

Aprile 2016
Rev. Ottobre 2016

Rev. Maggio 2017

CARDANO AL CAMPO

Prot. 20170008660

Data 30-05-2017

Tit. 06 Cl. 03



SUS



Comune di Cardano al Campo
Provincia di Varese

MASTER PLAN AT2

Comprensiva della Proposta del 12-4-2016 prot. 5922 ed integrata dalle indicazioni di cui all'Atto di Indirizzo della Giunta Comunale n. 24 del 02-03-2017

1. INTRODUZIONE E SCOPO
2. DEFINIZIONI
3. CONTESTO NORMATIVO E REGOLATORIO
4. OBIETTIVI GENERALI
5. SOGGETTI INTERESSATI
6. PARAMETRI URBANISTICI - 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

I proprietari

- CERO. GE S.r.l. *Ferrari*
- GIULIA ALBERGHI S.r.l. *Barbieri*
- PROGETTO COSTRUZIONI S.r.l. *B. Mason*
- Immobiliare A. SCIESA S.r.l. *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. *Vedovato*

INTRODUZIONE E SCOPO

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

MASTERPLAN E PIANO ATTUATIVO EX ART.14 L.R.12/2005

Il Masterplan (d'ora in poi anche semplicemente "MP") è uno strumento di raccordo tra la previsione a carattere generale del PGT e l'attuazione vera e propria del comparto AT2 con funzione di supporto e indirizzo generale per il Piano Attuativo.¹

La pianificazione attuativa dell'Ambito AT2 è unitaria e sarà assoggettata, successivamente all'approvazione da parte del Consiglio Comunale del Masterplan, alla presentazione di un piano attuativo con le modalità di cui all'art.14 della L.r.12/2005 e s.m.i. che dovrà essere redatto secondo le indicazioni progettuali contenute nel DOCUMENTO DI PIANO - RELAZIONE GENERALE - capitolo 13 - Parte Prima - Elementi di valutazione dei piani."

Il piano attuativo dovrà contenere il disegno urbanistico unitario, almeno delle opere di urbanizzazione e infrastrutturali, con quantificazione delle cessioni e monetizzazioni, dotato di uno schema di convenzione e di uno schema delle relative garanzie fideiussorie.

Lo sviluppo del piano attuativo potrà essere previsto gradualmente per lotti funzionali anche denominati unità di intervento, in via generale corrispondenti agli ambiti individuati nel Masterplan; in tale fattispecie la parte privata potrà realizzarli anche separatamente in relazione all'attuazione e fruizione delle opere di urbanizzazione."

Parimenti le relative garanzie fideiussorie potranno essere graduate con riguardo all'attuazione dei singoli lotti funzionali/unità di intervento .

Le garanzie fideiussorie verranno presentate dai proponenti il PA solo relativamente alle opere di urbanizzazione e infrastrutturali di competenza delle singole unità di intervento, manlevando gli altri lotti funzionali/unità d'intervento, dall'obbligo di copertura fideiussoria a garanzia delle stesse. La quantificazione delle cessioni e monetizzazioni potrà far riferimento al singolo lotto funzionale/unità di intervento come individuati nel Masterplan -

Le opere pubbliche, dovendo essere funzionali alla realizzazione degli interventi privati, potranno essere programmate in diverse fasi attuative e definite fin da subito nel piano attuativo, salvo la possibilità di effettuare delle varianti/revisioni in divenire, in funzione delle variazioni di tipologie, destinazioni d'uso e dimensioni che potranno verificarsi sulle singole unità di intervento.

Considerata la complessità dell'attività pianificatoria, ove eventualmente occorresse un supporto legale esterno per la stesura della convenzione, lo stesso potrà essere individuato dall'amministrazione comunale attraverso una procedura ad evidenza pubblica i cui costi saranno posti a carico dei proponenti.²

¹ Vedasi Atto di Indirizzo di cui alla delibera di Giunta Comunale n. 24 del 2-3-2017 (colore nero corsivo)

² Vedasi Atto di Indirizzo di cui alla delibera di Giunta Comunale n. 24 del 2-3-2017 (colore nero corsivo)

La redazione del 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 esaminare le criticità e le potenzialità del territorio.

Successivamente occorre definire le linee strategiche attraverso le quali si articola 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, sia dal lato della valorizzazione del patrimonio ambientale, culturale, 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 variegate composizioni proprietarie, dei fattori finanziari, della cantierabilità delle singole opere, sia pubbliche che private, dei tempi di realizzazione delle varie componenti.

