

CARDANO AL CAMPO

Prot. 20160016728

Data 13-10-2016

Tit. 06 Cl. 03



Comune di Cardano al Campo Provincia di Varese

MASTER PLAN AT2

1. INTRODUZIONE E SCOPO
2. DEFINIZIONI
3. CONTESTO NORMATIVO E REGOLATORIO
4. OBIETTIVI GENERALI
5. SOGGETTI INTERESSATI
6. DESTINAZIONI D'USO E INFRASTRUTTURE
7. REALIZZAZIONE E COMPENSAZIONE MONETARIA AREE PER SERVIZI
8. STRUMENTI ATTUATIVI e NORME
9. TEMPI DI REALIZZAZIONE
10. FONTI DI FINANZIAMENTO E GARANZIE FIDEIUSSORIE
11. MONITORAGGIO E MODIFICHE

I proprietari

- CERO. GE S.r.l. *Francesco Cerro*
- GIULIA ALBERGHI S.r.l. *Giulia Alberghi*
- PROGETTO COSTRUZIONI S.r.l. *Roberto Progetti*
- Immobiliare A. SCIESA S.r.l. *Adriano Sciesa*
- BRAGANTE ADRIANO S.N.C. DI SERENA BRAGANTE & C s.n.c. *Serena Bragante*
- Sig.^{ra} Rosaria ALTOMARE *Rosaria Altomare*
- Sig. Giorgio ROGORA *Giorgio Rogora*
- SULITUAN S.r.l. *Vedoveto Gianmario*

INTRODUZIONE E SCOPO

Il presente documento costituisce il "MASTER PLAN AT2" (MP) del Comune di Cardano al Campo in provincia di Varese.

La redazione di Master Plan deve partire da una preliminare analisi dell'ambito individuato, del contesto socio-economico, delle rilevanti presenze (aeroporto, conurbazione Cardano-Gallarate), delle attività economiche e delle caratteristiche ambientali, utile per analizzare le criticità e le potenzialità del territorio.

Successivamente occorre definire le linee strategiche attraverso le quali articolare il Master Plan, arrivando a definire, attraverso un percorso coerente con gli obiettivi e le strategie, i singoli progetti e le azioni volte alla valorizzazione delle potenzialità dell'area sia dal punto di vista socio-economico che da quello della valorizzazione del patrimonio ambientale, culturale e urbanistico.

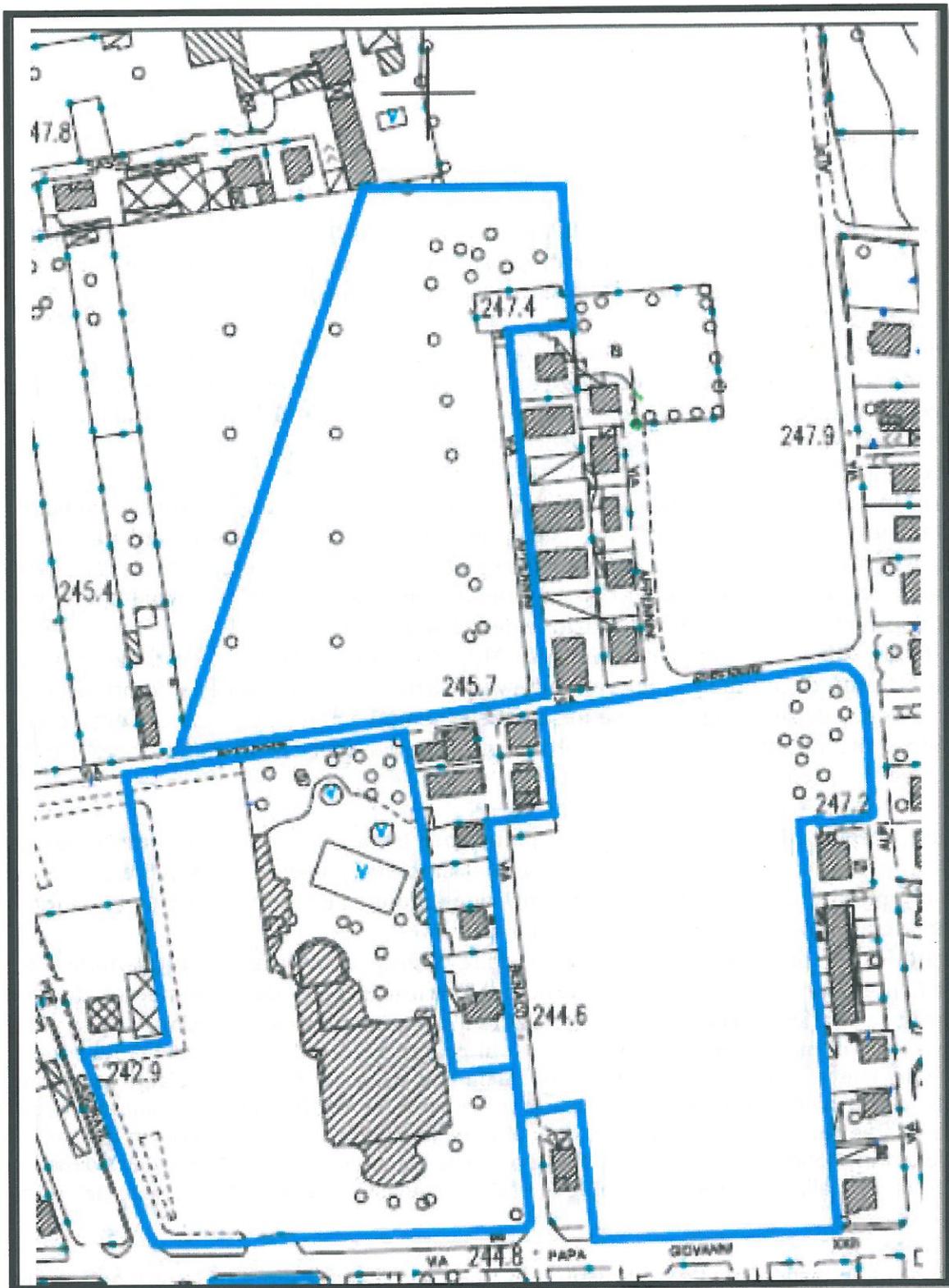
Infine occorre inquadrare la realizzazione pratica dei progetti e delle azioni, favorendo quanto possibile una gestione efficace e rapida, che tenga conto delle peculiarità dei vari lotti componenti l'area considerata, delle differenti urbanizzazioni tra gli stessi e delle varieghe composizioni proprietarie, dei fattori finanziari, della "cantierabilità" delle singole opere, sia pubbliche che private, dei tempi di realizzazione delle varie componenti.

Detta fase finale inizia con l'approvazione del MP, ma continuerà nella gestione e nella ulteriore definizione di puntualità dei vari interventi, attraverso un processo continuo che costituisce l'essenza di una progettazione urbanistica che non è mai statica ma che evolve via via definendo e ottimizzando i propri obiettivi, prevedendo processi di monitoraggio e di controllo.

Lo scopo del presente MP è quello quindi di pianificare e coordinare le azioni dei soggetti interessati -in primo luogo il Comune di Cardano al Campo e i soggetti pubblici e privati a vario titolo interessati- pianificando gli interventi, definendone i contenuti, i tempi, le risorse, gli strumenti attraverso cui realizzare gli obiettivi comuni.

La realizzazione del presente MP è prevista dalle *Schede di Indirizzo per gli Ambiti di Edificazione Convenzionati* del Piano di Governo del Territorio (PGT) del Comune di Cardano al Campo laddove si afferma che "l'attuazione dell'AT2 è subordinata alla approvazione da parte del Consiglio Comunale di un Master Plan esteso a tutto il comparto identificato dal piano. All'atto di approvazione del Master Plan il Consiglio Comunale definisce, nei limiti delle potenzialità accordate dal piano: le destinazioni d'uso, le infrastrutture necessarie, la realizzazione e compensazione monetaria delle aree per servizi, le modalità e i tempi di realizzazione degli interventi con le relative garanzie fideiussorie. Successivamente alla redazione completa del piano attuativo il Consiglio Comunale procederà alla approvazione dell'AT2 con le modalità stabilite dall'art. 14 della l.r. 12/2005."

Il MP pertanto -in accordo alle previsioni di PGT- sviluppa un'ipotesi complessiva di programmazione delle aree ricomprese nel comparto AT2, definendo un indirizzo strategico con l'intento di individuare e programmare le azioni attuative.



A tale scopo sono stati definiti gli obiettivi generali, individuati i soggetti interessati, stimate le possibili fonti di finanziamento, ipotizzati gli strumenti attuativi necessari alla realizzazione dei vari comparti, definito il complesso delle norme e dei parametri di riferimento all'interno dei quali si può sviluppare la pianificazione attuativa. Infine, atteso che il MP non ha funzioni di carattere prescrittivo ma programmatico, sono state previste le azioni necessarie alla eventuale variazione del contenuto del MP stesso.

Lo sviluppo della redazione del presente MP avviene secondo i seguenti capitoli:

1. INTRODUZIONE E SCOPO
2. DEFINIZIONI
3. CONTESTO NORMATIVO E REGOLATORIO
4. OBIETTIVI GENERALI
5. SOGGETTI INTERESSATI
6. DESTINAZIONI USO E INFRASTRUTTURE
7. REALIZZAZIONE E COMPENSAZIONE MONETARIA AREA A SERVIZI
8. STRUMENTI ATTUATIVI e NORME
9. TEMPI DI REALIZZAZIONE
10. FONTI DI FINANZIAMENTO E GARANZIE FIDEIUSSORIE
11. MONITORAGGIO E MODIFICHE

Le risposte dovute in base a quanto prescritto dal PGT trovano pertanto collocazione nell'ambito del capitolo 6 (*Destinazioni d'uso e le infrastrutture necessarie*), del capitolo 7 (*Realizzazione e compensazione monetaria delle aree per servizi*), del capitolo 8, 9 e 10 (*Modalità e tempi di realizzazione degli interventi con le relative garanzie fideiussorie*).

In particolare il Capitolo 6 affronta il tema della nuova arteria viabilistica costituente la tratta Cardano al Campo-Gallarate e introduce il tema della pista ciclabile, il capitolo 7 individua gli strumenti attraverso i quali il Comune acquisisce la proprietà delle aree e disciplina le compensazioni monetarie e degli standard, i capitoli 8, 9 e 10 individuano strumenti di realizzazione differenti in base alle diverse realtà che compongono l'AT2.

DEFINIZIONI

- Comune = Comune di Cardano al Campo
- Soggetto attuatore = Comune di Cardano al Campo
- Consiglio Comunale = Consiglio Comunale di Cardano al Campo
- Soggetti privati = Figure fisiche o giuridiche cui fa capo la proprietà dell'area
- Soggetti interessati = Proprietari o aventi titolo in virtù di contratti registrati
- PGT = Piano di Governo del Territorio del Comune di Cardano al Campo
- MP = Master Plan
- Piano d'Area d'Area (PTA) Malpensa = Legge Regionale n. 10 del 12 aprile 1999 - Piano Territoriale
- AT2 = insieme delle aree componenti l'ambito di trasformazione, così come stabilito dal PGT

Per ogni definizione e termine tecnico non ricompreso nella presente, si fa riferimento al glossario del PGT di Cardano al Campo.

CONTESTO NORMATIVO E REGOLATORIO

Una porzione del territorio del Comune di Cardano al Campo fa parte (insieme ad altri sei comuni: Casorate Sempione, Ferno, Lonate Pozzolo, Samarate, Somma Lombardo, Vizzola Ticino) del sedime aeroportuale di Malpensa. Inoltre il Comune di Cardano al Campo, insieme ai citati 6 comuni e a quelli di Arsago Seprio e Golasecca, appartiene al Consorzio Urbanistico Volontario (CUV).

