

COMUNE DI SOMMA LOMBARDO
Provincia di Varese



PIANO REGOLATORE GENERALE
VARIANTE PARZIALE



Politecnico di Milano
Dipartimento di Architettura e Pianificazione

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

COME MODIFICATA A SEGUITO DI OSSERVAZIONI E CONTRODEDUZIONI
ALLA VARIANTE PARZIALE AL PRG

TESTO DEFINITIVO

Adottata con Deliberazione C.C. n. 104 del 19.12.2002

Controdeduzioni con Deliberazioni C.C. n. 87 del 11.11.2003, n. 88 del 12.11.2003 e n. 89 del 14.11.2003
Approvata con Deliberazione C.C. n. 92 del 28.11.2003

Approvata dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. VII/18765 del 17.09.2004

Novembre 2004

arch. Maria Teresa Gabardi
Ordine Architetti - PPC della Provincia di Milano n.6687
Studio in via Altamura n.8, 20148 Milano - tel./fax 02.40093510
e-mail: mtgabardi@studioarchitettura.fastwebnet.it

Indice

Introduzione

Le ragioni della Variante e la sua formazione

1. LO STATO DI FATTO E I SUOI PROBLEMI

- 1.1 Il sistema ambientale
- 1.2. Il sistema insediativo
- 1.3. Il sistema infrastrutturale

2. I RIFERIMENTI TRATTI DAGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE VIGENTI

- 2.1. Il PRG vigente
- 2.2. Il PTC del Parco regionale del Ticino
- 2.3. Il PTA Malpensa della Provincia di Varese

3. GLI OBIETTIVI DEL PIANO

- 3.1. Le assunzioni generali
- 3.2. La tematica ambientale
- 3.3. Le tangenziali e la rete stradale
- 3.4. Gli insediamenti residenziali e gli equipaggiamenti urbanistici
- 3.5. Le frazioni
- 3.6. Gli insediamenti commerciali e produttivi
- 3.7. Il recupero delle aree industriali dismesse

4. IL MECCANISMO REGOLAMENTATIVO ADOTTATO

- 4.1. L'articolazione delle indicazioni per ambiti territoriali
- 4.2. Gli elementi generali dei disposti normativi
- 4.3. La regolazione degli insediamenti storici: le zone A2
- 4.4. La regolazione degli altri insediamenti prevalentemente residenziali: le zone B e C
- 4.5. La regolazione degli insediamenti per attività produttive: le zone D
- 4.6. La regolazione delle aree da rimodellare: i comparti speciali X e Y
- 4.7. La regolazione delle aree assegnate agli equipaggiamenti urbanistici
- 4.8. La difesa del verde meritevole di tutela a vario titolo
- 4.9. La regolazione delle aree agricole comprese negli ambiti "IC" del PTC: le zone E
- 4.10. La regolazione delle aree esterne agli ambiti "IC" del PTC
- 4.11. La classificazione degli edifici esistenti
- 4.12. La determinazione della capacità insediativa e degli standard: il Piano dei Servizi
- 4.13. La verifica delle prestazioni tecniche dei suoli e dei rischi correlati: lo Studio Geologico
- 4.14. I materiali del Piano

5. I CRITERI ASSUNTI PER IL DISEGNO DI PROGETTO

- 5.1. Gli interventi viabilistici
- 5.2. La zonizzazione
- 5.3. La rappresentazione cartografica delle modalità attuative, degli altri vincoli e delle zone omogenee

INTRODUZIONE

Le ragioni della Variante e la sua storia

La Variante come nuovo PRG

Interpretando l'evoluzione del quadro economico-sociale e territoriale, nel corso di più di tre lustri il Comune di Somma Lombardo ha cercato di mantenere aggiornato il suo Piano regolatore generale, che risale ai primi anni '80, con uno stillicidio continuo di modifiche più o meno occasionali, in genere abbastanza circoscritte, che però hanno finito col compromettere la coerenza complessiva del disegno d'insieme originario, il quale peraltro risulta per un verso ormai in gran parte realizzato e per un altro - laddove non lo è stato - superato dai fatti e dagli intenti attuali dell'Amministrazione.

Negli ultimi anni questo modo di procedere con continui adattamenti parziali si è però rivelato sempre più insostenibile anche in termini tecnici, non solo perché il quadro di riferimento urbanistico generale è mutato con l'entrata in vigore di nuove disposizioni urbanistiche regionali, del Piano territoriale d'area Malpensa della Provincia di Varese (1999) e del nuovo Piano territoriale di coordinamento del Parco del Ticino (2001), ma soprattutto perché Malpensa 2000 è stata realizzata, la natura e la dinamica dei processi insediativi contemporanei non sono più paragonabili con quelle del passato anche recente, e le loro prospettive locali sono profondamente cambiate.

Tutte queste novità - non solo determinanti in sé, ma soprattutto foriere di ancor più profonde future trasformazioni strutturali, che già premono in vario modo nella società e nel territorio sommesi - hanno imposto da tempo di rivedere più a fondo l'impostazione dello strumento urbanistico comunale e di dargli un contenuto e una veste più conforme alle esigenze e ai vincoli attuali. Dopo un primo tentativo a metà degli anni '90 (non andato in porto) al volgere del secolo il Municipio - pur senza poter rinunciare a un'ultima serie di Varianti "puntuali" e/o "tematiche" - ha dunque messo in cantiere tre Varianti di maggior respiro pensate come elementi di una progressiva revisione generale del PRG, mentre commissionava gli studi rivolti ad approfondire alcuni temi particolarmente significativi per la problematica complessiva del nuovo strumento, in particolare quelli prescritti dalla legislazione urbanistica regionale quali suo corredo, e una carta tecnica informatizzata.