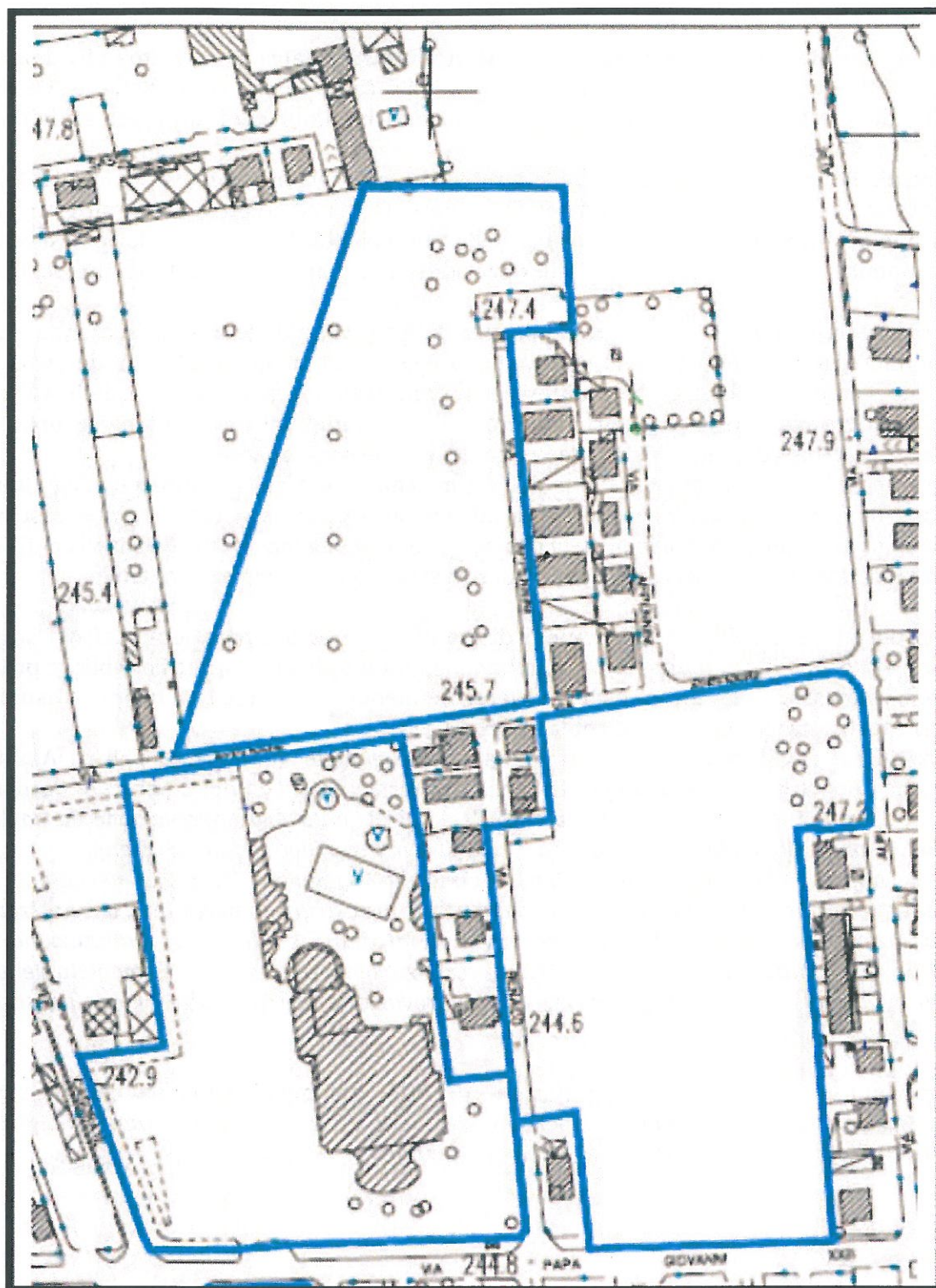
Detta fase finale inizia con l'approvazione del MP, ma continuerà nella gestione e nella ulteriore definizione di puntualità dei vari interventi, attraverso un processo continuo che costituisce l'essenza di una progettazione urbanistica che non è mai statica ma che evolve via via definendo e ottimizzando 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 gli altri 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 disciplinata 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: *"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 lotti funzionali/unità d'intervento, 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. PARAMETRI URBANISTICI - DESTINAZIONI 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

Le risposte dovute in base a quanto prescritto dal PGT trovano pertanto collocazione nell'ambito del capitolo 6 "*Parametri urbanistici Destinazioni d'uso e infrastrutture*", del capitolo 7 "*Realizzazione e compensazione monetaria aree per servizi*", del capitolo 8 "*Strumenti attuativi e norme*", del capitolo 9 "*Tempi di realizzazione*" e del capitolo 10 "*Fonti di finanziamento e garanzie fideiussorie*".

In particolare i Capitoli 4-6 affrontano il tema della nuova arteria viabilistica costituente la tratta Cardano-Gallarate, mentre il Capitolo 6 introduce il tema della pista ciclabile, il capitolo 7 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 (PTA) Malpensa = Legge Regionale n. 10 del 12 aprile 1999 - Piano Territoriale d'Area
- 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

Parte 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. 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);

Inoltre il Comune di Cardano al Campo appartiene al Consorzio Urbanistico Volontario (CUV), insieme ai citati 6 comuni e a quelli di Arsago Seprio e Golasecca.

La legge regionale di riferimento dal punto di vista urbanistico è la Legge n° 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 del 2 febbraio 2010, n° 5 "*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 all'interno del comparto AT2 non rientrano tra le fattispecie di cui agli allegati A e B della L.R. 5/2010, fatta eccezione per le sole attività di cui alle lettere *b)* ed *h)*, del paragrafo 7. *Progetti di infrastrutture* del precitato allegato B. Pertanto i successivi provvedimenti attuativi non sono sottoposti alle procedure di Valutazione di Impatto Ambientale e/o di verifica di assoggettabilità a V.I.A. Al riguardo si precisa che detta esclusione non riguarda le attività di cui alle sopra richiamate lettere *b)* ed *h)* del paragrafo 7. per le quali le eventuali verifiche di assoggettabilità a V.I.A. con i relativi Studi di Impatto Ambientale e Valutazioni di Impatto Ambientale, qualora occorrenti, saranno a carico rispettivamente del soggetto privato proponente per le fattispecie di cui alla citata lettera *b)*, del soggetto pubblico proponente per le fattispecie della citata lettera *h)*.