La legge regionale di riferimento dal punto di vista urbanistico è la legge 12 dell'11 marzo 2005, strumento normativo di riferimento per la redazione di tutti gli strumenti urbanistici, provinciali e comunali.

Nell'ambito di detta legge giova richiamare in questa sede la seguente serie di strumenti attuativi e applicativi:

- DGR n. 6420 del 27 dicembre 2007 "*Determinazione della procedura per la valutazione ambientale di piani e programmi - VAS (art. 4 LR n. 12 del 05; DCR n. 351 del 2007)*" successivamente integrata e in parte modificata dalla DGR n. 7110 del 18 aprile 2008, dalla DGR n. 8950 del 11 febbraio 2009, dalla DGR n. 10971 del 30 dicembre 2009, dalla DGR n. 761 del 10 novembre 2010 ed infine dalla DGR n. 2789 del 22 dicembre 2011.
- Legge regionale n. 5 del 2 febbraio 2010 *Norme in materia di valutazione di impatto ambientale.*

In particolare, anche in relazione a quanto previsto dalla circolare sull'applicazione della VAS emanata dalla Regione Lombardia, dai successivi chiarimenti e da quanto previsto dalla citata DGR 6420, il presente MP, non costituendo variante al PGT, non è assoggettato a VAS.

Inoltre come meglio oltre specificato, le attività previste non rientrano tra le fattispecie di cui agli allegati A e B della LR 5/2010. Pertanto il presente MP o i successivi provvedimenti attuativi non sono sottoposti alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale. Al riguardo si precisa che detta esclusione non riguarda le opere infrastrutturali (vedasi ad esempio *Allegato B, 7. Progetti di infrastrutture, h) (2), strade urbane di scorrimento o di quartiere, categorie D e E del D.M. 05-11-201 della L.R.5/2010*) che insistono parzialmente sulle aree interessate, per le quali la procedura di VIA se obbligatoria sarà svolta secondo le norme di cui alla L.R. 5/2010 e successive modificazioni e integrazioni, e la cui realizzazione o esclusione sarà a carico del soggetto pubblico proponente.

Come tale è soggetto ai vincoli e alle prescrizioni degli strumenti di controllo dei movimenti aerei, e segnatamente:

- l'*Annesso 14 dell'International Civil Aviation Organization (ICAO)*;
- il *Regolamento per la Costruzione e l'Esercizio degli Aeroporti* dell'ENAC;
- articolo 107 del Codice della Navigazione (che definisce le aree di rischio);

Per quanto riguarda la definizione dello scenario territoriale e programmatico dell'area interessata, si fa riferimento ai seguenti strumenti normativi:

- Piano Territoriale d'Area (PTA) Malpensa – Legge Regionale n. 10 del 12 aprile 1999 – Redatto da Provincia di Varese su delega della Regione Lombardia.
- Il Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato con delibera di Consiglio regionale n. 951 del 2010 e aggiornato nel 2014 con DCR n. 557 del 9/12/2014.

- Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Regionale Lombardo della Valle del Ticino
- Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Varese (PTCP) approvato l'11 aprile 2007, con Delibera del Consiglio n. 27, strumento previsto ai sensi della L.R. 12/2005. Ha acquisito efficacia dalla data di pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia - serie inserzioni e concorsi n. 18 del 02.05.2007.
- Piano Territoriale di Coordinamento, approvato con DCR n. 7/919 del 26 novembre 2003 e successivamente oggetto di variante (DGR n. 8/4186 del 21 febbraio 2007).
- Piano Territoriale di Coordinamento del Parco naturale della valle del Ticino, istituito con legge 31 del 12 dicembre 2002, che ha valore di piano paesistico e di piano urbanistico.

OBIETTIVI GENERALI

Il MP, quale strumento di programmazione strategica, si pone l'obiettivo di indicare e programmare l'attuazione dei programmi di sviluppo territoriale fino alla pianificazione territoriale e urbanistica, definendo le azioni che necessitano per la realizzazione dello stesso MP e che in esso trovano coerenza.

In particolare pare opportuno richiamare qui esplicitamente gli otto obiettivi di piano che il PGT evidenzia quali prioritari:

- 1) Favorire le scelte che riducono il consumo di suolo, anche attraverso un uso più razionale delle aree già urbanizzate
- 2) Tutela dell'area boscata
- 3) Proteggere e valorizzare il patrimonio tradizionale
- 4) Promuovere la salute attraverso la riduzione dei carichi ambientali
- 5) Promuovere il riordino del paesaggio costruito e migliorare la performance del sistema urbano
- 6) Favorire lo sviluppo di attività economiche, tenendo conto della disponibilità di territorio e il relativo potenziale
- 7) Promuovere gli spazi pubblici
- 8) Incrementare la mobilità non motorizzata, la sicurezza e la qualità della vita.

Gli obiettivi generali del presente MP non possono pertanto prescindere dagli otto obiettivi del piano di cui il MP è semplice strumento, e pertanto si intendono qui richiamati e fatti propri tutti i principi delineati e descritti nella Relazione Generale al Documento di Piano del PGT.

Ciò premesso, in particolare appare evidente come proprio la realizzazione del presente MP sia da considerarsi strumento utile per realizzare gli obiettivi stessi, con particolare ma non esclusivo riferimento agli obiettivi 1 (riqualificazione funzionale del comparto già urbanizzato e riduzione complessiva della densità edilizia prevista dal PGT di circa il 10%), 5 (previsione di percorsi alberati in continuità con quanto previsto da piani attuativi limitrofi e insediamento di un mix funzionale di attività), 6 (favorire, nel rispetto delle regole e dello sviluppo armonico, la realizzazione del potenziale economico) e 8 (realizzazione di percorsi dedicati per l'utenza ciclistica e pedonale).

Se pertanto dal punto di vista generale occorre riferirsi agli obiettivi citati, nel particolare dell'ambito AT2, il PGT prevede ed evidenzia quanto segue:

Connotati dell'area

"L'area è posta al margine urbanizzato nord-ovest del tessuto consolidato. Presenza dell'asse di via Giovanni XXIII che rappresenta al tempo stesso una cesura del tessuto urbano comunale e la prima porta di accesso all'aeroporto di Malpensa.

In parte interessata dalla presenza di insediamento terziario in fase di riqualificazione (ex Nautilus) e da edificazione residenziale recente diffusa nelle adiacenze.

Area caratterizzata da un intercalare di boschi e spazi aperti. Il comparto è interessato dalla previsione del tracciato della nuova strada tangenziale di Cardano al Campo-Gallarate¹.

¹ PGT Comune di Cardano al Campo – Schede di Indirizzo per gli Ambiti di Edificazione Convenzionati – pag. 29

Obbiettivi perseguiti

"Completamento del sistema edificato con destinazioni terziarie-commerciali e assimilabili. Realizzazione di un sistema urbano con forti relazioni con il tessuto consolidato e con i principali luoghi pubblici del comune.

Costruzione di una nuova immagine urbana a nord dell'asse di via Giovanni XXIII (prima porta di accesso dello scalo di Malpensa)"².

Indirizzi di progetto

"L'edificazione dovrà valorizzare la prossimità allo scalo aeroportuale di Malpensa e porre particolare attenzione alle connessioni interne al comparto (tra i vari episodi in cui si articolerà l'intervento) e i luoghi pubblici di rilievo comunale esterni.

La maglia su cui poggerà il progetto dovrà essere interrotta con varchi a verde attrezzato che assolvano la funzione di percorsi ciclo-pedonali e corridoi ecologici.

Lungo l'asse della nuova tangenziale dovrà essere realizzata una barriera vegetale con funzione di mitigazione ecologico-ambientale.

Costituzione di aree per servizi coerenti con lo schema indicato e con un chiaro legame con il sistema dei servizi urbani"³.

Il PGT definisce anche gli **INDICI DI PROGETTO** come segue:

Denominazione	AT 2
Zona	Esterna TUC
Destinazione d'uso	Terziario – direzionale - commerciale
Area	mq 66.935
S.l.p.	mq 53.548
Area per servizi	mq 53.548
Altezza massima	mt. 18,00 (5 piani)

Infine il PGT descrive le procedure attraverso cui giungere alla fase attuativa:

Procedure

"L'attuazione dell'AT2 è subordinata alla approvazione da parte del Consiglio Comunale di un Master Plan esteso a tutto il comparto identificato dal piano.

All'atto di approvazione del Master Plan il Consiglio Comunale definisce, nei limiti delle potenzialità accordate dal piano: le destinazioni d'uso, le infrastrutture necessarie, la realizzazione e compensazione monetaria delle aree per servizi, le modalità e i tempi di realizzazione degli interventi con le relative garanzie fideiussorie. Successivamente alla redazione completa del piano attuativo il Consiglio Comunale procederà alla approvazione dell'AT2 con le modalità stabilite dall'art. 14 della l.r. 12/2005. In assenza della approvazione del Master Plan sono ammessi unicamente interventi sugli immobili esistenti per manutenzione ordinaria e straordinaria senza mutamenti di destinazione d'uso"⁴.

² PGT Comune di Cardano al Campo – Schede di Indirizzo per gli Ambiti di Edificazione Convenzionati – pag. 29

³ PGT Comune di Cardano al Campo – Schede di indirizzo per gli Ambiti di Edificazione Convenzionati – pag. 29

⁴ PGT Comune di Cardano al Campo – Schede di indirizzo per gli Ambiti di Edificazione Convenzionati – pag. 29



Inquadramento storico-sociologico

La posizione di Cardano al Campo evidenzia come il contesto socio-economico all'interno del quale ci si colloca è quello costituito dal Gallaratese, dall'aeroporto di Malpensa e fortemente influenzato dalla vicinanza con la metropoli milanese.

A ciò si aggiunge la presenza ambientale e paesaggistica del fiume Ticino e del paesaggio della Brughiera, fatto che -come anche il nome di Cardano "al campo" esemplifica- sottolinea il ruolo di cerniera e di ponte tra un territorio fortemente antropizzato ed economicamente attivo, a spazi di tipo agricolo, boschivo e poco antropizzati.

Cardano quindi come "cerniera di tre sistemi" socio economici: *"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."⁵

Il Comune di Cardano in generale e l'AT2 in particolare, si inseriscono poi in un contesto di collegamento Malpensa-Fiera di Milano, luogo centrale nello sviluppo delle attività economiche che il Piano Territoriale Regionale (PTR) definisce come fondamentale nello sviluppo socio-economico dei territori di riferimento affermando tra l'altro che *"la possibilità di rafforzare il legame Malpensa-Fiera mostra l'opportunità di identificare un'area di forte*

⁵ *Pgt Cardano al Campo - Documento di Piano - Relazione Generale*

polarizzazione per lo sviluppo che contribuisca al ridisegno territoriale e dia nuovo impulso ad aree storiche di traino economico della Lombardia".⁶

La particolare collocazione dell'AT2 –posta sull'asse Rho-Malpensa senza che si debba interferire con il contesto viabilistico e residenziale della città di Cardano al Campo– facilita e favorisce questo ruolo, ritenuto strategico dalla stessa Regione.

Inoltre nell'AT2 è storicamente presente un edificio di significative dimensioni all'interno del quale opera da anni un'attività di tipo ludico-intrattenimento, la discoteca NAUTILUS. Detta attività commerciale, nota in un bacino vasto e ben superiore all'intorno provinciale, in attività da quattro decenni, ha contribuito a conferire all'area un carattere ben definito e legato alle attività ludico-ricreative.

Detta vocazione può ben trovare spazio e anzi aiuta la trasformazione di tutto il comparto nelle destinazioni d'uso prevalenti terziario-commerciale-direzionale.

Infine giova evidenziare come –soprattutto lungo i confini dei singoli comparti– nel corso degli anni si siano realizzati interventi di tipo residenziale che rendono meno netta la cerniera di separazione tra le aree del MP e il tessuto urbano. Pertanto al riguardo si identificherà quale destinazione secondaria ma comunque ammissibile –limitatamente a un numero contenuto di settori e per una quota assolutamente minoritaria– anche la destinazione residenziale.