Oggi due di queste Varianti "maggiori" - l'una e l'altra definite anticipatorie del nuovo PRG ed entrambe sì parziali, ma esaustive per le rispettive materie - sono già entrate in vigore: quella del grande Piano per gli insediamenti produttivi nella piana di via Processione (luglio 2000) e quella del Piano particolareggiato per i centri storici principali di Somma e Mezzana (luglio 2002). Anche la nuova carta e le analisi commissionate per il nuovo PRG - il Piano dei Servizi, lo Studio Geologico e idrogeologico, oltre a uno Studio di fattibilità delle tangenziali - sono state concluse. La presente Variante, terza ed ultima di quelle "maggiori" previste, completa la serie di quelle che sono state avviate insieme ad essa e che sono già operanti nel PIP e nei grandi centri storici. Naturalmente non le sostituisce in quanto appunto anticipatorie del suo medesimo disegno complessivo, così come conferma le Varianti "minori" (puntuali e/o tematiche) pure formate e approvate nel corso della sua stessa formazione.

Con ciò si conclude quella revisione generale del vecchio PRG che era il disegno iniziale di cui s'è detto. Formalmente, il fatto che la presente Variante soppianti solo quel che ancora sopravvive del vecchio PRG - e cioè quanto non è già stato modificato negli ultimi due anni, come s'è detto - rende forse un po' ambiguo il nome di **Variante parziale**, che in realtà andrebbe attribuito alla somma di tutti i nuovi strumenti che si vengono finalmente a integrare. Tuttavia, richiamando il citato meccanismo di formazione progressiva dell'intero nuovo Piano e considerando l'entità delle modifiche introdotte, e visto che solo con la presente Variante questo prende completamente corpo, che la sua

Cartografia di progetto riporta per completezza gli elementi essenziali di quella delle Varianti confermate o vi rimanda, e che le sue Norme tecniche di attuazione contengono molti richiami alle loro disposizioni, questo nome risulta calzante. Ma ancor più calzante, nel linguaggio corrente, appare quello di **“nuovo Piano regolatore generale”** o **“nuovo PRG”**. Per questo lo useremo da qui in avanti, semplificando ulteriormente la dizione in **“Piano”** o **“PRG”** per mera agevolazione espositiva. Per il medesimo motivo gli stessi sinonimi sono impiegati nelle Norme tecniche di attuazione, nella Cartografia di progetto e di corredo della presente Variante, nonché in tutti i documenti integrativi e gli allegati che la costituiscono.

La formazione del nuovo Piano

Appare opportuno dire subito che le possibilità aperte per elaborare i nuovi scenari urbanistici prefigurati dal Piano sono risultate piuttosto ristrette. Infatti - oltre che con lo stato di fatto esistente e i suoi problemi - esso ha dovuto confrontarsi con due strumenti di rango superiore, il Piano territoriale di coordinamento del Parco del Ticino (d'ora in avanti **PTC**), nel cui ambito ricade l'intero comune, e il Piano territoriale d'area Malpensa della Provincia di Varese (d'ora in avanti **PTA**)¹, i quali - sia pure per ragioni diverse e su tematiche distinte - oltre a fornire dei criteri e degli indirizzi più o meno stringenti (ma comunque da interpretare con qualche sia pur limitata autonomia), impongono molti e precisi vincoli e disposizioni di non poco momento, che invece hanno efficacia diretta e dei quali il PRG può e deve solo prendere atto. Inoltre, lo "spazio" reale dove si sono potute compiere le scelte rimaste a disposizione non è stato l'intero territorio comunale, ma si è ridotto agli ambiti territoriali di iniziativa urbanistica comunale delimitate dal PTC (le sue zone "IC"), e precisamente quello dell'abitato principale di Somma e Mezzana (esclusi però i due centri storici e la grande, nuova zona produttiva di via Processione), quelli delle frazioni di Coarezza e Maddalena, e infine quello in cui ricadono la frazione di Case Nuove e alcuni insediamenti prossimi all'aeroporto e alla aerostazione (escluso però il vastissimo sedime aeroportuale, che è regolato da proprie leggi e disposizioni). A questi limiti e condizionamenti vanno poi aggiunti quelli derivanti dal PRG vigente, dato che tutte le sue indicazioni - non solo quelle delle più recenti Varianti di cui s'è detto, ma pure quelle operanti da lustri, attuate o no che esse siano - creano un ineludibile quadro consolidato in termini tecnico-urbanistici e soprattutto di diritto: si pensi al ruolo assunto da questo strumento p. es. quale supporto dell'azione fiscale, o quale base delle "certezze" e delle attese che determinano le mosse degli attori in un mercato immobiliare che oggi è in forte levitazione. E infine vanno ricordate le inevitabili ricadute sul PRG in formazione dovute alla entrata in vigore del PRUSST elaborato dalla Provincia di Varese nel 1999 e approvato nel 2001, che riguardano alcune specifiche determinazioni - quasi tutte già operanti - circa singole aree produttive e alberghiere, sia a Somma che a Case Nuove.

La formazione del Piano - che si è avvalsa sia delle analisi statistiche compiute a metà degli anni '90, sia di diversi studi condotti allo scopo molto più recentemente - è dunque avvenuta cercando di mediare tra tutta una serie di prese d'atto di circostanze "date", di direttive e di assunzioni inevitabili, e gli obiettivi autonomi della comunità locale circa l'assetto futuro del proprio sistema insediativo in un contesto territoriale, economico e sociale in rapida evoluzione, posizioni che molto volte e su molti temi non si trovavano a convergere. Per questo il PRG è dovuto maturare per parecchio tempo in sede non solo tecnica, ma soprattutto politica, in un quadro nel quale la partecipazione e l'apporto dei cittadini - delle cui istanze s'è tenuto ampiamente conto - sono stati sollecitati ampiamente su ogni passo compiuto.