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 (uso più razionale delle aree urbanizzate), 5 (previsione di percorsi alberati in continuità con quanto previsto da piani attuativi limitrofi e insediamento di un mix funzionale di attività, migliorare la performance del sistema urbano), 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-Gallarate. "³

Obbiettivi perseguiti

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

*"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)."*⁴

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."⁵

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."⁶

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

⁵ PGT Comune di Cardano al Campo - Schede di Indirizzo per gli Ambiti di Edificazione Convenzionati - pag. 29

⁶ PGT Comune di Cardano al Campo - Schede di Indirizzo per gli Ambiti di Edificazione Convenzionati - pag. 29



INQUADRAMENTO STORICO-SOCILOGICO **Ss**

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-Però) e nello stesso tempo frammentata in minute realtà amministrative che non sono in grado di misurarsi con le sfide che la loro ubicazione impone.”⁷

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*

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

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”⁸

La particolare collocazione dell'AT2 – posta sull'asse Rho-Malpensa senza che si debba interferire con il contesto viabilistico e residenziale di Cardano – 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.

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).”⁹

L'AEROPORTO DI MALPENSA

Nessuna considerazione relativa all'inquadramento territoriale dell'aera non 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:

- *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.*

⁸ Piano Territoriale Regionale (PTR) – Documento di Piano

⁹ Pgt Cardano al Campo - Documento di Piano – Relazione Generale

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. "10

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."*11

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.

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 le 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

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

¹¹ Pianificazione Aeroportuale 1 Novembre 2009
Aeroporto di Malpensa Nuovo "Master Plan Aeroportuale"

della viabilità di accesso (che verrà configurata su due livelli), risolvendo le problematiche che attualmente caratterizzano tale area.¹²

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 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 Verdé 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 ss33 del Sempione."¹³

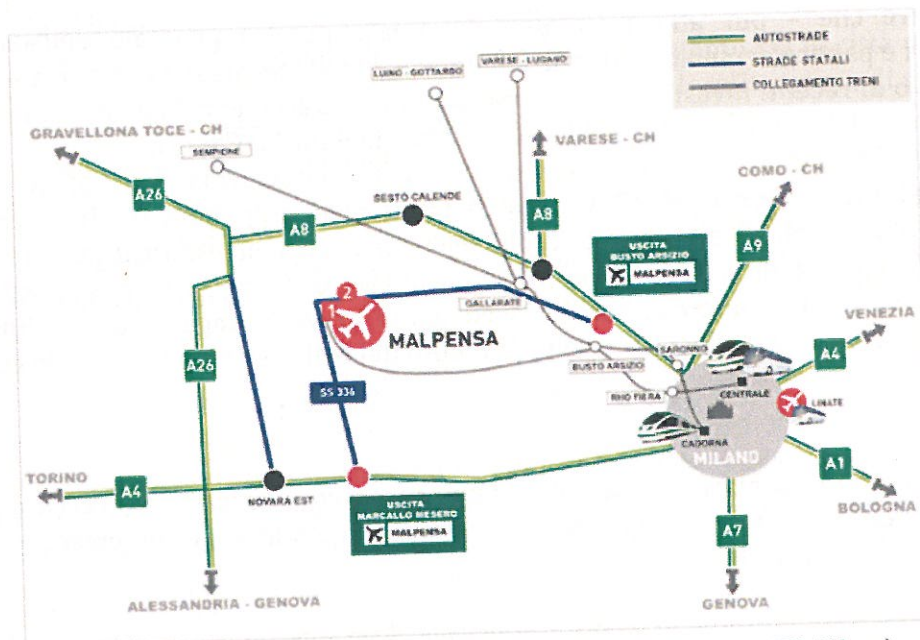


Figura 3.2-1 Reti di accessibilità dell'aeroporto di Malpensa (fonte: SEA Milano)

VIABILITA' E LOGISTICA

¹² Pianificazione Aeroportuale 1 Novembre 2009
Aeroporto di Malpensa Nuovo "Master Plan Aeroportuale"

¹³ Itinerari del Parco del Ticino - vedi : http://natura.parcoticino.it/index.php?option=com_k2&view=item&id=350:&Itemid=118

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.

Nel quadro più ampio sopra delineato (fig. 3.2-1) – 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”¹⁴ e collega la conurbazione urbana Cardano-Gallarate con la SS336.

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

Detto tracciato che collegherebbe a sud la SP¹ (e a nord la SP 26, costituirebbe un'arteria di scorrimento e di fatto una tangenziale dell'abitato Cardano-Gallarate.

La pianificazione attuativa dell'Ambito AT2 è assoggettata, successivamente all'approvazione da parte del Consiglio Comunale del *Masterplan*, alla presentazione di un piano attuativo unitario.

“E' richiesto come componente essenziale del piano attuativo uno studio viabilistico dell'ambito AT2 a carico dei proponenti; tale studio determinerà le opere viabilistiche principali a valenza comunale che dovranno essere attuate da ogni lotto per quanto di competenza funzionale. Lo studio viabilistico sarà uno strumento flessibile; sarà adattato in funzione delle eventuali varianti/ revisioni, ed in funzione delle variazioni di tipologie, destinazioni d'uso e dimensioni, che potranno verificarsi sulle singole unità di intervento, definendo di volta in volta il fabbisogno di infrastrutture e la diretta relazione con la specifica unità di intervento.