Inquadramento territoriale

La sinergia e la contiguità con Gallarate è senza dubbio un fatto significativo nell'ambito dell'inquadramento territoriale dell'AT2.

Cardano al Campo infatti fa riferimento a Gallarate per numerosi servizi quali ad esempio scuole superiori, ospedale, stazione ferroviaria, sede dei comandi delle forze dell'ordine e per questo motivo la città di Gallarate ha il ruolo di "Polo Attrattore" come definito dal Piano Territoriale della Provincia di Varese.

In questo contesto l'area è localizzata su un'arteria di collegamento tra la città di Gallarate e la superstrada 336, fatto che la rende strategica e funzionale alla localizzazione di servizi e attività coerenti con il proprio posizionamento logistico.

Inoltre, come afferma il PGT: " *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).*"⁷

L'aeroporto di malpensa

Nessuna considerazione relativa all'inquadramento territoriale dell'area può prescindere dalla presenza –collegata in modo strategico– dell'aeroporto di Malpensa, infrastruttura strategica che svolge ruolo primario non solo per l'economia dell'area limitrofa, ma di tutta l'economia lombarda, nazionale e dell'area sovranazionale dell'Europa del Sud .

"Malpensa (uno dei 14 progetti prioritari della rete TEN-T) si trova al centro dell'area attraversata:

⁶ Piano Territoriale Regionale (PTR) – Documento di Piano

⁷ Pgt Cardano al Campo - Documento di Piano – Relazione Generale

- dal "corridoio 5", che mira ad assicurare la connessione tra l'estremo occidente europeo (Lisbona) con i territori più orientali (Kiev);
- dal "corridoio dei due mari, Rotterdam – Genova", che ha lo scopo di integrare i sistemi portuali del nord e del sud Europa;
- dal "corridoio 1, Berlino – Palermo" che collega il nord-est europeo con il Mediterraneo, con importanti attraversamenti delle Alpi.

Il territorio d'influenza di Malpensa è inoltre caratterizzato da un diffuso tessuto industriale e da numerose importanti strutture del comparto terziario quali: il Polo Fieristico di Rho-Pero, il centro logistico HUPAC di Busto Arsizio, il retroporto di Genova, il CIM di Novara, ecc.

L'area risulta quindi caratterizzata da una serie di infrastrutture puntuali di rilevanza nazionale ed internazionale capaci di costituire un asse primario a livello infrastrutturale ed economico-produttivo le cui potenzialità di sviluppo sono correlate alla capacità di cogliere le opportunità prodotte da una situazione in rapido divenire.

Inserirsi nella rete delle grandi rotte di traffico significa essere protagonisti dello sviluppo socio-economico europeo; mancare questa opportunità significherebbe invece relegarsi ad un ruolo marginale, con pesanti ricadute su tutto il sistema produttivo italiano. ⁸

In quest'ambito di potenzialità generale di sviluppo, gli stessi enti regolatori e gestori (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e SEA – Società di Gestione Aeroportuale) riconoscono la necessità di strumenti –quali precipuamente il MP– che sovrintendano a un armonico e coordinato sviluppo delle politiche di pianificazione territoriale e urbanistica.

*"Il bacino di riferimento di Malpensa presenta infatti caratteristiche socio-economiche tali da garantire in ogni caso l'assunzione di un ruolo primario nel panorama aeroportuale europeo, ma tale sviluppo deve essere opportunamente pianificato, programmato e costantemente monitorato, in modo da adeguarsi alle effettive esigenze del mercato ma, nel contempo, risultare sempre compatibile e coerente con l'ambito territoriale in cui l'aeroporto si inserisce."*⁹

Proprio la coerenza con lo sviluppo e le esigenze indotte dalla presenza di una tale primaria infrastruttura induce a ritenere importante programmare strumenti di pianificazione territoriale che –salvaguardando le peculiarità del territorio e assicurando modalità di coesione ambientalmente sostenibili– assecondino le nuove esigenze e rispondano ai bisogni emergenti.

Giova sottolineare che –pur all'interno del più ampio quadro generale dell'aeroporto di Malpensa– l'area è particolarmente e strutturalmente legata al Terminal 2 dell'aeroporto (T2).

Il T2 è stato oggetto di recenti investimenti, con particolare riguardo al collegamento su ferro con la linea T1-Cadorna delle Ferrovie Nord Milano, che oggi diventa T2-Cadorna.

A seguito di detto investimento delle FNM e della Regione Lombardia, SEA e gli altri soggetti hanno sviluppato tutto intorno al T2 un insieme organico e "poderoso" di investimenti infrastrutturali, tra i quali si elencano a titolo esemplificativo: la ristrutturazione integrale dell'interno dell'aerostazione, la creazione di nuovi bridge e finger, la riorganizzazione delle attività commerciali interne, la creazione di parcheggi di breve e lunga sosta, l'ottimizzazione delle strade di accesso e degli svincoli, il prolungamento del collegamento ferroviario con Milano fino al Terminal 2.

⁸ Pianificazione Aeroportuale 1 Novembre 2009
Aeroporto di Malpensa Nuovo "Master Plan Aeroportuale"

⁹ Pianificazione Aeroportuale 1 Novembre 2009
Aeroporto di Malpensa Nuovo "Master Plan Aeroportuale"

I lavori e gli investimenti sul nuovo T2, attualmente in corso, configureranno il vecchio stabile in un nuovo e moderno edificio aeroportuale in grado di soddisfare il crescente traffico sviluppatosi attorno ai vettori low cost.

“Il nuovo edificio presenterà un corpo di fabbrica principale “land side”, in cui saranno prevalentemente concentrate le attività di registrazione e controllo dei passeggeri in partenza ed il ritiro dei bagagli dei passeggeri in arrivo, e da un molo che si estende verso sud, principalmente destinato alle funzioni di attesa, imbarco e sbarco. (...) La nuova configurazione del Terminal 2 consente di proporre una revisione generale della viabilità di accesso (che verrà configurata su due livelli), risolvendo le problematiche che attualmente caratterizzano tale area.”¹⁰

Capolinea pertanto del Malpensa Express, il T2 si candida a diventare motore di sviluppo dell'aeroporto, e con esso dell'intero territorio circostante: le condizioni di privilegio e di contiguità dell'area non possono non essere considerate negli scopi del presente MP.

Contesto ambientale e paesaggistico

Il pregevole contesto ambientale è testimoniato dal fatto che l'AT2 è lambito (ma non interessato) da un percorso “Sentieri del Campo” del Parco del Ticino che dal punto di partenza presso il campo sportivo di Cardano al Campo, proseguendo lungo la via Giovanni XXIII, giunge –attraverso un percorso sterrato di circa 1 ora e 5 chilometri- al punto di arrivo a Gallarate, presso il parcheggio in prossimità della piscina di Moriggia.

*“Il tragitto è Completamente sterrato quasi sempre pianeggiante, con alcuni attraversamenti di strade trafficate, dove occorre prestare molta attenzione. Il sentiero parte dal campo sportivo di Cardano al Campo e dapprima descrive un anello che attraversa il Ponte Verde ed i boschi di Robinia, Quercia rossa, Prugnolo tardivo, Nocciolo e Biancospino, in un'area che fu teatro di episodi della seconda guerra mondiale, come testimoniano i resti di una probabile cucina da campo tedesca. Tornati al campo sportivo, si imbecca un sentiero che attraversa la zona del “Ciglione” di Malpensa, area forestale che costituisce un filtro tra gli insediamenti urbani e l'aeroporto. Proseguendo, il sentiero si addentra nei boschi di Casorate, dove è frequente incontrare escursionisti a cavallo, e termina presso la SS 33 del Sempione.”*¹¹

Viabilità e logistica

Con riferimento alla situazione delle infrastrutture logistiche, l'AT2 è inserito al centro di una rete importante di trasporto su gomma, su ferro e via aerea.

¹⁰ Pianificazione Aeroportuale 1 Novembre 2009
Aeroporto di Malpensa Nuovo “Master Plan Aeroportuale”

¹¹ Itinerari del Parco del Ticino – vedi :
http://natura.parcoticino.it/index.php?option=com_k2&view=item&id=350:&Itemid=118

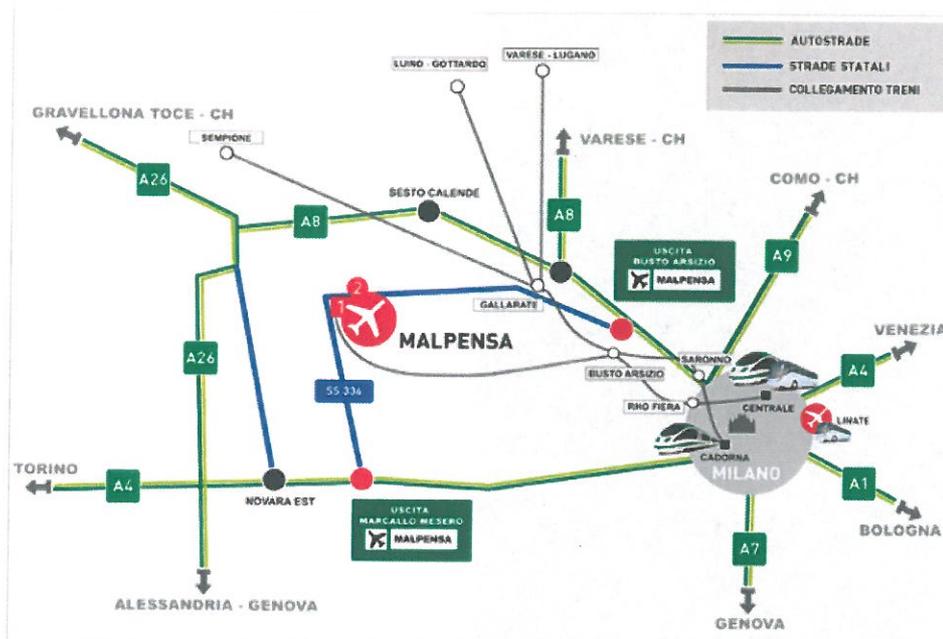


Figura 3.2-1 Reti di accessibilità dell'aeroporto di Malpensa (fonte: SEA Milano)

Nel quadro più ampio sopra delineato¹² – che comunque costituisce un unicum di carattere strategico – si inserisce poi una viabilità urbana ed extraurbana all'interno della quale vi sono i collegamenti su gomma dell'area.

In particolare la via Giovanni XXII costituisce la “prima porta per Malpensa”¹³ e collega la conurbazione urbana Cardano al Campo-Gallarate con la SS 336.

Su detto asse viabilistico si inserisce la previsione della realizzazione del nuovo tracciato del collegamento Cardano al Campo-Gallarate, con la previsione di un incrocio a rotatoria in corrispondenza della via Giovanni XXIII.

Detto tracciato che collegherebbe a sud la SP 28 e a nord la SP 26, costituirebbe un'arteria di scorrimento e di fatto una tangenziale dell'abitato Cardano al Campo-Gallarate.

¹² *Aeroporto di Malpensa – Nuovo Master Plan
Procedura VIA – Documento di integrazioni volontarie*

¹³ *Pgt Cardano al Campo - Documento di Piano – Relazione Generale*



Estratto della tavola C_2 del PGT - "I vincoli sovraordinati"

Detto tracciato, indicato dal PGT come "strada di 3° livello di progetto" deriva da vincoli di pianificazione superiori e pertanto pare corretto prevedere che, in fase di approvazione dei successivi piani attuativi, il Comune di Cardano al Campo acquisisca dai privati la proprietà delle porzioni di terreno funzionali alla realizzazione dello stessa infrastruttura. Detta acquisizione diverrà esecutiva nella sottoscrizione delle relative convenzioni urbanistiche.