¹ Il Piano paesistico della Provincia di Varese ha effetti solo mediati attraverso il PTC.

Il primo, nel 1998-1999, è stato quello di esaminare e valutare le circa 150 istanze di modifica presentate da cittadini negli ultimi cinque anni e quindi di redigere un **Documento preliminare** che ha svolto le necessarie considerazioni sullo stato di fatto rilevato e sui suoi problemi, ha elaborato le indicazioni dal PTC del tempo e dal PTA appena approvato, e infine ha formulato gli obiettivi che il nuovo PRG avrebbe dovuto perseguire. Questa sorta di radiografia, rivolta a focalizzare le successive scelte urbanistiche coerentemente con gli obiettivi che nel frattempo l'Amministrazione aveva enucleato e divulgato con propri documenti politici, costituisce tuttora la base non solo documentaria, ma pure programmatica del Piano, ed è quindi ripresa ampiamente in questa stessa Relazione.

Una volta discusso e approvato il Documento preliminare (subito dopo l'entrata in vigore del PIP e l'adozione della Variante per i centri storici di Somma e Mezzana, avvenute nella prima metà del 2000) nell'estate del 2000 si è passati a un dettagliato rilievo dello stato di fatto edilizio e quindi alla redazione di una prima **Bozza di PRG** in scala 1:5000, terminata nel febbraio 2001, nella quale sono confluiti sia i primi risultati dello **Studio sulle tangenziali** e del **Piano urbano del traffico**, sia le indicazioni di un prima versione dello **Studio Geologico**, tutti lavori elaborati parallelamente. Nell'inverno successivo questo secondo passo si è concluso con un pubblico dibattito sulla Bozza e con la sua esposizione al fine di raccogliere il parere dei cittadini.

Questa raccolta - di pareri ma soprattutto di istanze - non è mai cessata, ma a un anno di distanza dalla presentazione della Bozza 2001 erano già stati protocollate oltre 150 tra proposte e richieste, che a loro volta sono state esaminate, verificate sui posti e valutate attentamente una per una all'inizio del 2002. Tenendo conto di tutto ciò e molto prima che (nel giugno del 2002) si formalizzasse l'approvazione della Bozza da parte dell'Amministrazione, con l'aggiunta di alcuni ultimi indirizzi politici, in febbraio è finalmente cominciata la fase finale di formazione tecnica del nuovo PRG: la redazione della Cartografia di progetto in scala 1:2000, l'aggiornamento di quella in scala 1:5000 e lo sviluppo dell'articolato normativo che accompagnava la Bozza 2001. Allo stesso tempo - mentre la pioggia delle istanze, sia pur ridotta, e il ripetersi delle Varianti puntuali da registrare non cessavano - si è formalizzato l'incarico per il **Piano dei Servizi** e si è rimesso meglio a punto lo Studio Geologico.

Il nuovo Piano che si presenta, con il suo apparato cartografico informatizzato, le NTA e tutti i materiali integrativi, ha dunque preso la veste definitiva tra l'estate e l'autunno del 2002, a oltre cinque anni dall'inizio dei lavori: un intero lustro nel corso del quale sono avvenuti molti importanti cambiamenti nella legislazione regionale di riferimento (compresa quella relativa al PTC e al PTA) e nello stato di fatto, i quali hanno obbligato a continui aggiornamenti dei dati e a numerosi modifiche di impostazione metodologica e tecnica.

Tutta questa fatica si è materializzata in un prodotto tanto ricco di contenuti e risvolti, non di rado realmente innovativi a livello di metodi e proposte, quanto estremamente semplice in termini operativi. Uno strumento completo ma agile e anche flessibile, che appare la "terapia" più attagliata alla accurata "anamnesi" e alla successiva "diagnosi" delle circostanze cui provvedere, che erano state compiute in precedenza con il Documento programmatico 2000 e la Bozza 2001.

Per concludere, ci piace ribadire questa metafora medica non priva di efficacia, e citare tre motti: "*observatio est ratio*" e "*similia similibus curantur*" (Ippocrate), ma pure "*contraria contrariis curantur*" (Galeno). In effetti, ciascuno potrebbe essere il "logo" di questo lavoro.

(A.M. novembre 2002)

1. Lo stato di fatto e i suoi problemi

1.1. Il sistema ambientale

Il territorio di Somma Lombardo, esteso per 30,54 kmq, occupa le propaggini meridionali delle colline moreniche attraverso le quali il Ticino ha scavato un passaggio relativamente stretto e sinuoso in una valle cosiddetta "a cassetta", per dipartirsi in più rami solo all'altezza della frazione di Maddalena, e una serie di terrazzi pianeggianti separati da ripide scarpate (le "coste")². Ne risulta un paesaggio vario e bello, oltre che interessante dal punto di vista naturalistico³. I declivi sono ricoperti per lo più da formazioni arboree di buona qualità, come i boschi situati a nord-nord-est nel territorio comunale, nella direzione di Arsago Seprio, Cimbri, Mornago e Quirone, mentre nelle zone a sud dell'abitato, che morfologicamente appartengono all'alta pianura e sono piuttosto aride, la vegetazione è costituita da belle brughiere e da boschi misti dove predomina la robinia.

