completamento Attività Economiche: si tratta di un intervento già previsto dal PRG cui pertiene un'area destinata a servizi di interesse pubblico ai confini con il Comune di Gallarate.

Per essi valgono le procedure di approvazione ordinarie (art. 14 l.r. 12/05).

f) Aree di saturazione residenziale all'interno del TUC: sono aree libere che non richiedono la predisposizione di strumenti attuativi e sono demandate a semplice permesso di costruire o DIA.

Obiettivo 2

Tutela dell'area boscata in quanto riserva di biodiversità e garanzia di equilibrio ecologico del territorio.

Garantire un assetto del territorio, che assicuri sia alla attuale che alle future generazioni l'integrità e l'efficienza dell'ecosistema "brughiera" e delle molteplici funzioni che esso svolge: struttura portante del reticolo ecologico provinciale, elemento naturale che qualifica il paesaggio, ambiente pregiato liberamente fruibile nel contesto urbano e nelle sue vicinanze.

Si prevede la rigorosa tutela del 42,32% del territorio comunale occupato dalla brughiera che costituisce la principale risorsa dal punto di vista ambientale ed esercita fondamentali funzioni di presidio per la salute del territorio e della popolazione insediata preservando la biodiversità, la qualità del suolo, dell'acqua e dell'aria.

La brughiera di Cardano fa parte del corridoio ecologico provinciale e con la sua protezione si attua una indicazione del Piano Territoriale della Provincia di Varese e del Parco del Ticino che ne confermano il ruolo di nodo per le reti ecologiche tra Ticino e aree dei laghi più a nord.

Si prevedono azioni intese a valorizzarne il ruolo di fondamentale occasione per il tempo libero che risponde nel più efficace dei modi alla "domanda di naturalità" espressa dai cittadini, e di riconquista di un rapporto sano con l'ambiente naturale.

La salvaguardia dell'area boschiva è strettamente collegata al mantenimento e/o il ripristino della sua integrità ecosistemica, messa a repentaglio dalla prossimità di Malpensa e dalla realizzazione o potenziamento delle infrastrutture che ne costituiscono l'indotto.

Il Comune di Cardano al Campo si potrà avvalere dei fondi per le compensazioni ambientali istituiti dal protocollo di intesa con il Parco del Ticino per realizzare interventi di pulizia e manutenzione dei boschi nonché azioni di miglioramento forestale. Questo darà valore aggiunto ai boschi e consentirà una maggiore, e migliore, fruizione, anche turistica, degli stessi.

La valorizzazione della brughiera di Cardano si fonda, inoltre, sulla conservazione, riqualificazione e potenziamento del sistema di percorsi ciclo-pedonali e delle attrezzature per il tempo libero già esistenti o previste nella programmazione del Parco del Ticino.

Epicentro delle iniziative orientate a questa prospettiva diventa il progetto di "Oasi naturalistica della brughiera" che recupera la ex Cava di Cardano già acquistata dal Comune per farne un punto di riferimento ambientale, ricreativo e didattico per un ampio ambito territoriale collegato ai percorsi naturalistici del Parco del Ticino.

Il PGT individua un'area denominata "Campagna Urbana" compresa tra la nuova SP 28 e l'area urbana. Il PGT propone di assegnare a quest'area una importante funzione di integrazione dei valori territoriali per le sue prerogative di luogo di transizione tra la 'naturalità' della brughiera e la funzione antropica del verde urbano che le sta di fronte. Oltre alla valorizzazione del paesaggio rurale in atto che, a sua volta, rimanda all'origine agraria dell'economia locale l'area assolve la funzione di controllo e regimazione idraulica della parte ovest del territorio.

Obiettivo 3

Proteggere e valorizzare il patrimonio urbano tradizionale.

Favorire l'iniziativa privata per un organico progetto di spazi e luoghi pubblici che guidino la rinascita del nucleo antico.

La riqualificazione dell'asse storico su cui si è costituito l'abitato di Cardano al Campo è uno degli obiettivi prioritari del PGT.

La strategia proposta mira innanzitutto ad integrare il ridisegno dello spazio aperto (piazza, strada, corte) in termini di riordino della circolazione e delle sedi dedicate ai diversi tipi di mobilità, con gli interventi di recupero delle proprietà private affacciate su di essa.

Alla scala urbana, si propone il superamento della suddivisione in categorie ancorate alle tipologie di intervento (dalle più leggere come le manutenzioni ordinarie a quelle più radicali come le ristrutturazioni) per accedere a criteri che valorizzino la qualità del progetto.

Il progetto centro storico raccoglie i risultati delle indagini conoscitive sul patrimonio edificato con lo scopo di estendere gli effetti di interventi pubblici e privati di recente realizzazione.