Nelle more della realizzazione dell'infrastruttura e affinché le stesse aree non siano né un costo per il Comune né una cesura dell'attuale assetto urbano, le stesse verranno date in gestione agli attuali proprietari con obbligo di manutenzione e di mantenimento della destinazione attuale (parcheggi e aree verdi).

Il PGT recita: *"In tutte le aree in cui il Piano delle Regole si attua obbligatoriamente mediante piani attuativi, fino all'approvazione dei piani stessi, fatto salvo quanto specificatamente precisato nelle singole aree, sono consentiti unicamente interventi di cui alle lettere a), b) e c) - 1° comma - art. 31 - Legge 457/1978 e successive integrazioni e modificazioni. Negli ambiti territoriali disciplinati da piani attuativi, la potenzialità edificatoria massima -ancorché determinata con riferimento solo ad alcune aree- si intende attribuita, uniformemente, a tutte le aree comprese nel perimetro, così da realizzare l'indifferenza economica delle proprietà rispetto alle diverse destinazioni."*¹⁴

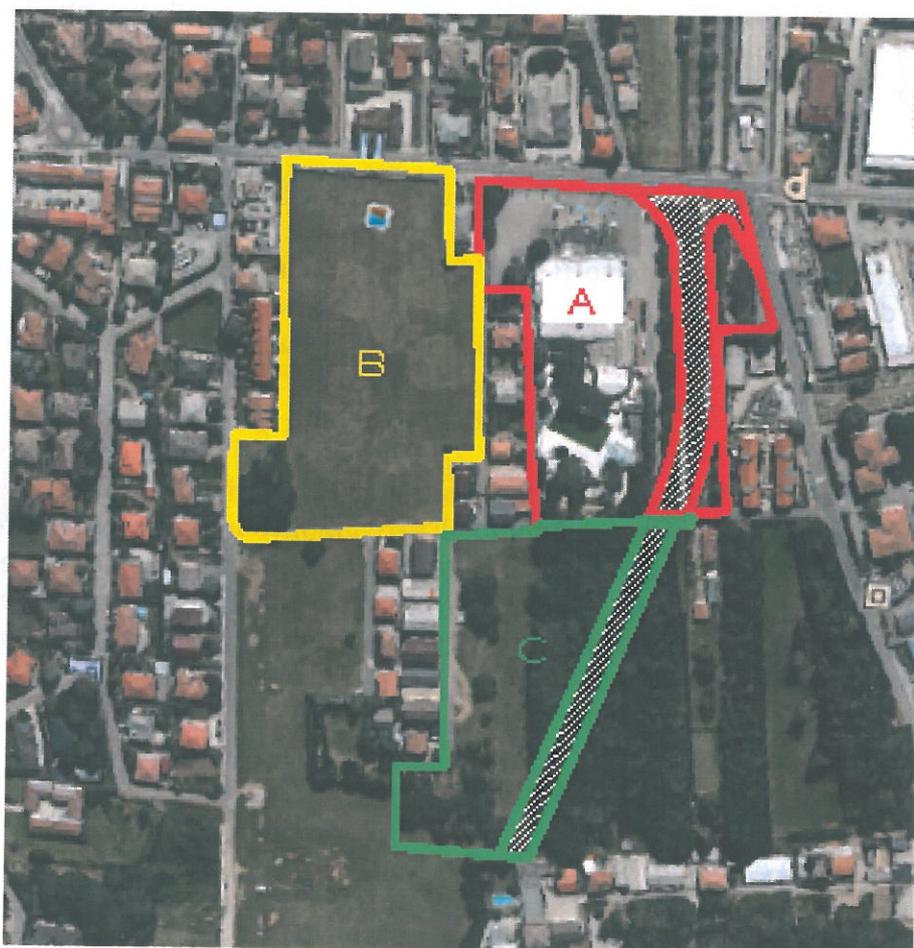
¹⁴ Pgt Cardano al Campo - Normativa di piano - pag. 5

SOGGETTI INTERESSATI

Il soggetto attuatore del MP è comunque il Comune di Cardano al Campo, cui spetta la supervisione e il coordinamento di ogni azione attuativa; in particolare il Comune favorisce e coordina forme di partenariato tra gli organismi istituzionali, gli attori privati, le associazioni e le comunità locali che a vario titolo e ciascuno per le proprie competenze, hanno interesse a realizzare gli obiettivi di MP.

La realizzazione dei singoli piani attuativi invece è in capo ai soggetti privati proprietari delle aree. Preso atto, da un lato del frazionamento della proprietà in piccoli lotti, dall'altro dell'esistenza di soggetti cui fa capo la proprietà di rilevanti frazioni del comparto, il MP suddivide in tre comparti la realizzazione dello stesso, di cui uno suddiviso su due lotti di intervento.

I tre comparti sono individuati come segue:



All'interno dei comparti è ricompresa l'area interessata dalle infrastrutture viabilistiche come previste dalla pianificazione sovraordinata e come recepite dal vigente PGT (tangenziale Cardano al Campo-Gallarate e rotonda su via Giovanni XXIII) la cui esecuzione resta però in capo al Comune.

DESTINAZIONI D'USO E INFRASTRUTTURE

Le destinazioni d'uso principali sono quelle stabilite nella scheda d'Ambito AT2: Terziario, Commerciale e Direzionale. Con riguardo alla classificazione di cui all'art. 5 della Normativa di Piano, si intendono ammesse quali destinazioni d'uso principali tutte quelle ricomprese nel paragrafo D (attività economiche).

Ai sensi e per gli effetti di quanto stabilito all'art. 4 della Normativa di Piano ed in virtù di quanto affermato nei capitoli precedenti, la funzione residenziale è considerata complementare e, secondo la proposta di MP, non potrà eccedere il 20% della capacità edificatoria assegnata a ciascun comparto

In tutte le aree componenti l'AT2 sono invece esplicitamente vietate tutte le attività:

- rientranti nell'ambito di applicazione dell'articolo 2 - comma 2 della LR 5/2010 (Verifica Impatto Ambientale).
- elencate negli allegati A e B della citata LR 5/2010.

Dotazione di aree per servizi

La dotazione di aree per servizi è commisurata alla superficie lorda di pavimento prevista in attuazione del MP che, come si è detto, comporta una riduzione del 10% circa della capacità edificatoria massima di PGT. A ciascun comparto è stata attribuito il seguente carico edificatorio:

- S.l.p. in previsione su comparto A = 16.300 mq di cui 3.000 mq dedicati alle medie strutture di vendita
- S.l.p. in previsione su comparto B = 17.700 mq di cui 2.500 mq dedicati alle medie strutture di vendita
- S.l.p. in previsione su comparto C = 15.300 mq di cui 2.500 mq dedicati alle medie strutture di vendita
- Totale S.l.p. in previsione sui tre comparti = 49.300 mq

Di seguito, in forma disaggregata, si riportano i dati metrici relativi alla dotazione di aree per servizi previste in cessione e/o in asservimento all'uso pubblico individuate all'interno dei tre comparti. Il calcolo delle infrastrutture a parcheggio è quello derivante dalle prescrizioni di cui alla tabella C dell'art. 6, comma 7 della normativa di piano; l'assoggettamento ad uso pubblico delle superfici a parcheggio, compresi quelli esistenti, consente l'assolvimento degli standard urbanistici anche per i lotti confinanti.

Totale aree ad uso pubblico per infrastrutture a parcheggio = 6.273 mq
di cui :

- a carico comparto A = 2.250 mq
- a carico comparto B = 2.136 mq
- a carico comparto C = 1.887 mq

Totale aree in cessione per infrastrutture a pista ciclopedonale = 1.229 mq
di cui :

- a carico comparto B = 858 mq
- a carico comparto C = 371 mq

Totale aree ad uso pubblico per infrastrutture a verde = 12.159 mq

di cui :

- a carico comparto B = 9.077 mq
- a carico comparto C = 3.082 mq

Totale aree in cessione per infrastrutture a strada = 12.391 mq

di cui :

- a carico comparto A = 4.952 mq
- a carico comparto B = 1.650 mq
- a carico comparto C = 5.789 mq

Altre aree per servizi in cessione e/o ad uso pubblico = 5.993 mq

di cui :

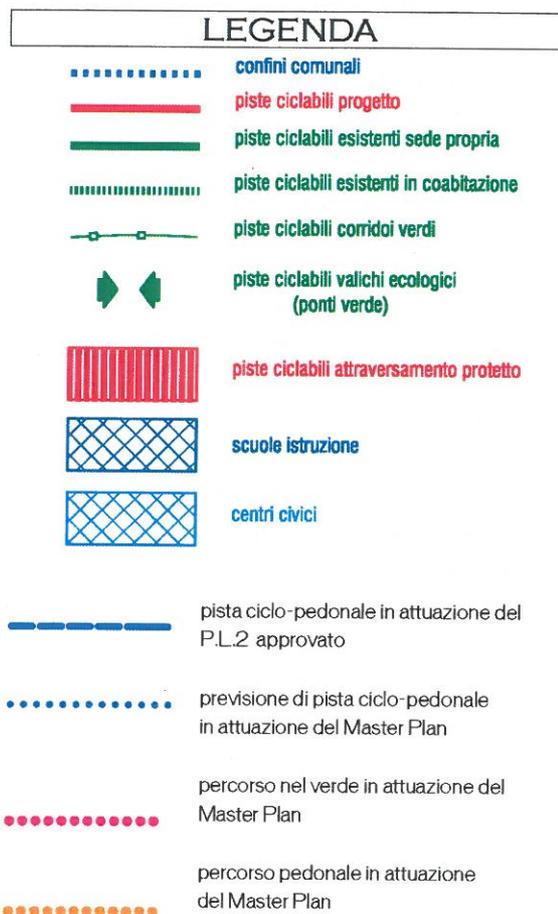
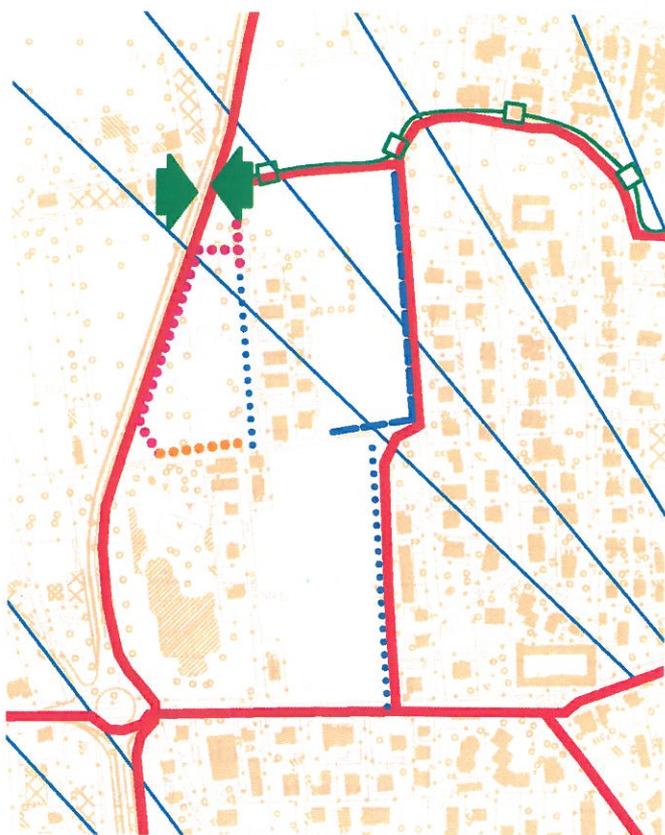
- a carico comparto A = 5.006 mq
- a carico comparto C = 987 mq

Totale complessivo aree per servizi in cessione e/o ad uso pubblico = 38.045 mq

Piste ciclabili

Conformemente agli obiettivi di piano, è prevista la realizzazione di una viabilità ciclo-pedonale interna ai comparti di raccordo con la rete ciclabile indicata dal PGT e la cui realizzazione compete ai proponenti i singoli piani attuativi.