La brughiera, un paesaggio molto tipico di tutta la plaga, a Somma assume configurazioni e denominazioni specifiche, con paesaggi a loro modo suggestivi benché talvolta assai degradati dall'opera dell'uomo. A questo degrado, che a parte il vastissimo distretto dell'aeroporto - completamente devastato, come è ovvio - ha dimensioni abbastanza circoscritte, contribuiscono in buona parte l'espandersi confuso dell'abitato e delle aree industriali, l'attività estrattiva di inerti da costruzione (soprattutto sabbia e ghiaia, diffusa lungo tutto il corso del Ticino, che ha lasciato molte e forse troppe tracce di sé anche in territorio sommeso) e l'enorme numero di linee elettriche con i loro tralicci.

Tralasciando queste ultime, estremamente invadenti, i maggiori problemi di ordine ambientale e paesaggistico sono dovuti infatti sia alle vecchie cave che si trovano ai piedi del terrazzo fluviale - quali p. es. la ex cava "Ticino", ben visibile da chi osserva il terrazzo dalla riva piemontese del fiume - in particolare in corrispondenza della cosiddetta Diga dei Prismi; sia ad alcuni vecchi insediamenti industriali più o meno dismessi, sorti con i loro canali di servizio nel distretto di Maddalena. Comunque, al di là di questi episodi isolati ed escludendo ovviamente il caso macroscopico dell'aeroporto della Malpensa e quello degli elettrodotti, il quadro che si può tracciare è sostanzialmente positivo: nel territorio di Somma Lombardo è frequentemente presente una buona qualità paesaggistica, se non proprio ambientale, anche nei pochi residui di vera campagna, sia pianeggiante che sui pendii più dolci. Lungo il tratto sommeso del Ticino si trovano inoltre pregevoli opere di ingegneria idraulica dell'Ottocento e del primo Novecento, come la Diga di Porto della Torre e la Diga di Pamperduto, con le prese del Canale Villoresi e del Canale Industriale.

Ma poiché l'analisi più dettagliata della situazione è contenuta nei lavori svolti per la formazione del Piano territoriale di coordinamento del Parco del Ticino, per tutto ciò e per numerose altre "singolarità" ambientali, paesaggistiche e culturali presenti nel territorio comunale e meritevoli di considerazione e tutela si rimanda senz'altro alla documentazione del PTC, senza peraltro trascurare l'apporto di qualche buona guida

² Dal punto di vista topografico e fisico-funzionale, lo stato di fatto più aggiornato del territorio comunale è rappresentato nelle carte in scala 1:5000 e 1:2000 del rilievo afg 1999, utilizzate come supporto del nuovo PRG. Ma il panorama migliore della morfologia complessiva del territorio va ricavato dalla carta tecnica regionale in scala 1:10.000 (vedi tavola D della Cartografia di corredo), datata 1994 e dunque non del tutto aggiornata, soprattutto per il distretto di Malpensa 2000 e la viabilità a servizio della nuova aerostazione. Le ultime rilevazioni analitiche dell'uso del suolo nel territorio comunale sono state compiute a metà degli anni '90 in occasione degli studi propedeutici a una Variante generale del PRG, poi non andata in porto (vedi tavola F), e quindi dagli Studi geologici del 2000-2002, ai cui elaborati si rimanda. Quanto all'edificato, un minuzioso rilievo in scala 1:500 dell'ambito interessato dalla Variante per la nuova zona A1, e cioè i centri storici principali di Somma e Mezzana, è stato compiuto nel 1998-99 ed è allegato alla cartografia della Variante stessa. Nel 2000 esso è stato esteso ai nuclei storici delle frazioni e infine completato con quello di tutti gli immobili presenti nel territorio comunale, ma in scala 1:2000 (vedi tavola G).

³ La morfologia del suolo, l'idrografia e la copertura boschiva del territorio sono mostrati nella tavola D della Cartografia di corredo.

locale. Invece per i caratteri geologici, idrogeologici e geotecnici del suolo e per i condizionamenti derivanti dai suoi usi attuali e/o relativi a quelli possibili in futuro si rinvia allo Studio Geologico che correda il PRG⁴.

1.2. Il sistema insediativo

1.2.1.

Per quanto riguarda il popolamento, le abitazioni e i servizi, il contesto più idoneo a inquadrare la situazione esistente e gli scenari evolutivi in cui collocare la nostra realtà comunale è fornito dal Piano territoriale d'area "Malpensa" della Provincia di Varese del 1998-99, il quale fa rientrare Somma Lombardo in un "ambito territoriale ristretto" costituito dai cinque comuni che confinano con il sedime della aerostazione, oltre a Golasecca e ad Arsago al Seprio. Qui, come in gran parte della Lombardia e del Nord-Italia, mentre la popolazione residente tende a ridursi (-1,9% rispetto ai primi anni '90), cresce invece il numero delle famiglie (+4,2%), che nel 2005 potrebbero contare 3000 unità in più rispetto al 1998. Di conseguenza, l'edificato residenziale tende costantemente ad espandersi - come del resto avviene da anni⁵ - in una misura che viene stimata in 5400 nuove abitazioni realizzate nello stesso lasso di tempo, e con prospettive che sono ben delineate dai PRG dei sette comuni dell'ambito ristretto (vedi tavola A della Cartografia di corredo), nelle cui zone B e C esisterebbero capacità residue per 8300 nuovi alloggi (+12%), in aree generalmente scelte per esigenze locali, mal servite e di modesta qualità. Sempre secondo il PTA, nel 1998 erano ancora disponibili 1700 abitazioni non utilizzate e i prezzi - diversamente da oggi - erano stabili o tendenti al ribasso, sicché si riteneva che nell'ambito ristretto non esistessero problemi di ulteriori fabbisogni abitativi. Tuttavia il fatto che l'uso delle abitazioni in affitto fosse assai poco praticato, che non si costruisse più a questo scopo e che il 30-35% delle nuove costruzioni residenziali riguardasse cooperative agevolate metteva in luce una preoccupante carenza sia di case a basso costo per la domanda debole, sia di alloggi per la mano d'opera standard e per i soggiorni temporanei in affitto (il settore più scoperto), sia di residenze di elevata qualità insediativa. In complesso tale fabbisogno è stimato dal PTA in 5000 nuove abitazioni entro il 2005 (p.111) nell'intero ambito ristretto. A suo avviso, le migliori disponibilità di aree adatte si troverebbero nel comune di Gallarate, ma anche Somma avrebbe ottime carte da giocare se si indirizzasse al recupero abitativo delle sue tante aree industriali dismesse (p.112).