La viabilità di progetto dovrà essere coordinata con gli studi eventualmente già effettuati dall'Amministrazione Comunale (eventuale piano viabilistico, progetto pista ciclabile Via Giovanni XXIII) e compatibile con la viabilità sovracomunale di previsione. Con riferimento al progetto pista ciclabile Via Giovanni XXIII si dà atto che lo stesso potrà essere modificato, lungo l'asse di Via Giovanni XXIII, in funzione dello sviluppo e delle previsioni insediative delle unità di intervento.

Precisato che la viabilità a carattere sovracomunale non è di competenza o a carico dei soggetti privati, né dal punto di vista progettuale né dal punto di vista esecutivo, il previsto tracciato per la realizzazione della *sede viaria a carattere sovracomunale potrà essere utilizzato come viabilità comunale nell'attuazione del piano urbanistico con caratteristiche dimensionali e morfologiche non necessariamente corrispondente a quelle tracciate nel PGT, salvo il rispetto del tracciato previsto nel PTCP della Provincia di Varese. Qualora tale utilizzo si rendesse necessario, l'Amministrazione Comunale si fa carico della procedura burocratica ed amministrativa nei confronti della Provincia per l'ottenimento di tutte le necessarie autorizzazioni.* ¹⁵

¹⁴ Pgt Cardano al Campo - Documento di Piano - Relazione Generale

¹⁵ Vedasi Atto di Indirizzo di cui alla delibera di Giunta Comunale n. 24 del 2-3-2017 (colore nero corsivo)



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 sede di attuazione dei singoli lotti funzionali/unità di intervento, il Comune di Cardano acquisisca dai privati la proprietà delle corrispondenti porzioni di terreno funzionali alla realizzazione della stessa infrastruttura.

Ad acquisizioni avvenute e nelle eventuali more della realizzazione dell'infrastruttura viabilistica, affinché le stesse aree non siano né un costo per il Comune né una cesura dell'attuale assetto urbano, le stesse -a discrezione del Comune- potranno essere date in gestione agli attuali proprietari con obbligo di manutenzione e di mantenimento della destinazione attuale.

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."¹⁶

¹⁶ 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. 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 del Piano Attuativo -è in capo ai soggetti privati proprietari delle aree e/o loro aventi diritto.

Preso atto pertanto, 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 individua tre lotti funzionali/unità di intervento come segue:



All'interno dei singoli lotti funzionali/unità di intervento 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 rotatoria su via Giovanni XXIII) la cui esecuzione resta però in capo al Comune.

PARAMETRI URBANISTICI - DESTINAZIONI D'USO E INFRASTRUTTURE**Parametri urbanistici**

"Si prescrive il rispetto dei limiti massimi di altezza e numero di piani, nonché le destinazioni d'uso previste nella scheda AT2, ai sensi delle norme di PGT e delle "Mappe di vincolo territoriale e limitazioni relative agli ostacoli e pericoli per la navigazione aerea".

Destinazioni d'uso

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 al capitolo 4 della Normativa di Piano ed in virtù di quanto affermato nei capitoli precedenti, *"la destinazione residenziale è ammessa esclusivamente come funzione complementare di una destinazione principale e solo nei limiti quantitativi previsti dal PGT (art.5 delle N.T.A.)."*¹⁷

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

- elencate negli allegati A e B della citata L.R. 5/2010 con la sola esclusione delle attività di cui al paragrafo 7. *Progetti di infrastrutture - lett. b) ed h)* dell'allegato B.

Dotazione di aree per servizi











Nel rispetto di quanto stabilito dalla scheda AT2 del PGT, la puntuale e completa definizione delle aree a servizi verrà individuata nell'ambito del Piano Attuativo e/o dei singoli lotti funzionali.

Infrastrutture e Piste Ciclabili

Conformemente agli obiettivi di piano, è prevista la realizzazione della Tangenziale Cardano al Campo-Gallarate, la cui progettazione, realizzazione e costi non sono a carico dei proponenti. Altre opere e infrastrutture sono da definirsi in sede di piano attuativo e conformemente ai piani e agli studi di mobilità. Inoltre, è prevista la realizzazione di una viabilità ciclo-pedonale interna ai lotti funzionali/unità di intervento di raccordo con la rete ciclabile indicata dal PGT da definirsi in sede di Piano Attuativo ed eventualmente da realizzarsi per lotti funzionali, corrispondenti ai singoli lotti di intervento.

¹⁷ Vedasi Atto di Indirizzo di cui alla delibera di Giunta Comunale n. 24 del 2-3-2017 (colore nero corsivo)



LEGENDA	
	confini comunali
	piste ciclabili progetto
	piste ciclabili esistenti sede propria
	piste ciclabili esistenti in coabitazione
	piste ciclabili corridoio verde
	piste ciclabili valichi ecologici (porti verde)
	piste ciclabili attraversamento protetto
	scuole istruzione
	centri civici
	pista ciclo-pedonale in situazione di P.L.2 approvato

P7 - CARTA DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

REALIZZAZIONE E COMPENSAZIONE MONETARIA AREE PER SERVIZI

Si richiama qui integralmente l'art. 3 -*Acquisizioni Pubbliche-Perequazioni-Incentivazioni* della normativa di piano del PGT, rimandando alla definizione del piano Attuativo ogni ulteriore considerazione e pianificazione in merito.