Il tracciato proposto, suscettibile di modifiche in sede di approvazione dei piani attuativi dei comparti B e C, è il seguente:



P7 - CARTA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Estratto della Tavola P_7 del PGT

Si sottolinea che la realizzazione dell'infrastruttura in argomento potrà essere efficacemente pensata e realizzata per lotti funzionali, corrispondenti ai comparti individuati.

Tangenziale Cardano al Campo-Gallarate e rotatoria su via Giovanni XXIII

La realizzazione delle pertinenti infrastrutture viabilistiche è di competenza del Comune il quale, in sede di pianificazione attuativa e con riguardo a ciascun comparto di MP, acquisirà la proprietà e la disponibilità delle occorrente aree; i relativi trasferimenti avverranno al momento della sottoscrizione di apposita convenzione stipulata sotto la forma di atto pubblico avanti il Notaio. La cessione gratuita delle anzidette aree costituisce condizione necessaria per la realizzazione delle opere di iniziativa privata. Resta comunque inteso che, nelle more della realizzazione delle citate infrastrutture, il possesso e l'uso delle relative aree rimarrà in capo ai privati coi relativi oneri di manutenzione, sia ordinaria che straordinaria; nelle more saranno inoltre salvaguardate -per quanto possibile- le finiture delle aree a parcheggio esistenti, salvo gli adeguamenti che dovessero rendersi necessari a recepimento della varie normative di settore e salvo gli eventuali abbattimenti delle essenze ivi presenti qualora necessari per la realizzazioni delle infrastrutture pubbliche o ad uso pubblico.

In ultimo si segnala la disponibilità da parte dei proprietari del c.d. comparto A nel cedere da subito al Comune la proprietà delle aree necessarie per le anzidette infrastrutture viabilistiche mantenendone in serbo il solo possesso, e ciò indipendentemente dalla pianificazione attuativa.

TABELLA RIEPILOGATIVA DOTAZIONI COMPLESSIVE AREE PER SERVIZI DI MP

Totale standard parcheggi (in uso pubblico)	mq	6.273
Totale standard piste ciclopedonali (in cessione)	mq	1.229
Totale standard aree verdi (in uso pubblico)	mq	12.159
Totale standard strade (in cessione - quota parte ceduta in sede di approvazione MP)	mq	4.952
Totale standard strade (in cessione - quota parte ceduta in sede di approvazione PA)	mq	7.439
Totale altre aree standard (in cessione e/o in uso pubblico)	mq	5.993
Totale standard localizzato	mq	38.045
Totale standard da monetizzare	mq
Totale residenziale ammesso	≤ 20% della capacità edificatoria totale assegnata a ciascun comparto (≤ mq 9.800)	

STRUMENTI ATTUATIVI E NORME

Premessa essenziale alla definizione del quadro degli strumenti attuativi all'interno dei quali si potrà sviluppare l'azione dei soggetti attuatori è che le stesse azioni potranno essere varie e differenti sia qualitativamente, sia temporalmente, sia quantitativamente, purché tutte coerenti con gli obiettivi di MP e finalizzate a realizzarne gli scopi.

A riguardo, anche singole azioni progettuali sono ammesse purché coerenti con la visione strategica complessiva e coerentemente con le altre previsioni di MP.

All'interno dei singoli comparti saranno consentite –in deroga alle disposizioni generali e nel rispetto di quanto previsto dal paragrafo 9.3 della Normativa di Piano nonché nel rispetto della normativa vigente di rango superiore– anche distanze inferiori tra edifici e la costruzione di edifici contigui, purché previsti in sede di piano attuativo e purché ampliamenti di edifici esistenti.

In tutte le aree componenti l'AT2 sono esplicitamente vietate tutte le attività:

- rientranti nell'ambito di applicazione dell'articolo 2 - comma 2 della LR 5/2010 (Verifica Impatto Ambientale).
- elencate negli allegati A e B della citata LR 5/2010.

Lo schema di lavoro e di approfondimento

L'obiettivo principale è quello di individuare gli approfondimenti progettuali ritenuti significativi per arricchire il Master Plan con quelle informazioni necessarie per i successivi approfondimenti ambientali.

Il processo di lavoro proposto si articola secondo le seguenti fasi:

- Scomposizione logica del Master Plan in interventi progettuali base;
- Identificazione delle azioni di progetto associate a ciascun intervento progettuale base;
- Costruzione di una matrice identitaria comune ai vari interventi in linea di continuità coi piani attuativi limitrofi già approvati;
- Individuazione delle unità progettuali elementari associate a ciascun intervento progettuale di base.

Gli approfondimenti ambientali e progettuali relativi ad ognuno degli interventi base sono invece demandati allo sviluppo dei successivi piani attuativi

Norme per le attività commerciali

Si richiama qui integralmente quanto previsto dall'art. 6 della Normativa di Piano.

In detto capitolo, il PGT individua espressamente gli Ambiti di Trasformazione quali "contesti di localizzazione degli insediamenti commerciali". Pertanto nell'AT2 sono ammissibili -nel rispetto delle altre prescrizioni e norme- tutte le tipologie di insediamento (VIC - MS1 - MS2 - GS1 - GS2).

Peraltro, in assenza di autorizzazione regionale, il SUAP è autorizzato a rilasciare per ogni singolo comparto una o più autorizzazioni fino a un massimo di 2.500 mq di superfici di vendita (VIC-MS1 e MS2).

Resta inteso che nel caso dei comparti con Piano Attuativo, la/le autorizzazioni commerciali saranno rilasciate contestualmente al Piano Attuativo stesso, mentre nel caso dei comparti che prevedono strumenti autorizzativi non convenzionati, dovrà essere contestuale all'efficacia del titolo edilizio. Circa le tempistiche di rilascio di dette autorizzazioni, valgono in ogni caso le prescrizioni e le previsioni di cui alla Normativa di Piano.

L'autorizzazione per eventuali GS dovrà essere richiesta attraverso apposita procedura previa verifica di assoggettabilità a procedura di VIA ai sensi e per gli effetti della L.R. 12/2005.

TEMPI DI REALIZZAZIONE

Il differente assetto proprietario, la notevole complessità di progettazione e realizzazione di alcuni comparti confrontata alla semplicità di realizzazione di altre azioni, porta a ritenere che vi siano tempi di intervento differenti tra loro anche in modo significativo.

Allo stato, pare possibile ipotizzare la previsione di cui alla tabella che segue:

Macro interventi	BREVE TERMINE (2016-2017)	MEDIO TERMINE (2018-2020)	LUNGO TERMINE (2021-OLTRE)
Edifici esistenti - RICONVERSIONE	2016		
Assoggettamento pubblico aree esterne		X	
Assoggettamento pubblico sedime stradale	X	X	
Comparto A	X	X	
Comparto B	Presentazione P.A.	X	X
Comparto C	Presentazione P.A.	X	X

FONTI DI FINANZIAMENTO E GARANZIE FIDEIUSSORIE

Il complesso delle risorse necessarie per la realizzazione del presente MP è desumibile dalla tabella che segue:

	Superfici	Costi di costruzione	TOTALE INVESTIMENTI	FINANZIAMENTO	REPERIMENTO
Comparto A	mq 7.300 Ristrutturazione	500 €/mq	€ 3.650.000	Privato	SI
	mq 9.000 Nuova costruzione	€/mq 1.300	€11.700.000	Privato	In corso
Comparto B	mq 17.700 Nuova costruzione	€/mq 1.300	€ 23.010.000	Privato	In corso
Comparto C	mq 15.300 Nuova costruzione	€/mq 1.300	€ 19.890.000	Privato	In corso
			Totale € 58.250.000		

Si tratta di un totale di circa cinquantotto milioni di euro di investimenti, con considerevoli ricadute economiche ed occupazionali su tutto il territorio.

Le fonti di finanziamento per la realizzazione del comparto A con esplicito riferimento all'intervento di ristrutturazione sono già state reperite, essendo i proponenti pronti a richiedere idoneo permesso di costruire. Per quanto riguarda gli altri comparti nonché gli interventi di nuova costruzione del comparto A, si rimanda ai singoli Piani Attuativi ogni definizione puntuale degli investimenti.

La realizzazione del presente MP potrà considerarsi esecutiva solo dopo la sottoscrizione di apposite convenzioni urbanistiche in sede di approvazione definitiva dei singoli piani attuativi che prevedano:

- la cessione a standard delle aree soggette alla realizzazione delle infrastrutture viabilistiche;
- l'asservimento ad uso pubblico delle altre aree per servizi

Ogni soggetto realizzatore dei piani attuativi afferenti ad ogni singolo comparto produrrà inoltre, in sede di sottoscrizione della relativa convenzione, idonee garanzie fideiussorie come da previsione del vigente P.G.T. Dette garanzie fideiussorie saranno disciplinate in sede di Pianificazione Attuativa o di richiesta/acquisizione di altro idoneo titolo abilitativo.

MONITORAGGIO E MODIFICHE

Atteso che la realizzazione del MP è un processo complesso, assume particolare rilevanza il sistema di monitoraggio continuo delle fasi di attuazione, nonché ogni provvedimento che abbia la finalità di consentire, in modo tempestivo ed efficace, l'introduzione di quelle modifiche che possono rivelarsi utili, opportune o necessarie nel corso del tempo, al fine di assicurare la coerenza dei risultati con gli obiettivi prefissati.

Il Comune, attraverso i propri uffici e l'Assessorato all'Urbanistica, è il soggetto preposto al monitoraggio della realizzazione del MP.

Salvo ogni strumento che l'Assessorato preposto riterrà di aggiungere, è prevista una relazione periodica al Consiglio Comunale –anche attraverso l'apposita Commissione Consigliare– da effettuarsi con cadenza annuale.

Detto aggiornamento, che potrà avvenire anche in concomitanza dell'approvazione o della comunicazione degli iter attuativi (piani attuativi dei vari comparti o strumenti edilizi quali PdC o DIA o altri strumenti riguardanti i lotti), potrà costituire elemento utile qualitativo circa l'efficacia e la corrispondenza agli obiettivi di MP.

In caso di scostamenti essenziali dagli obiettivi e dalle aspettative di MP, il Consiglio Comunale procede, qualora investito motu proprio o su richiesta di uno dei soggetti interessati, alla revisione dei contenuti e degli obiettivi del MP anche eventualmente per singoli comparti o per singole parti separate.

Atteso che il MP non ha un valore prescrittivo, è possibile altresì modificare quanto previsto e stimato secondo le indicazioni del presente capitolo senza che le stesse modifiche costituiscano variante di Piano.

In particolare è possibile modificare, coerentemente con le norme e le previsioni degli altri strumenti attuativi, le prescrizioni e le norme contenute all'interno dei capitoli 6. *DESTINAZIONI D'USO E INFRASTRUTTURE*, 7. *REALIZZAZIONE E COMPENSAZIONE MONETARIA AREE PER SERVIZI*, 8. *STRUMENTI ATTUATIVI* e *NORME* e 10. *FONTI DI FINANZIAMENTO*, alle seguenti condizioni:

- che vi sia una relazione che attesti come le modifiche in oggetto siano coerenti con gli obiettivi generali e con gli altri strumenti sovra-ordinati, in primis il PGT;
- che i capitoli 6. *FONTI DI FINANZIAMENTO* e 7. *REALIZZAZIONE E COMPENSAZIONE MONETARIA AREE PER SERVIZI* risultino coerenti con le altre ipotesi di modifica al capitolo 6. *DESTINAZIONI D'USO E INFRASTRUTTURE*;;
- che non siano superate le prescrizioni del PGT, nonché tutte le altre norme e limitazioni riportate nel MP o successivamente intervenute in virtù di modifiche alle norme o agli strumenti di pianificazione.
- sia acquisito il voto favorevole del Consiglio Comunale.

Nel caso le modifiche introdotte incidano sugli interessi dei singoli privati, è riconosciuta ai soggetti interessati alla modifica, la possibilità di esprimere le proprie osservazioni e i propri pareri al Consiglio Comunale, organo cui compete ogni decisione finale.