Ma vediamo come si presenta il quadro dal punto di vista locale. Dopo un calo di circa il 3% negli anni '80 la popolazione di Somma si mantiene costante da dieci anni: 16.379 abitanti nell'ottobre del 1991 e 16.412 in quello del 2001, intervallo nel quale le famiglie sono invece aumentate di oltre il 6%. Alla fine del 1998 - quando è cominciato lo studio del PRG - c'erano 6300 abitazioni costituite da 26.700 stanze, che rispetto alla popolazione residente equivalgono a un rapporto medio di 1,63 stanze per abitante contro quello di 1,36 di diciotto anni prima. Il miglioramento delle condizioni abitative, che è certamente sensibile sotto il profilo prettamente quantitativo, si correla all'incremento

⁴ Vedi Allegato 2.

⁵ Le trasformazioni insediative avvenute a Somma dagli anni '60 in avanti nell'ambito dei successivi PRG e dei loro aggiornamenti sono complessivamente assai vistose, anche se da ultimo hanno mutato caratteristiche (vedi tavola E.1 per il periodo 1964-94 ed E.2 per il quinquennio 1994-99). Malpensa 2000 a parte, esse riguardano una sostanziosa dilatazione della periferia di Somma e Mezzana con edilizia mista prevalentemente residenziale e a bassa densità e non pochi capannoni; una proporzionale dilatazione delle frazioni minori, soprattutto Case Nuove; e la formazione di corposi addensamenti di capannoni d'ogni tipo, ma prevalentemente commerciali, soprattutto lungo la direttrice del Sempione e in particolare a valle dell'abitato, verso Casorate. Invece il precedente disseminarsi di case, ville e palazzine negli spazi aperti, specie quelli delle brughiere più prossime al Ticino tra Belvedere e le Vignazze, è stato sostanzialmente bloccato con l'istituzione del Parco del Ticino e l'entrata in vigore dei disposti protettivi del relativo Piano territoriale di coordinamento.

dello stock residenziale (+10% in termini di alloggi, addirittura +16% se lo misuriamo in stanze), alla diminuzione della popolazione e all'aumento del numero delle famiglie residenti. Oltre alla produzione di nuove abitazioni va poi considerata l'intensa attività di recupero e di riqualificazione del patrimonio edilizio esistente, che ha sensibilmente migliorato le prestazioni degli alloggi e ha variato la loro dimensione media, riducendo e facendo quasi scomparire quelli con poche stanze a favore di quelli di medie e grandi dimensioni⁶.

Ma ancorché consistente rispetto ai decenni precedenti, va precisato che negli anni '90 la produzione edilizia a Somma è stata meno intensa rispetto a quella dei comuni vicini⁷, tanto che sembra ragionevole imputare proprio a questo fatto la minor crescita della popolazione nel nostro comune rispetto non solo a quelli dell'ambito ristretto del PTA, ma più in generale alla media dell'intera provincia di Varese. Se infatti nel decennio 1981-91 la diminuzione della popolazione era sostanzialmente dovuta alla scarsità di nascite e a una differenza decisamente negativa fra queste e le morti, dopo la popolazione è tornata stabile grazie al miglioramento del saldo naturale e di quello migratorio, che è rimasto però assai inferiore a quello dei comuni limitrofi grossi e piccoli, i quali hanno visto la propria popolazione aumentare in maniera più consistente, anche grazie a una produzione edilizia assai più cospicua di quella verificatasi a Somma⁸.

Per quanto invece riguarda le caratteristiche prestazionali delle abitazioni, i dati analitici ufficiali pubblicati risalgono purtroppo al Censimento del 1991 e forniscono un quadro certamente peggiore dell'attuale. Comunque, già allora la stragrande maggioranza delle abitazioni era dotata di buoni equipaggiamenti, una quota non irrilevante aveva servizi di ottimo livello e solo il 3% del totale era senza servizi igienici o con servizi esterni. Il 67 % dello stock era goduto in proprietà e solo poco più del 6% del totale delle abitazioni esistenti, comprese quelle degradate o non utilizzabili, non era occupato. Ovviamente, la maggior parte delle abitazioni non occupate e degli alloggi privi di servizi igienici si concentrava nell'edilizia storica, cioè quella in peggiori condizioni, mentre al contrario l'edilizia a bassa densità era quella che offriva le prestazioni migliori⁹.

Circa i servizi per la residenza, i cittadini possono far conto non solo su una discreta dotazione di giardini e aree verdi, di attrezzature sportive, ricreative, assistenziali, di scuole di ogni ordine e grado, ecc., ma anche su organismi e spazi di livello più specialistico e di rango sovracomunale (basti citare l'Ospedale, le Scuole superiori e varie zone del Parco del Ticino). Certo, non si raggiungono i migliori livelli in assoluto, ma in pratica le sofferenze maggiori si sentono in pochi campi: certamente i parcheggi, gli

⁶ Nel 1981 gli alloggi di 1 e 2 stanze erano 700 e dieci anni dopo 480, mentre quelli di 4 e 5 stanze da 3100 sono diventati 3600. Rispetto al totale degli alloggi i primi sono passati dal 12,2 all'8,2% mentre quelli più grandi sono aumentati dal 54 al 59%.