L'obbiettivo è la costituzione di sequenze di luoghi riconoscibili che unifichino gli episodi presenti sull'asse centrale (piazza-sagrato, edifici pubblici) con i luoghi intercettati dalle diramazioni laterali (ex scuole Pascoli, giardini della Costituzione, area mercato-Piastra sulla SS 336, parco Uselli, cimitero).

Le strategie di intervento si fondano sulla coniugazione delle tre prospettive che sul centro storico convergono:

4. salvaguardia dei valori della identità urbana e del sistema edilizio che li rappresenta
5. adeguamento ai bisogni dei cittadini residenti della vita urbana e allo sviluppo multifunzionale di attività e servizi
6. efficienza dell'organismo urbano e rafforzamento della sua centralità territoriale.

Le politiche di sostegno al recupero del centro storico si fondano su indirizzi per la progettazione e su strumenti di incentivazione articolati secondo le differenti condizioni dei singoli comparti fondati su premi volumetrici eventualmente trasferibili ad altre aree residenziali già previste dal piano.

La differenziazione possono indurre a densificare o a diradare i comparti in relazione alle condizioni proprie degli spazi disponibili e delle possibilità di adeguarne i servizi pertinenziali (aree per sosta etc.).

La complessità delle relazioni interne ed esterne al nucleo antico impone di favorire lo sviluppo della presenza di funzioni: mantenere la residenza in particolare delle categorie più deboli, rafforzare la presenza di servizi urbani di qualità, sostenere le attività economiche ed in particolare quelle a maggior attrazione di pubblico come il commercio di vicinato e l'artigianato di servizio.

Obiettivo 4

Promuovere la salute attraverso adeguate misure di riduzione dei carichi ambientali.

Monitorare gli atti di pianificazione territoriale - compresi gli interventi per la mobilità - affinché prendano sempre in considerazione anche gli aspetti ambientali, oltre a quelli paesaggistici, urbanistici, tecnici e finanziari.

Il PGT predispose le condizioni per attuare politiche di programmazione territoriale che contengano le cause di degrado ambientale del territorio.

La salvaguardia integrale del patrimonio boschivo della brughiera è il primo elemento di protezione della qualità ambientale del territorio di Cardano al Campo.

La tutela e valorizzazione delle aree spondali del torrente Arno, a sua volta, si salda con analoghi progetti previsti dai comuni confinanti di Gallarate e Samarate.

La progettazione di un ambiente urbano strettamente legato al patrimonio naturale si avvale della individuazione di corridoi ambientali che favoriscono una fruizione diffusa da parte delle zone abitate del territorio.

La qualità ambientale viene perseguita con l'uso di specifici atti di indirizzo che dovranno presiedere alla progettazione delle aree soggette a trasformazione lungo la nuova tangenziale Cardano-Gallarate.

La stessa nuova arteria dovrà essere attentamente valutata sotto i diversi profili dell'inserimento paesaggistico, della permeabilità alle connessioni con le aree pubbliche e della brughiera, delle mitigazioni ambientali che si renderanno necessarie.

La riduzione dei carichi ambientali si avvantaggerà delle misure previste per migliorare la mobilità urbana e trattate in tale paragrafo. In particolare si richiamano gli interventi previsti per il potenziamento del trasporto pubblico con

l'estensione delle linee urbane di Gallarate e l'estensione della rete ciclopedonale con terminale nei luoghi pubblici più rilevanti del territorio.

La disciplina dettata dal regolamento edilizio asseconda l'esigenza di progettare un'edilizia attenta al risparmio energetico e alla qualità ambientale.

Le risorse idriche sono protette, oltre che dalle normative di settore, dalle scelte di contenere le pressioni delle attività a maggior impatto sull'ambiente, come quelle produttive e quelle residenziali più intensive.

Il controllo della qualità acustica del territorio è demandato al Piano di Zonizzazione Acustica in corso di redazione in parallelo al PGT e in stretta relazione con le scelte urbanistiche che questo prevede.

L'inquinamento atmosferico indotto dal traffico locale subirà dei miglioramenti a seguito delle iniziative per la sua riduzione nell'ambito di maggior concentrazione urbana. Quello generato da traffico di origine esogena sarà costantemente monitorato e se possibile mitigato.

Obiettivo 5

Promuovere il riordino del paesaggio costruito e migliorare le performance del sistema urbano.

Definire di misure di contrasto dei fenomeni di degrado da incuria e abbandono, sostegno e indirizzo per le trasformazioni virtuose in grado di rigenerare il patrimonio edilizio e promozione e incentivazione di iniziative di riqualificazione e riordino urbanistica in aree degradate.

Attivare di indirizzi di controllo e di gestione delle trasformazioni, in particolare, per la vasta area nord-ovest del territorio comunale ancora in fase di completamento favorendone elevata qualità urbanistica, architettonica, degli spazi aperti e del verde urbano.