Fonti:

Masterplan EXPO

PGT Provincia Varese

Piani Provincia:

PGT Cardano al Campo

Master Plan Malpensa SEA – Min. Trasporti

<http://www.mxpairport.it/megafiles/Masterplan/masterplanrelazione.pdf>

SCHEDE COMPARTI

SCHEDA GENERALE COMPARTO A ex NAUTILUS)

Tenuto conto del significativo insediamento esistente e conformemente al contenuto degli obiettivi di MP, le prescrizioni di cui al punto 6.6 della Normativa di Piano si applicano solo in quanto compatibili con l'esistente.

Totale superficie comparto A = 23.050 mq (come da P.G.T.- ex P.R.G.)

Totale superficie comparto A ripermetrato= Totale superficie comparto A :	mq.	23.050,00
a sommare : porzione sedime Via Benaco in propriet�	mq.	155,65
a sommare : porzione sedime Via Benaco conferito dal comparto B	mq.	61,52
a sommare : porzione sedime Via Appennini in propriet�	mq.	241,77
<hr/>		
Totale superficie comparto A ripermetrato =	mq.	23.508,94 =>

=> suddiviso in n  2 lotti di intervento:

LOTTO 1 di mq. 17.279,18

LOTTO 2 di mq. 6.229,76

Totale mq. 23.508,94

Totale superficie SLP prevista per il Comparto A = 18.440 mq (come da P.G.T.- ex P.R.G.)
ripartita:

LOTTO 1 = SLP mq. 7.300,00 (immobile esistente con ampliamento 20%)

LOTTO 2 = SLP mq. 11.140,00

SCHEDA LOTTO 1

Totale superficie Lotto 1 =	17.279,18 mq
Totale superficie SLP max prevista =	7.300,00 mq
Totale superfici immobili esistenti =	6.387,92 mq (standard assolti)

SLP PREVISTA

Immobilie esistente (attualmente a terziario) = 6.387,92 mq.

Trasformazione, attraverso intervento/i di manutenzione straordinaria, in :

SLP a dest. commerciale da realizzarsi con cambio di destinazione d'uso = 3.000,00 mq *

SLP residua 3.387,92 mq

Ampliamento immobiliare esistente/Nuovo immobiliare SLP

= max 20% SLP esistente = mq. 1.277,58 => previsti mq. 912,08 mq

TOTALE SLP su LOTTO 1 = mq. 6.387,92 + mq. 912,08 = 7.300,00 mq

CALCOLO AREE A STANDARD MINIME DOVUTE

Immobilie esistente = mq. 6.387,92 => standard assolti.

Gli "standard assolti" si riferiscono esclusivamente al 100% della superficie edificata esistente e con riguardo ai titoli abilitativi pregressi; all'atto di presentazione della prima pratica autorizzativa si proceder  ad una migliore identificazione e puntuale localizzazione degli "standard assolti" (sia graficamente che quantitativamente) rispetto al fabbricato esistente, con eventuale aggiunta di ulteriore area standard o sua monetizzazione qualora dovesse rendersi necessaria in esito alle verifiche urbanistiche.

Per cambio destinazione d'uso

SLP commerciale su immobile esistente =	4.500,00 mq	(150% SLP)
Nuovo immobile a saturazione (non commerciale) SLP = ...	912,08 mq	(100% SLP)
TOTALE	5.412,08 mq	

STANDARD DA CEDERE

	parziale	sub.tot	Totale
<i>Viabilità</i>			
Porzione sedime Via Benaco =	61,52 mq		
Porzione sedime Via Benaco =	155,65 mq		
Area già sedime stradale via Appennini	241,77 mq		
Area da cedere per viabilità =	<u>4.493,10 mq</u>		
		4.952,04 mq	
<i>Aree diverse</i>			
Area limitrofe la viabilità=	<u>2.336,32 mq</u>		
		2.336,32 mq	
TOTALE			7.288,36 mq

STANDARD DA CONVENZIONARE

Parcheggio

- area a parcheggio ad uso pubblico
(da posizionare)

2.250,00 mq
2.250,00

TOTALE 2.250,00 mq

STANDARD LOCALIZZATO

Standard da cedere 7.288,36 mq
Standard da convenzionare 2.250,00 mq

TOTALE **9.538,36 mq**

STANDARD DA MONETIZZARE

Standard minimo dovuto 5.412,08 mq

Standard localizzato - 9.538,36 mq

- 4.126,28 mq superficie a standard in cessione eccedente il minimo ed utilizzata per le verifiche sul **Lotto2**

Ulteriori previsioni/prescrizioni

- Destinazione residenziale ammessa fino al 20% della superficie teorica ammissibile
- Atteso l'interesse pubblico al recupero e alla ripresa delle attività economiche nonché ogni considerazione svolta nel MP, la compatibilità urbanistica della destinazione commerciale degli edifici esistenti, in caso di interventi di sola manutenzione degli immobili, è accertata in sede di M.P. e non dà luogo a piani attuativi.
- In caso di ampliamenti o abbattimenti con ricostruzione che interessino più del 10% delle attuali superfici, si procede attraverso specifico Piano Attuativo. In sede di pianificazione attuativa sarà possibile derogare ai limiti massimi di altezza e di numero di piani previsti

dal vigente P.G.T., previa acquisizione di specifica autorizzazione di eventuali Enti sovraordinati.

- Le superfici sopra espresse derivano dalla perimetrazione della cartografia vigente.
- Le ripartizioni di superfici e collocazioni puntuali delle aree standard e/o aree edificabili sono da definirsi in fase di progettazione architettonica e sulla scorta di rilievo topografico dell'area.
- Autorizzazioni commerciali massime= 2.500,00 mq di superfici di vendita (Media Distribuzione); si specifica che i 3.000,00 mq* commerciali (indicati in scheda) sono da riferirsi alla SLP .

Accesso e mobilità area ex Nautilus

L'accesso viabilistico all'area costituita dall'immobile ex Nautilus ed alle sue pertinenze avviene oggi attraverso numero 6 passi carrai ciascuno delle dimensioni di 6 metri, collocati come segue:

- numero tre passi carrai posti sulla via Papa Giovanni XXIII, corredati da area libera antistante;
- un passo carraio posto sulla SP68;
- un passo carraio posto sulla via Benaco,
- un passo carraio posto sulla via Appennini.

Nello svolgimento della storica attività di carattere ludico-ricreativo, la maggior parte del flusso veicolare in entrata e in uscita ha interessato i tre passi carrai disposti sulla via Papa Giovanni XXIII, dotati tutti di ampia area di accesso che nei fatti ha costituito e costituisce una sorta di corsia e/o di area di attesa per l'immissione nella carreggiata principale. Anche l'ampiezza dei passi carrai ha favorito - e tuttora favorisce -l'afflusso e il deflusso dei mezzi veicolari in contemporanea su ciascun passo carraio, e ha finora favorito anche l'afflusso e il deflusso di un notevole numero di veicoli concentrati nelle poche ore di svolgimento dell'attività storica.

Riguardo la circolazione interna, si può notare che il flusso e il movimento dei veicoli all'interno dell'area può avvenire senza particolari problematiche visti gli ampi viali che si estendono per tutta la lunghezza e larghezza del perimetro interno. I numerosi parcheggi, i corselli, i marciapiedi e le vie di accesso, gli spazi di sosta davanti ai principali ingressi dell'edificio costituiscono situazioni positive che aiutano lo svolgimento di movimenti ordinati di persone e mezzi.

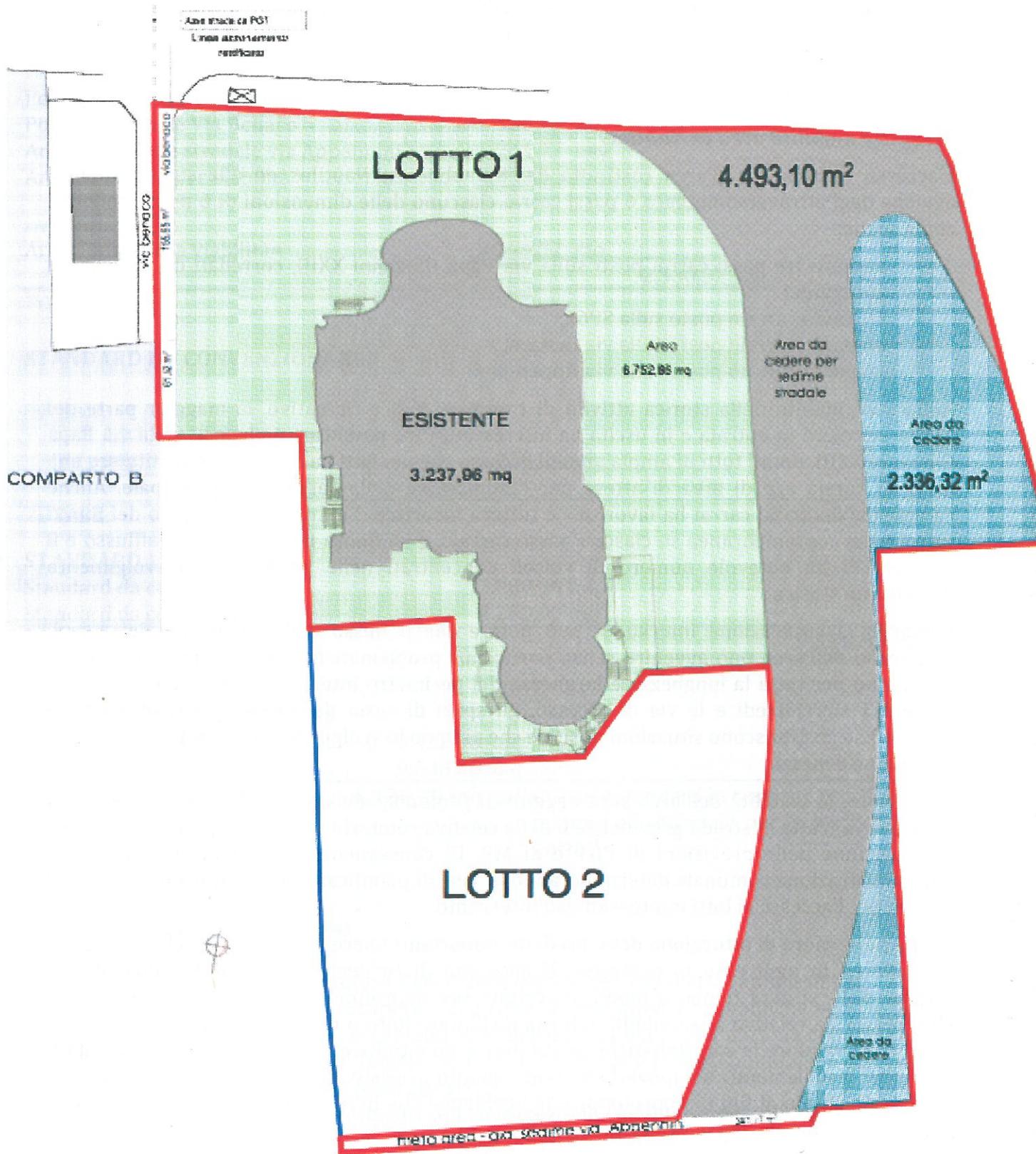
Come noto, la viabilità dell'area sarà oggetto di profonda revisione in fase di realizzazione della nuova tratta di strada provinciale e della relativa rotatoria sulla via Papa Giovanni XXIII in attuazione delle previsioni di PGT e di MP. Di conseguenza, la Provincia di Varese e l'Amministrazione comunale determineranno in fase di pianificazione esecutiva le necessarie misure per l'accesso ai lotti interessati dall'intervento.