⁷ E cioè i comuni di Arsago Seprio, Busto, Gallarate, Cardano al Campo, Casorate Sempione, Ferno, Gallarate, Golasecca, Lonate Pozzolo, Samarate, Sesto Calende, Vergiate, Vizzola Ticino, Magnago e Vanzaghella all'interno dei quali, secondo i dati del XIII Censimento, si svolge il 90% dei movimenti per lavoro o studio della popolazione di Somma.

⁸ Se teniamo conto dei dati anagrafici, fra il 1984 e il 1991 a Somma il saldo demografico complessivo medio annuo è stato di -3,65% e quello naturale (nati meno morti) di -2,71%. Fra i comuni vicini (cfr. nota 2) solo Sesto Calende ha fatto registrare valori ancora più negativi mentre Busto e Gallarate si sono attestate intorno a -2% per quanto riguarda il saldo complessivo e -1% per il saldo naturale. Fra il 1991 e il 1998 a Somma il decremento demografico si è fermato (0,04%), il saldo naturale è sensibilmente migliorato (da -2,71% a -1,22%) mentre quello migratorio (immigrati meno emigrati) è diventato leggermente positivo (+1,25), ma nonostante questo miglioramento i valori di Somma rimangono comunque peggiori di quelli degli altri comuni, salvo Golasecca che registra andamenti assai simili. Il quadro più recente è determinato non dal saldo naturale, ma da quello migratorio che p. es. a Gallarate è stato di +4,79% e a Busto Arsizio di +2,10%, valori decisamente superiori a quelli di Somma. Siccome non esistono altri indicatori riguardanti la popolazione o la qualità delle abitazioni in grado di spiegare tale differenza, l'unica ipotesi è che il minor afflusso di residenti dall'esterno sia dovuto a una crescita edilizia che dopo il 1991 è stata assai più modesta a Somma che in tutti gli altri comuni citati (+5,2% rispetto ad una media pari a +9,8%).

⁹ I palazzi, le case a corte urbane o agricole e le altre tipologie "storiche" contengono circa 1/3 del totale delle abitazioni (1/4 delle abitazioni è stato costruito prima del 1919); una quota simile è rappresentata da edilizia pluripiano a blocco o in linea, e la parte rimanente è costituita dalle tipologie caratteristiche degli insediamenti a bassa densità: ville, case uni e bi-familiari, case a schiera e piccole palazzine.

spazi aggregativi e le strutture culturali. Il problema più importante riguarda comunque la distribuzione non sempre equa dei servizi e delle attrezzature nelle varie parti dell'abitato, la loro accessibilità (vista l'assenza di trasporti pubblici municipali) e la fortissima discrepanza fra le aree vincolate allo scopo dal PRG vigente e quelle effettivamente equipaggiate, che sono poco più di un quarto di quanto sta sulla carta.

Ci ritorneremo. Comunque, per tutta questa delicata materia si rimanda alla trattazione svolta nell'apposito Piano dei Servizi¹⁰.

1.2.2.

Quanto alle attività economiche e agli insediamenti produttivi, senza entrare qui nel merito dei grandi e complicati processi di dismissione di tante vecchie fabbriche sommesi, avvenuti negli ultimi lustri e tuttora non cessati (vedi di seguito), resta il fatto che - come nell'intero ambito ristretto del PTA e come dovunque - oggi a Somma l'occupazione industriale tende ancora a calare, mentre aumenta quella del settore terziario e soprattutto del commercio, dove l'aumento degli addetti (+40% negli anni '90) si contrappone al calo delle unità locali. La robustezza delle pressioni insediative dei due comparti si rivela chiaramente nei recenti, numerosi interventi realizzati piuttosto alla rinfusa alla periferia dell'abitato di Somma, in particolare lungo l'asta del Sempione verso Gallarate e lungo la SS.336 verso Malpensa 2000, con una ricca fioritura di capannoni sia commerciali che produttivi. In effetti, ormai, nelle aree industriali e artigianali presenti nel PRG vigente non resta quasi più spazio per nuove edificazioni di questo genere e altre attività che chiedono di insediarsi da noi.

Il problema verrà alleviato - anche se forse non del tutto risolto - dal nuovo PIP di via Processione, approvato nel 2000 ma di cui ancora non c'è traccia, il quale mette in campo risorse territoriali commisurate alle necessità industriali e di deposito riscontrate alla fine degli anni '90. Il PIP è stato pensato anche per rispondere alle esigenze di espansione e razionalizzazione insediativa di aziende che oggi operano in città o subito a ridosso dell'abitato, il cui trasferimento creerà interessanti opportunità di riutilizzo delle aree lasciate libere e di ristrutturazione urbanistica dei rispettivi contesti, un'esigenza che in molti casi appare prioritaria. Ma va anche detto che purtroppo molte delle imprese che chiedono di poter crescere non intendono affatto trasferirsi dai luoghi dove si trovano, spesso per nulla idonei - incistati come sono nel tessuto residenziale o situati in punti delicatissimi sotto il profilo ambientale¹¹ (e va anche detto che diverse di queste imprese sono riuscite a farsi usbergo dell'ultimo PRUSST della Provincia di Varese, anch'esso approvato e vigente, e di cui dunque non si può che prendere atto).