La programmazione e il coordinamento delle trasformazioni territoriali e urbane potranno avvalersi di strumenti articolati che corrispondano all'entità dei progetti proposti.

*Progetti di rilevanza territoriale**

Sono i progetti di trasformazione di aree territoriali già interessate da interventi che ne alterano le attuali condizioni. Si tratta delle aree adiacenti la nuova tangenziale Cardano-Gallarate che si troveranno intercluse tra questa e il tessuto urbano consolidato.

Il PGT stabilisce i dati dimensionali e gli indirizzi a cui i progetti di intervento si dovranno attenere. Per tener conto delle molte variabili di funzioni e organizzazione spaziale su cui i progetti possono articolarsi, le proposte preliminari saranno vagliate e subordinate a criteri tecnico-prestazionali specificatamente definiti da un appositi atti di indirizzo nei quali si fissano obiettivi, dotazioni di servizi di pubblico interesse e caratteristiche irrinunciabili degli interventi.

Le aree standard individuate dal previgente PRG possono essere ridefinite dal progetto e, in sede negoziale, possono essere in parte cedute all'esterno dell'ambito di trasformazione ovvero monetizzate.

* (vedi schede di indirizzo per gli ambiti di edificazione convenzionata)

Progetti di Completamento Convenzionato

Sono i progetti di rilevanza urbanistica collocati in aree interne al TUC. Tali ambiti sono identificati dai Piani Esecutivi non attuati ma previsti dal vecchio PRG e la cui ubicazione non implica sostanziali mutamenti del sistema territoriale della zona.

Progetti di saturazione del Tessuto Urbano Consolidato

Sono interventi di edificazione che si inseriscono negli spazi interstiziali ancora disponibili all'interno del TUC. Sono soggetti a permesso di costruire e per essi valgono le disposizioni previste dal Piano delle Regole.

Ambiti d riorganizzazione urbana

Il rafforzamento della struttura urbana di Cardano si avvale sulla identificazione di due ambiti nella zona nord-Cuoricino e nella zona sud nei quali si possono attuare interventi di rinnovamento urbano e integrazione di nuovi servizi pubblici. Si tratta di contesti in cui il progetto si affida alle possibilità di accorpamento di proprietà significative di dimensioni adeguate (almeno mq. 3.000) a cui far corrispondere un indice edificatorio più elevato (2 mc./mq).

Obbiettivi di qualità urbanistica ed edilizia

Sulla base delle norme aggiornate del Regolamento Edilizio si definiscono indicazioni di metodo analitico e progettuale a supporto della qualità architettonica e di un adeguato corredo di spazi per infrastrutture (accessi

stradali, parcheggi privati, aree tecniche, verde privato) e per servizi urbani (parcheggi pubblici, adeguamenti viabilità locale).

Obiettivo 6

Favorire, tenendo conto della disponibilità di territorio e di risorse e tramite misure atte a sfruttarne il potenziale, lo sviluppo di attività economiche, individuando la combinazione ideale di servizi, infrastrutture e politiche di promozione economica.

Adottare modalità di pianificazione capaci di condurre alla soluzione migliore, in stretto coordinamento con la politica di promozione economica e di sostegno alla competitività del territorio.

La programmazione delle attività economiche nell'ambito della pianificazione territoriale implica uno stretto rapporto con le scelte di un contesto di 'area vasta'.

Le scelte di PGT accompagnano l'azione strategica su cui è incentrata l'idea-programma sviluppata dalla Provincia di Varese che si propone di "intercettare le opportunità offerte dall'asse infrastrutturale Nuova Fiera di Milano – Aeroporto di Malpensa attraverso la rigenerazione delle aree residuali di frangia e la valorizzazione del sistema ambientale transnazionale del Ticino".

La saturazione degli spazi disponibili fa sì che il mantenimento del potenziale economico del territorio è legato alla capacità del PGT di sostenere i cambiamenti delle strutture produttive locali.

Il dinamismo manifestato dagli operatori richiede la capacità di saper orientare con rapidità la programmazione comunale sulla base di scenari spesso non prevedibili.

Il tema che il PGT affronta è quello dell'adeguamento-riconversione di insediamenti produttivi a volte in via di dismissione a volte da ristrutturare in relazione alle opportunità offerte dal mercato

Le aree di nuovo sviluppo di attività economiche dislocate lungo la tangenziale di Cardano-Gallarate in progetto non hanno trovato una efficace definizione sia sotto il profilo urbanistico, sia per la corrispondenza alle richieste del mercato.

Questi comparti vengono riconfermati con una ridefinizione delle destinazioni che ne amplia il ventaglio delle opzioni disponibili ma, al tempo stesso, ne precisi i requisiti di qualità a cui i progetti devono corrispondere.