Anche nelle more di attuazione delle predette importanti opere viabilistiche, nelle intenzioni del MP -ed in ogni caso in presenza di necessità di richiesta di apposite autorizzazioni commerciali- si avrà tempo e modo opportuno per approfondire ogni aspetto sia relativo all'accesso, sia relativo alla mobilità interna dell'intero lotto o di singoli comparti. Occorrerà in tal caso valutare le caratteristiche qualitative e quantitative delle singole nuove attività o dei nuovi insediamenti, sviluppando secondo quanto previsto dalla normativa in vigore ogni necessario studio ai fini di approfondire le problematiche in argomento, valutando in quella sede la sostenibilità viabilistica dell'intervento.

COMPARTO A

planimetria schematica scala :1000

Superficie LOTTO 1 = 17.279,18 m²



comparto A Lotto1

SCHEDA LOTTO 2

Totale superficie Lotto 2 =	6.229,76 mq	
Totale superficie SLP max prevista da PGT =	11.140,00 mq	
Totale superficie SLP max prevista da MP =	9.000,00 mq (-20% circa su SLP teorica)	
Totale superfici immobili esistenti =	527,08 mq (standard assolti)	
Totale dotazione standard da assicurare =	9.000,00 mq	
a dedurre sup. con standard assolti.....	-527,08 mq	
Area a standard dovuta		8.472,92 mq

SLP PREVISTA

Nuova edificazione a destinazione non commerciale, compreso SLP fabbricati esistenti, suscettibili di eventuale demolizione = 9.000,00 mq

CALCOLO AREE A STANDARD MINIME PREVISTE

Totale superfici immobili esistenti =	527,08 mq	(standard assolti)
Nuova edificazione a destinazione =	8.472,92 mq	(100% SLP)
TOTALE aree a standard	8.472,92 mq	

STANDARD LOCALIZZATO

Standard in cessione, in eccedenza da Lotto 1	4.126,28 mq
Standard da localizzare all'interno del Lotto 2	2.670,00 mq
TOTALE	6.796,28 mq

STANDARD DA MONETIZZARE

Standard di legge.....	8.472,92 mq
Standard localizzato (Lotto 1+2)	-6.796,28 mq
TOTALE	1.676,64 mq

Ulteriori previsioni/prescrizioni

- Gli standard, in sede di Piano Attuativo, saranno calcolati in considerazione dell'effettivo utilizzo volumetrico. Pertanto, la previsione di aree standard da localizzare per 2.670,00 mq è corrispondente all'utilizzo massimo pari a 9.000 mq. di SLP ed è suscettibile di diminuzione, proporzionalmente al reale impegno volumetrico da definire nel P.A.
- Le altezze degli edifici possono di norma arrivare a un massimo di 5 piani. E' comunque fatta salva la possibilità, in sede di pianificazione attuativa, di derogare ai limiti massimi di altezza e di numero di piani previsti dal vigente P.G.T., previa acquisizione di specifica autorizzazione di eventuali Enti sovraordinati.
- Destinazione residenziale ammessa fino al 20% della superficie teorica ammissibile.
- Le superfici sopra espresse derivano dalla perimetrazione della cartografia vigente.
- Le ripartizioni di superfici e collocazioni puntuali delle aree standard e/o aree edificabili sono da definirsi in sede di P.A. sulla scorta di rilievo topografico dell'area.
- E' ammessa la possibile destinazione d'uso commerciale; in tal caso il calcolo degli standard dovrà essere effettuato in sede di Piano Attuativo tenendo conto del rapporto

150% e nel rispetto delle altre previsioni di M.P. e P.G.T., con aumento degli standard in loco e/o delle monetizzazioni.

COMPARTO A

planimetria schematica scala :1000

Superficie LOTTO 2= 6.229,76 mq

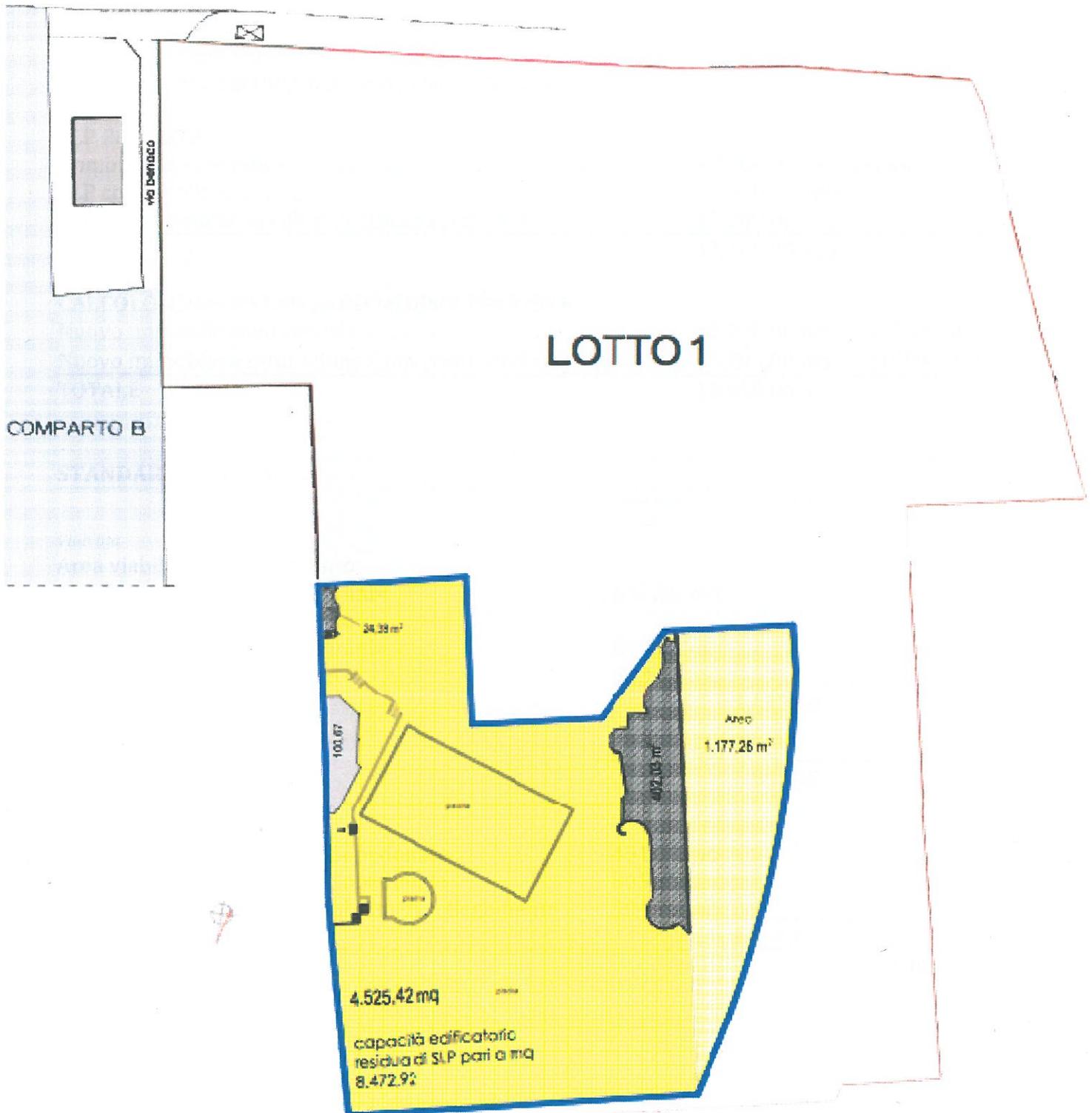


Figura comparto A Lotto 2

SCHEDA COMPARTO B RIPERIMETRATO

Totale superficie comparto B = 23.809 mq (come da P.G.T. - ex P.R.G.) =

Totale superficie comparto B ripеримetrato= Totale superficie comparto B :	mq. 23.809,00
a dedurre : porzione sedime Via Benaco	- mq. - 338,43
a dedurre : porzione sedime Via Benaco conferito al comparto A	mq. - 61,52
a sommare: correzione errore cartografico	mq. 7,41
Totale superficie comparto B ripеримetrato=	mq. 23.416,46

Totale superficie comparto B ripеримetrato= 23.416,46 mq

Totale superficie SLP prevista = 17.700 mq

Totale dotazione standard da assicurare = 17.700 mq

SLP PREVISTA

Immibile in progetto =	17.700,00 mq	di cui:
SLP commerciale =	2.500,00 mq	
SLP a saturazione con altre destinazioni d'uso =	15.200,00 mq	
TOTALE	17.700,00 mq	

CALCOLO AREE A STANDARD MINIME PREVISTE

Nuovo immobile commerciale =	3.750,00 mq	(150% SLP)
Nuovo immobile a saturazione (non commerciale) SLP = ...	15.200,00 mq	(100% SLP)
TOTALE	18.950,00 mq	

STANDARD DA CEDERE

	<i>parziale</i>	<i>sub.tot</i>
	<i>Totale</i>	
<i>Viabilità</i>		
Area viabilità di collegamento		
Via GiovanniXXII-Via Appennini=	642,98 mq	
Area viabilità di collegamento		
Via GiovanniXXII-Via Appennini=	643,36 mq	
Porzione sedime Via Benaco =	363,24 mq	1.649,58
<i>Pista Ciclo-pedonale</i>		
Area pista ciclabile	857,55 mq	857,55
<i>Aree Verdi</i>		
Aree verdi:		
- area verde 2 limitrofo ciclopedonale	491,09 mq	
- area verde 3 limitrofo ciclopedonale	805,87 mq	
- area verde 4 limitrofo viabilità di collegamento	304,65 mq	1.601,61
TOTALE		4.108,74 mq

STANDARD DA CONVENZIONARE

	<i>parziale</i> <i>Totale</i>	<i>sub.tot</i>
<i>Parcheggio</i>		
Area a parcheggio ad uso pubblico =	<u>2.136,39 mq</u>	2.136,39 mq
area verde 1	1.650,46 mq	
area verde 5 limitrofo Via Appennini	2.525,06 mq	
area verde 6 limitrofo Via Benaco	<u>3.300,23 mq</u>	
		<u>7.475,75 mq</u>
TOTALE		9.612,14 mq

STANDARD LOCALIZZATO

Standard da cedere	4.108,74 mq
Standard da convenzionare.....	9.612,14 mq
TOTALE	13.720,88 mq

STANDARD DA MONETIZZARE

Standard di legge.....	18.950,00 mq
Standard localizzato	13.720,88 mq
	<u>5.229,12 mq</u>