Oltre a questo di un ulteriore fabbisogno di aree dedicate al commercio, all'artigianato e all'industria - ma la cosa non riguarda la difficoltà di trovare nuovi spazi, bensì la necessità di equipaggiarli e di costruirli in modo da ottenere risultati qualitativi ben migliori di quelli del passato per il disegno urbano complessivo - c'è il problema della scelta delle attività da favorire, visto che negli ultimi anni le maggiori richieste di aree sono provenute da fornitori di servizi in materia di parcheggi per gli utenti della aerostazione e di trasporti in senso lato, un settore che ha poche ricadute sul sistema economico-sociale locale ma che implica un grandissimo consumo di suoli, e che andrebbe scoraggiato.

Un altro problema ancora è quello degli ex Stabilimenti Caproni sulla SS.336, accanto alla aerostazione di Malpensa 2000 - Terminal 1, di proprietà della IRI-Finmeccanica ma usati dalla Agusta come base logistica e per magazzini. Si tratta di 100-150.000 mq, con 30.000 mq di slp fra capannoni produttivi, mensa, villino ecc. di valore storico-documentario. La questione è che l'attività presente appare non solo rilevante, ma meritevole di essere rafforzata, mentre il PTA definisce questo enorme sedime produttivo quale "appendice naturale dell'aerostazione per via della posizione privilegiata", e lo assegna a un del tutto improbabile "museo dell'Aeronautica". Come si vede, qui si apre

¹⁰ Vedi Allegato1.

¹¹ Vedi per esempio la Somnese Petroli di via Albania, incuneata fra capannoni produttivi, la grande e affollatissima area commerciale del "Gigante" e qualche palazzina residenziale: è il classico esempio di attività che dovrebbe trasferirsi, anche se si trova a due passi dai Vigili del fuoco.

un discorso sulle ricadute di Malpensa 2000 nel contesto somnese che invece affronteremo meglio più avanti.

1.2.3.

Come rileva il PTA, nel territorio di Somma non mancano le aree industriali dismesse o in via di dismissione, alcune di grande dimensione e spesso situate in posizioni cruciali. Quelle principali nell'abitato del capoluogo corrispondono al vecchio Lanificio di Somma in via Visconti-corso Europa, che occupa due distinti sedimi oggi appartenenti a proprietà diverse e destinati dal PRG vigente uno ad attività di tipo alberghiero (con una recentissima Variante puntuale ad hoc) e l'altro a mercato; alla fabbrica di cavi Pirelli di via Trieste, situata in una grande area con capannoni anche recenti, in posizione mediana relativamente mal servita, pure vincolata dal PRG a servizi, attrezzature, parcheggi ecc. ma in parte oggetto anch'essa - qualche anno fa - di un'apposita Variante puntuale rivolta ad assicurare un ulteriore utilizzo produttivo, che però poco dopo è cessato; al vecchio Cottonificio Bellora, che impegna terreni molto estesi e diversi immobili alcuni dei quali ancora parzialmente utilizzati, appartenenti a diverse proprietà, siti in una zona centralissima ma chiusi tra la ferrovia e il centro storico e dunque quasi inaccessibili, destinati dal PRG vigente ad attrezzature e servizi di natura imprecisata; e a una grossa ferriera sotto il Lazzaretto, presso la SS.33, abbandonata da anni ma tuttora vincolata come zona industriale.

Non lontano da Maddalena, sul Ticino, ci sono poi ancora l'ex Lanificio di Somma e la ITV, due grossi stabilimenti che ospitavano e in parte ancora ospitano attività dichiarate formalmente incompatibili con la natura dei siti e con le disposizioni del PTC, il quale li classifica entrambi come aree di recupero "R".

Infine occorre segnalare le numerose e grandi cave di inerti dismesse da più o meno tempo, tra le quali emergono per ampiezza - oltre a quella ormai ricoperta dalla brughiera di S.Caterina, che per il PRG vigente dovrebbe diventare un più che improbabile "parco cittadino" - la ex cava di fronte al Tiro a Segno, la ex Sommabeton in valle Strona, le ex cave Canottieri sempre in valle Strona, le ex Ticino e Presentazzi proprio sul fiume, la ex Malpensa a fianco della SS.336 di fronte al Terminal 2 della aerostazione e proprio sotto la linea dei decolli, e infine la ex cava che stava quasi di fronte al Terminal 1, incuneata in territorio di Vizzola. Se ne occupano sia il PTA che il PTC, e quindi ci ritorneremo nei paragrafi 2.2. e 2.3.

Molte altre aree produttive minori disseminate dovunque nell'abitato di Somma testimoniano la diffusione del fenomeno dell'abbandono di insediamenti già sedi di attività economiche e le diverse sfaccettature del problema. Va però detto che esistono anche diversi indizi circa le possibilità di recuperare questo immenso patrimonio di aree inutilizzate, testimoniati in alcuni casi da effettivi interventi (come quelli che sono coincisi con la recentissima espansione del complesso commerciale del "Gigante" in via Milano) e in molti altri da iniziative diverse. Per esempio, entrambi i sedimi dell'ex Lanificio sono stati oggetto di rinnovate proposte di ristrutturazione urbanistica e di recupero integrale con nuove funzioni di tipo ricettivo in un caso e para-residenziale nell'altro, anche se in sostanza nulla si è ancora concretizzato. Oggi anche la Pirelli si sta muovendo per sostituire l'ex fabbrica con un nuovo insediamento prevalentemente abitativo residenziale, ma si è solo ai primissimi passi di un'ipotesi che appare interessante ma che va ancora tutta sviluppata. Tempo fa pure la proprietà dell'ex Mollificio Garzonio, cessata l'attività, aveva manifestato l'intenzione di procedere al frazionamento della sua vasta area, inglobata in un quartiere residenziale, ma poi ha riconvertito lo stabilimento assegnandolo a un'attività nel campo della refrigerazione di prodotti alimentari destinati alla grande distribuzione che oggi induce un inaccettabile traffico di grossi camion nelle strette strade del posto, con difficoltà tali da indurre a ritenere insostenibile una situazione tanto precaria e a preferire la proposta già adombrata e poi svanita.