Uno degli elementi di particolare attenzione viene posta nel miglioramento dell'accessibilità rispetto ai grandi nodi presenti (svincoli S.S. 336) e futuri (nuova tangenziale). Particolare importanza riveste la viabilità interna all'area industriale sud-est e, in essa, il completamento della bretella via Stigliano-via Pertini.

Nella articolazione delle attività economiche assume un particolare rilievo la disciplina delle attività di autoparking, vale a dire l'utilizzo stagionale di ampi spazi, edificati e non, per la sosta di autoveicoli a servizio delle attività aeroportuali.

In questo ambito si propone il possibile utilizzo stagionale di aree preventivamente individuate con un adeguamento del sistema normativo previgente.

Obiettivo 7

Promuovere gli spazi pubblici, la loro qualità urbanistica, la loro funzionalità e fruibilità.

Promuovere quantità, qualità e distribuzione dei servizi e degli spazi pubblici in quanto elementi decisivi per il successo degli obiettivi del progetto urbanistico complessivo.

Il PGT riconferma l'elevato standard dei servizi di cui il comune è dotato pur in una fase difficile per la finanza locale. La dotazione di servizi prevista dal PGT è di mq. 474.882 che corrisponde a una dotazione di 28,72 mq. per abitante.

La qualità ed estensione dei servizi sono in stretta relazione con il sistema della fiscalità locale e con la capacità di drenare risorse pubbliche (da finanziamenti regionali, statali, comunitari) e private (utilizzo di quote della rendita generata dalle scelte di piano).

L'azione pubblica sarà orientata lungo tre direttrici:

1. integrare e gestire in modo efficiente i servizi in atto migliorandone le qualità prestazionali e prevedendone gli adeguamenti all'incremento della popolazione indicato dal piano;
2. costituire un collegamento strategico tra gli interventi di miglioramento ambientale e urbano e la presenza dei servizi sul territorio
3. incrementare la disponibilità sul territorio di alloggi sociali.

In particolare si propongono gli interventi di recupero ambientale e fruizione didattica e culturale dell'area della ex cava di Cardano da destinare a "Oasi Naturalistica della Brughiera".

La rete dei servizi pubblici sarà estesa con:

- l'entrata in funzione del complesso di "Casa Paolo VI" per residenze per persone anziane e servizi connessi,
- le case a canone sociale di "Quartiere Seprio",
- l'intervento partecipato per edilizia pubblica di via Ferrazzi,
- il nuovo centro per l'infanzia di via Montecchio,

- la costruzione del nuovo centro natatorio di via Carreggia,
- interventi mirati alla riqualificazione degli spazi urbani centrali.

Obiettivo 8

Incrementare la mobilità non motorizzata (pedoni e ciclisti), la sicurezza e la qualità di vita nei quartieri, anche attraverso adeguati progetti urbanistici e architettonici.

Integrare la mobilità non motorizzata nel tessuto urbano con un'azione più incisiva, da coordinare anche con i comuni limitrofi volta, oltre che alla realizzazione di nuove piste ciclabili, anche e soprattutto, alla riqualificazione delle strade esistenti per recuperare corsie idonee per la rete ciclo-pedonale.

Le analisi condotte rilevano i legami sempre più stretti tra il territorio e il sistema dell'area Gallarate-Malpensa.

La rete stradale di livello sovracomunale conferma la previsione della nuova tangenziale di Cardano-Gallarate e la indicazione del collegamento tra la SP 28 e la località "Cascina Costa" in Comune di Samarate per completare il sistema viari d'area.

Gli interventi previsti sulla rete viaria locale si fondano su:

- completamento della maglia viaria interna con particolare riferimento alla nuova arteria in zona industriale (prosecuzione via Stigliano-via Pertini);
- incremento della rete ciclopedonale continua, anch'essa gerarchizzata e protetta di itinerari pedonali che faccia capo ai nodi urbani costituiti dai luoghi pubblici (civici, sociali e di culto) più significativi. Cura e attenzione sono posti alla soluzione dei punti critici come l'attraversamenti di via Giovanni XXIII e l'affiancamento del traffico veicolare in sedi stradali ristrette;

- la diminuzione assoluta dei carichi veicolari che impegnano le aree più pregiate della città, per definizione le meno idonee a sopportare consistenti volumi di traffico;
- interventi di disciplina e calmierazione del traffico con ridisegno della circolazione nell'area urbana che prevede un maggior equilibrio dell'utilizzo delle sedi stradali tra le diverse tipologie di percorrenza. Inserimento di elementi "fisici" di moderazione nell'ambito di progetti di riqualificazione stradale (piantumazioni, arredo urbano) in modo da rendere esplicito, sia visivamente che fisicamente, il messaggio che l'automobilista è un "ospite" nell'area attraversata e le utenze pedonali hanno la precedenza.