"STANDARD URBANISTICI

Per quanto concerne l'eventuale monetizzazione della mancata cessione delle aree per servizi si rimanda in sede attuativa la puntuale valutazione con applicazione dell'art. 46 della L.12/2005 che dispone "qualora l'acquisizione di tali aree non risulti possibile o non sia ritenuta opportuna dal comune in relazione alla loro estensione, conformazione o localizzazione, ovvero in relazione ai programmi comunali di intervento, la convenzione può prevedere, in alternativa totale o parziale della cessione, che all'atto della stipulazione i soggetti obbligati corrispondano al comune una somma commisurata all'utilità economica conseguita per effetto della mancata cessione e comunque non inferiore al costo dell'acquisizione di altre aree"

STRUMENTI ATTUATIVI E NORME

Premessa essenziale alla definizione del Piano Attuativo all'interno del quale si potrà sviluppare l'azione dei soggetti attuatori, è che gli interventi previsti dal Piano Attuativo potranno essere vari e differenti sia qualitativamente, sia temporalmente, sia quantitativamente, purché tutti coerenti con gli obiettivi di MP e finalizzati a realizzarne gli scopi.

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

- rientranti nell'ambito di applicazione dell'articolo 2 - comma 2 della L.R. 5/2010 (Verifica Impatto Ambientale) elencate negli allegati A e B della citata L.R. 5/2010 ad eccezione delle attività di cui al paragrafo 7. *Progetti di infrastrutture - lett. b) e h)* dell'allegato B.

NORME per le ATTIVITÀ COMMERCIALI

Si richiama qui integralmente quanto previsto dal capitolo 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 lotto funzionale una o più autorizzazioni fino a un massimo di 2.500 mq di superfici di vendita (VIC-MS1 e MS2).

Resta inteso che il rilascio della/le autorizzazioni commerciali dovrà essere contestuale ai rispettivi titoli edilizi. 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 LR 12/2005.

EDIFICI ESISTENTI¹⁸

Sono ammissibili interventi edilizi con cambi di destinazione d'uso degli immobili esistenti compatibili con le destinazioni previste nella scheda AT2, nei limiti della sagoma esistente e senza ampliamenti volumetrici.

Qualsiasi intervento di insediamento commerciale ovvero di cambio di destinazione d'uso anche senza opere dovrà essere preventivamente sottoposto ad uno studio viabilistico in termini dimensionali e funzionali. Lo studio dovrà tener conto dell'incremento di traffico indotto dalla piena attuazione delle previsioni di piano dell'ambito AT2, considerando fin d'ora lo scenario di traffico più gravoso.

Sarà a carico del proponente la redazione dello studio viabilistico, mentre la procedura di verifica e approvazione dello studio viabilistico sarà di competenza del Comune che valutata la complessità

¹⁸ Vedasi Atto di Indirizzo di cui alla delibera di Giunta Comunale n. 24 del 2-3-2017 (colore nero corsivo)

dell'intervento potrà eventualmente avvalersi di *professionalità specifiche in materia, con oneri economici a carico dei proponenti.*

Il Comune ha facoltà di stabilire che determinati *interventi viabilistici connessi al cambio di destinazione d'uso degli immobili e ad essi funzionali* debbano essere realizzati prima dell'avvio dell'attività economica; il Comune si riserva altresì di valutare la graduazione degli interventi di viabilità fermo restando che dovranno essere garantiti un idoneo livello di accessibilità veicolare e di dotazione di parcheggi all'avvio di ciascuna attività.

All'approvazione del Master Plan, i proponenti si impegnano a sottoscrivere un atto unilaterale d'obbligo che preveda la cessione delle aree relative alla viabilità sovracomunale di PGT

AUTORIZZAZIONI COMMERCIALI e PIANI di MOBILITA'

I piani di mobilità funzionali all'ottenimento di eventuali Autorizzazioni Commerciali dovranno prevedere un cronoprogramma di realizzazione delle opere funzionali all'apertura dei vari esercizi. E' facoltà del Comune fissare eventuali priorità di realizzazione delle opere stesse nell'ambito del rilascio delle singole Autorizzazioni Commerciali.

Detti piani di mobilità dovranno tener conto delle autorizzazioni esistenti e del successivo sviluppo dell'AT2, considerando lo scenario più gravoso.

TEMPI DI REALIZZAZIONE

Il differente assetto proprietario, la notevole complessità di progettazione e realizzazione di alcuni ambiti 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 (2017-2018)	MEDIO TERMINE (2018-2020)	LUNGO TERMINE (2021-OLTRE)
Edifici esistenti - RICONVERSIONE	2017		
Redazione e approvazione Piano Attuativo Unico	2017		
Redazione e approvazione dei singoli Lotti Funzionali/Unità di intervento		X	X
Realizzazione Piano Attuativo	X	X	X
Realizzazione opere pubbliche	X	X	X
Assoggettamento aree per sedime stradale	X	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 costruzione	TOTALE INVESTIMENTI	FINANZIAMENTO	REPERIMENTO
Edifici esistenti	Ristrutturazione	€/mq 500	€ 3.500.000,00	Privato	SI
Lotto funzionale A	mq Nuova costruzione	€/mq 1.300	€	Privato	In corso
Lotto funzionale B	mq 19.047 Nuova costruzione	€/mq 1.300	€ 24.761.100,00	Privato	In corso
Lotto funzionale C	mq 16.061 Nuova costruzione	€/mq 1.300	€ 20.879.300,00	Privato	In corso
			Totale		
			€ 49.140.400,00		

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

Le fonti di finanziamento per la realizzazione del lotto di intervento A sono già state reperite, essendo i proponenti pronti a presentare idoneo permesso di costruire. Per quanto riguarda gli altri lotti funzionali nonché gli interventi di nuova costruzione del comparto A, si rimanda all'attuazione dei singoli lotti d'intervento che comprenderanno la definizione puntuale degli investimenti.