Ulteriori previsioni/prescrizioni

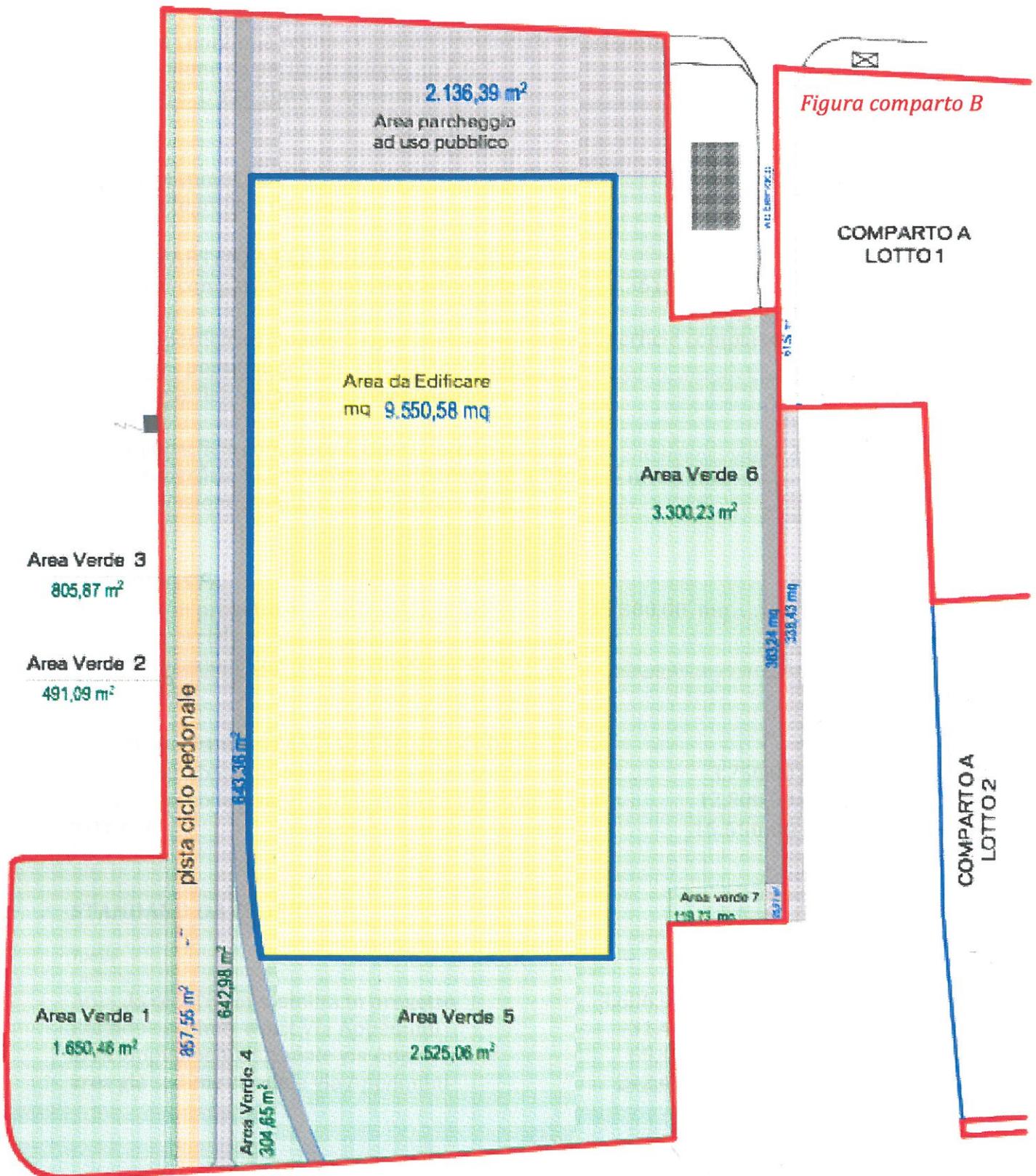
Destinazione residenziale ammessa fino al 20% della superficie teorica ammissibile.

- Le ripartizioni di superfici e collocazioni puntuali delle aree standard e/o edificabili sono da definirsi in sede di P.A. sulla scorta di rilievo topografico dell'area.
- Le superfici sopra espresse derivano dalla perimetrazione della cartografia vigente.
- Per una puntuale definizione delle quantità espresse si rimanda al successivo Piano Attuativo; gli standard saranno ricalcolati in considerazione dell'effettivo utilizzo volumetrico.
- In sede di pianificazione attuativa sarà possibile derogare ai limiti massimi di altezza e di numero di piani previsti dal vigente P.G.T., previa acquisizione di specifica autorizzazione di eventuali Enti sovraordinati.

COMPARTO B

planimetria schematica scala :1000

Area comparto = 23.416,46 mq



SCHEDA COMPARTO C RIPERIMETRATO

CONSIDERAZIONI A PREMESSA SCHEDA

Totale superficie comparto C => ex P.R.G. P.L.19 = 20.076 mq

Superficie comparto C desunta da cartografia P.G.T.= 19.361,25 mq

Raffronto con perimetrazione ex P.R.G. P.L.19:

Superficie comparto ex PL 19= 20.076,00 mq

a dedurre : porzione sedime viabilità provinciale in progetto

per esclusione da perimetrazione su P.G.T. - 901,24 mq

a sommare: tratto sud Via Appennini +242,45 mq

Totale mq. 19.417,21 mq

Superficie comparto C desunta da cartografia P.G.T. = mq. 19.361,25

scarto cartografico: differenza - mq. 55,96 (0,288%)

DATI DI PARTENZA PER SCHEDA COMPARTO:

Superficie comparto C desunta da cartografia P.G.T.= 19.361,25 mq

Totale superficie comparto C riperimetrato= Totale superficie comparto C : 19.361,25 mq

a dedurre : porzione sedime est Via Appennini -424,77 mq

Totale superficie comparto C riperimetrato= 18.936,48 mq

Totale superficie comparto C riperimetrato= 18.936,48 mq

Totale superficie SLP prevista, da ripartire su n.2 lotti di intervento= 15.300,00 mq

Totale dotazione standard da assicurare = 15.300,00 mq

SLP PREVISTA

Immobile in progetto = 15.300,00 mq.....di cui:

SLP commerciale = 2.500,00 mq

SLP a saturazione con altre destinazioni d'uso = 12.800,00 mq

TOTALE SLP 15.300,00 mq

CALCOLO AREE A STANDARD MINIME PREVISTE

Nuovo immobile commerciale = 3.750,00 mq (150% SLP)

Nuovo immobile a saturazione (non commerciale) SLP = ... 12.800,00 mq (100% SLP)

TOTALE 16.550,00 mq

STANDARD DA CEDERE

	parziale	sub.tot
Totale		
Viabilità		
Area da cedere per viabilità in progetto	3.606,92 mq	
Porzione sedime ovest Via Appennini	431,44 mq	
area ampliamento stradale via Appennini	69,47 mq	
area già sedime stradale via Appennini	242,45 mq	
		4.350,28

<i>Parcheggio</i>	
- area a parcheggio ad uso pubblico	56,25 mq
- area a parcheggio ad uso pubblico	<u>56,25 mq</u>
	112,50
<i>Pista Ciclo-pedonale</i>	
Area pista ciclabile	<u>371,09 mq</u>
	371,09
<i>Aree diverse</i>	
Percorso pedonale	85,22 mq
Aree verdi:	
- area verde 3	122,00 mq
- area verde 4	125,97 mq
- area verde 5	115,53 mq
- area verde 6	290,98 mq
- area verde 7	110,62 mq
marciapiede	<u>136,40 mq</u>
	986,72
<i>Aree Verdi</i>	
- area verde 1	1.106,39 mq
- area verde 2	<u>594,43 mq</u>
	1.700,82
TOTALE	7.521,41 mq

STANDARD DA CONVENZIONARE

	<i>parziale</i>	<i>sub.tot</i>
<i>Totale</i>		
<i>Aree Verdi</i>		
- area verde 8	<u>1.380,93 mq</u>	1.380,93
<i>Viabilità</i>		
- area viabilità interna	976,52 mq	
- area viabilità interna	<u>462,25 mq</u>	1.438,77
<i>Parcheggio</i>		
- area a parcheggio ad uso pubblico	<u>1.774,73 mq</u>	1.774,73
TOTALE		4.594,43 mq

STANDARD LOCALIZZATO

Standard da cedere	7.521,41 mq
Standard da convenzionare	<u>4.594,43 mq</u>
TOTALE	12.115,84 mq

STANDARD DA MONETIZZARE

Standard di legge	16.550,00 mq
Standard localizzato	<u>12.115,84 mq</u>
	4.434,16 mq

Ulteriori previsioni/prescrizioni

Destinazione residenziale ammessa fino al 20% della superficie teorica ammissibile.

- Le ripartizioni di superfici e collocazioni puntuali delle aree standard e/o edificabili sono da definirsi in sede di P.A. sulla scorta di rilievo topografico dell'area.
- Le superfici sopra espresse derivano dalla perimetrazione della cartografia vigente.
- Per una puntuale definizione delle quantità espresse si rimanda al successivo Piano Attuativo; gli standard saranno ricalcolati in considerazione dell'effettivo utilizzo volumetrico.
- In sede di pianificazione attuativa sarà possibile derogare ai limiti massimi di altezza e di numero di piani previsti dal vigente P.G.T., previa acquisizione di specifica autorizzazione di eventuali Enti sovraordinati.

COMPARTO C

planimetria schematica scala :1000

Superficie comparto riperimetrato 18.936,48 mq

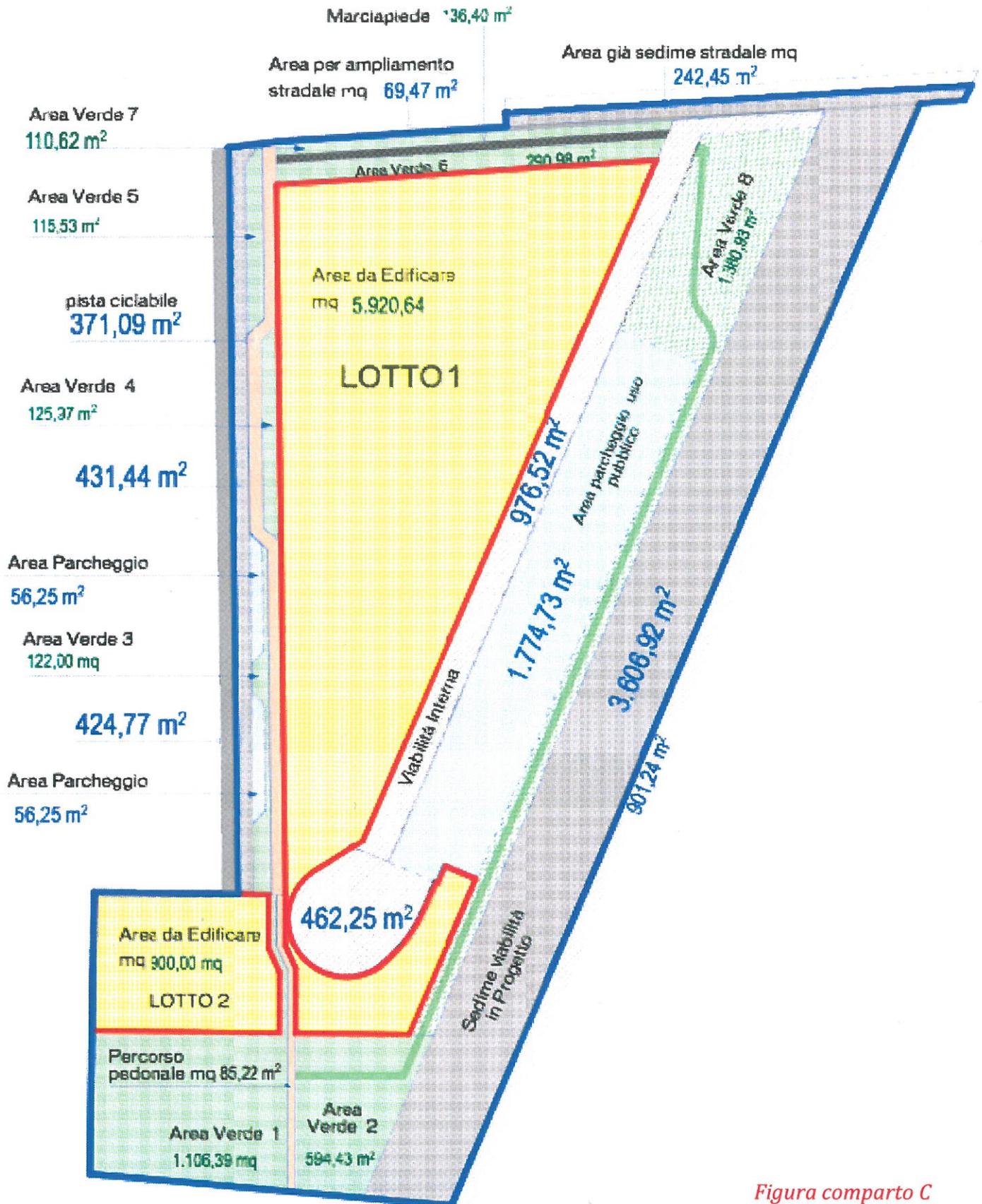


Figura comparto C