Ogni soggetto realizzatore dei singoli lotti funzionali/unità di intervento produrrà inoltre, in sede di sottoscrizione delle relative convenzioni, idonee garanzie fideiussorie come da previsione del vigente P.G.T. Dette garanzie fideiussorie saranno disciplinate in sede di richiesta/acquisizione dei rispettivi titoli abilitativi.

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 il proprio Assessorato all'urbanistica, è il soggetto proposto 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 (piano attuativo, o altri strumenti edilizi quali Permesso di Costruire Convenzionato, Permesso di Costruire o altri strumenti riguardanti i lotti), potrà costituire elemento utile quali-quantitativo 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 vari capitoli del Masterplan 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 10. *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.

SCHEDE LOTTI FUNZIONALI

SCHEDA GENERALE LOTTO FUNZIONALE A (ex NAUTILUS)

CONSIDERAZIONI A PREMESSA SCHEDA

Le superfici sotto indicate derivano dalla perimetrazione della cartografia vigente.

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 Lotto funzionale A = 23.050 mq (come da P.G.T.- ex P.R.G.)

Totale superficie Lotto Funz. A riperimetrato= Totale superficie Lotto funz. A	:mq.	23.050,00
a sommare : porzione sedime Via Benaco in proprietà	mq.	155,65
a sommare : porzione sedime Via Benaco conferito dal Lotto Funz. B	mq.	61,52
a sommare : porzione sedime Via Appennini in proprietà	mq.	241,77
<hr/>		
Totale superficie Lotto funzionale A riperimetrato =	mq.	23.508,94 =>

SLP PREVISTA

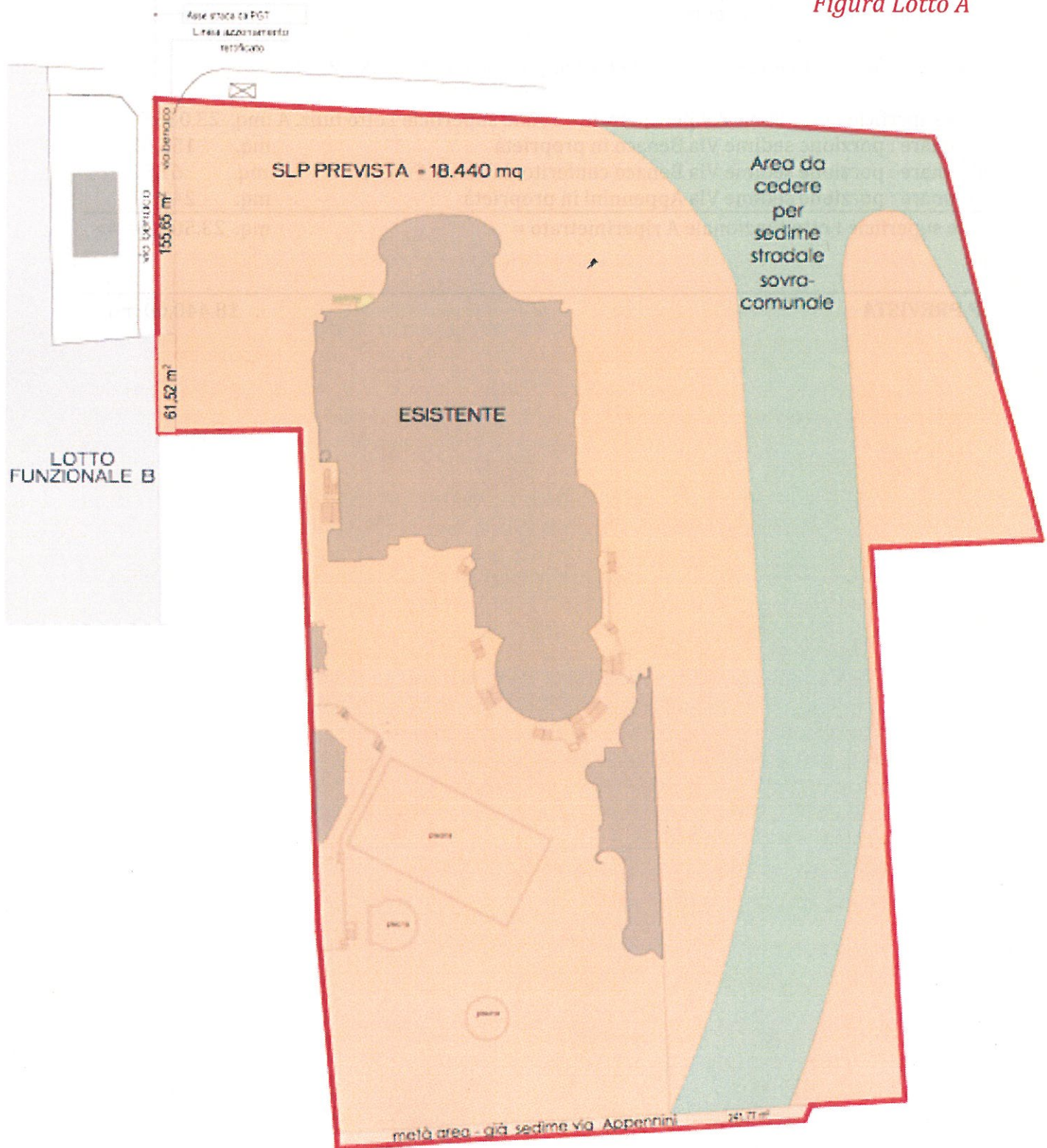
18.440,00 mq

LOTTO FUNZIONALE A

planimetria schematica scala :1000

Area Lotto Funzionale = 23.508,94 mq

Figura Lotto A



SCHEDA LOTTO FUNZIONALE B RIPERIMETRATO

CONSIDERAZIONI A PREMESSA SCHEDA

Le superfici sotto indicate derivano dalla perimetrazione della cartografia vigente.

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

Totale superficie Lotto funz. B ripеримetrato= Totale superficie Lotto funz. B :	mq.	23.809,00
a dedurre : porzione sedime Via Benaco	mq.	338,43
a dedurre : porzione sedime Via Benaco conferito al Lotto funzionale A	mq	61,52
a sommare: correzione errore cartografico	mq.	7,41
<hr/>		
Totale superficie Lotto funzionale B ripеримetrato=	mq.	23.416,46

SLP PREVISTA	mq	19.047,00
---------------------	----	-----------

LOTTO FUNZIONALE B

planimetria schematica scala :1000

Area Lotto Funzionale = 23.416,46 mq

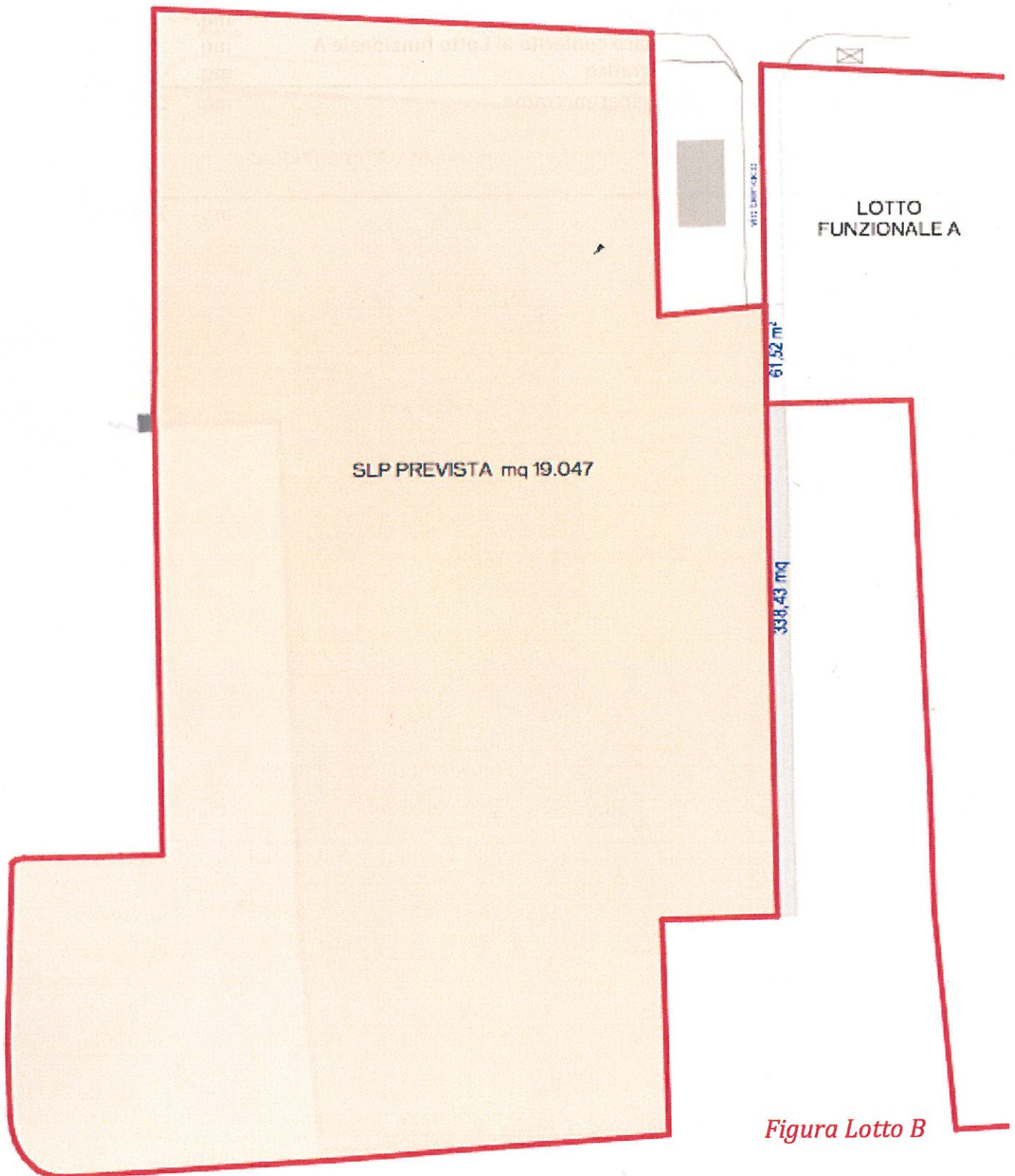


Figura Lotto B

SCHEDA LOTTO FUNZIONALE C RIPERIMETRATO

CONSIDERAZIONI A PREMESSA SCHEDA

Le superfici sotto indicate derivano dalla perimetrazione della cartografia vigente.

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

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

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

Superficie Lotto Funzionale C 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 Lotto Funzionale C desunta da cartografia P.G.T. =	mq. 19.361,25
scarto cartografico: differenza -	mq. 55,96
(0,288%)	

DATI DI PARTENZA PER SCHEDA LOTTO FUNZIONALE:

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

Totale superficie Lotto Funz. C riperimetrato= Totale superficie Lotto Funz. C :	19.361,25 mq
a dedurre : porzione sedime est Via Appennini	-424,77 mq
Totale superficie Lotto Funzionale C riperimetrato=	18.936,48 mq

SLP PREVISTA

TOTALE SLP	16.061,00 mq
-------------------	---------------------

LOTTO FUNZIONALE C

planimetria schematica scala :1000

Area Lotto Funzionale - 18.936,48 mq

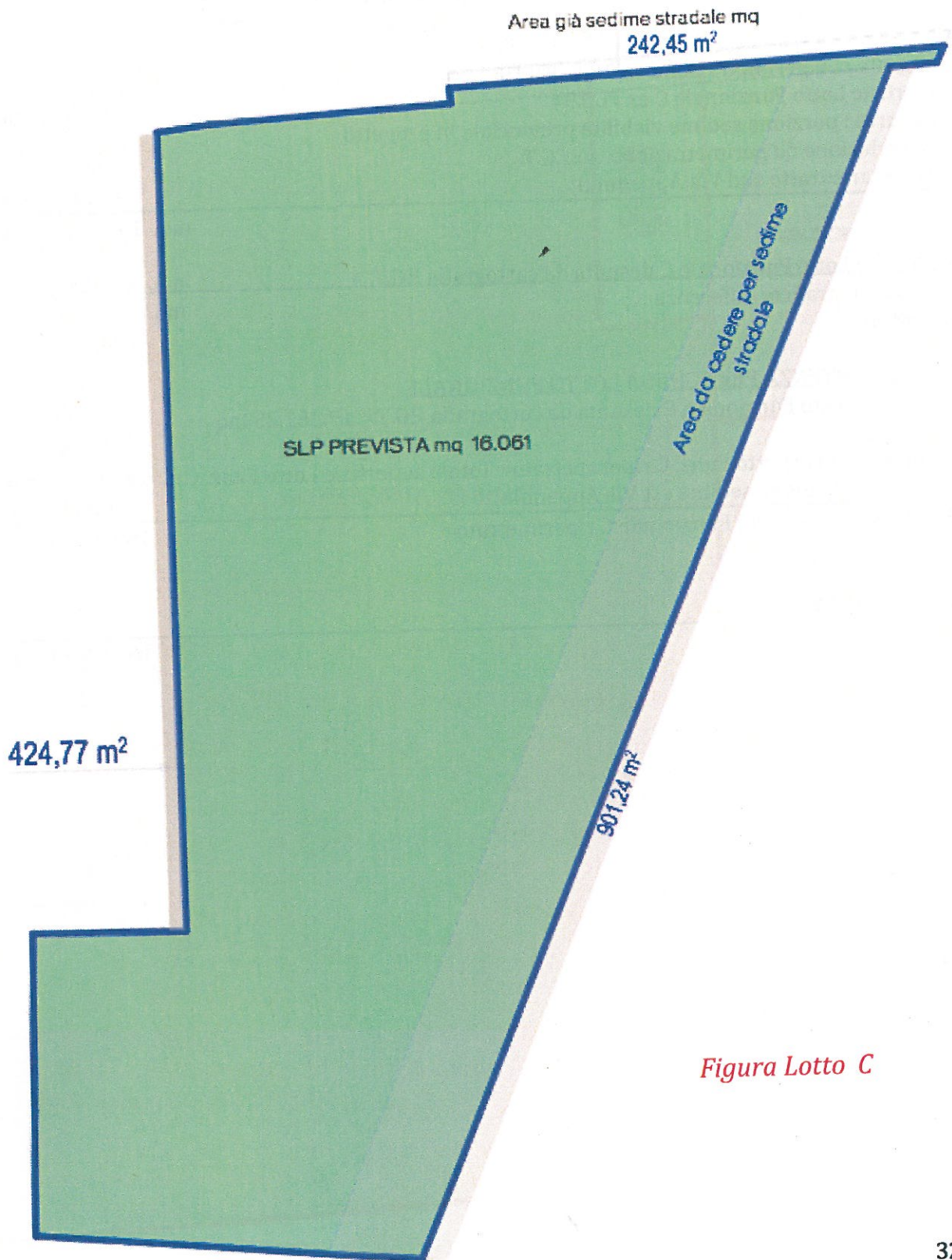


Figura Lotto C