1.2.4.

Quanto a Malpensa 2000, è da dare per scontato che la presenza della nuova aerostazione - la quale rientra solo in parte nel territorio comunale di Somma Lombardo ma ovviamente vi ha un impatto determinante sotto una varietà di profili - comporti delle prospettive positive ma anche delle ricadute negative.

Tra le prime c'è anzitutto quella dell'occupazione indotta. Secondo la rilevazione Techint, già nel 1989 gli addetti in relazione a Malpensa 2000 erano 3200 nell'aerostazione tra dipendenti SEA, privati, VV.FF, GdF, CC ecc. più 10.000 esterni, cioè nell'indotto, e il 60% di queste persone viveva nell'ambito ristretto. Lo studio Bocconi-Liuc-Clas - che nel 1995 ne rilevava 9000 "on" più 23.000 "off" e indiretti, più 16.000 nell'indotto, quindi in tutto 48.000 - prevede che gli addetti nel 2005 diventeranno 18.000 "on" più 74.000 "off" e indiretti, più 47.000 nell'indotto, cioè in complesso 139.000, dei quali 85% addetti a servizi (con tre ipotesi: 30-60-50% residenti e gli altri pendolari). Per quel che ci riguarda, nel 1998 i cittadini di Somma addetti in attività connesse all'aeroporto erano oltre 1800, quasi il 20% della occupazione totale nel comune. Quanto alle nuove imprese, secondo il PTA in comune di Somma Lombardo possono opportunamente localizzarsi le attività che richiedono una certa vicinanza all'aeroporto (entro 15-45 minuti di tempo) e cioè le imprese che si occupano di trasporti e logistica (spedizionieri, vettori aerei internazionali, trasportatori specializzati), servizi e funzioni espositivo-congressuali, *catering* e servizi tecnici, container, depositi e manutenzione, lavorazioni intermedie in aree extradoganali. Una certa prossimità dell'aeroporto favorirebbe anche le attività "on" e "off vicino", quali un presidio o polo fieristico, un sistema espositivo e simili (p.133). Non lontano, ma neppure necessariamente troppo lontano, si può pensare pure al potenziamento del sistema universitario, a un centro sanitario, a organismi per il tempo libero, ecc. Nel distretto, inoltre, ben si collocherebbe un *business park* misto accuratamente pianificato, dotato di ottime comunicazioni con Malpensa 2000 e ottime qualità ambientali, non vicinissimo alla aerostazione ma bello e prossimo a un polo cittadino: gli esempi europei sono di 40-50 ha, ma in questo caso le aree adatte si troverebbero solo a Gallarate o a Busto. Invece nel settore turistico-alberghiero e congressuale il Centro Servizi nel sedime aeroportuale, il Trade Center e il vicino "polo di eccellenza residenziale-ricettivo" della ex Bonifica Caproni a Vizzola, proposti da SEA e altri e previsti dal PTA, dovrebbero esaurire quasi tutta la domanda in materia. Ma poiché si tratta di indicazioni tanto discusse quanto prive di operatività immediata, è evidente che le ricadute in questo campo potranno essere almeno in parte appannaggio di altri operatori più solleciti, osservando infine che - sempre secondo il PTA - Somma Lombardo mostra interessanti potenzialità come richiamo per la presenza di monumenti, di vaste aree dismesse recuperabili e - va aggiunto - dei pregevoli tessuti insediativi storici, quelli che sono già stati oggetto della Variante al PRG per la zona A approvata nel 2002. A questo quadro infatti vanno certamente ascritte le recentissime iniziative alberghiere di cui diremo subito.

Tra le ricadute negative non preoccupano tanto le pur importanti servitù aeroportuali locali cui è assoggettata essenzialmente la frazione di Case Nuove, come i piani inclinati con pendenza 1:7 tutto attorno al sedime della aerostazione entro i quali contenere l'edificazione¹², ma soprattutto i notissimi, gravi disagi provocati dal rumore, dall'inquinamento atmosferico e dal carico del traffico, con le loro penalità ben più gravi e con estensione ben diversa. Le tre zone acustiche A, B e C (v. PTA tavv. 5 a, b e c) impongono in ordine decrescente limiti stringenti agli insediamenti stabili ammessi. In materia valgono sia le curve isofoniche del piano regolatore aeroportuale originario, sia quelle nuove del PTA, ed altre sono tuttora oggetto di studio, mentre vige sempre la delibera del 1985 della Giunta della Regione Lombardia ai sensi della Lr. n.91/80. Mancando i decreti attuativi della legge quadro 447/95 (Ministero dell'Ambiente) e la

¹² Vedi legge n. 58/63. Il vincolo implica che fino a 21-28 m dalla recinzione si può costruire solo un piano terreno fuori terra, un primo piano da 42 a 49 m, un secondo solo a da 63 a 70 m di distanza, un terzo da 71 a 92 e così via fino a 300 m di distanza.

definizione precisa e ultima delle rotte e delle virate al decollo, il PTA si limita a richiedere un monitoraggio permanente e qualche provvedimento di mitigazione per Case Nuove. Lo stesso vale nel caso dell'inquinamento atmosferico, che oggi secondo il PTA va però attribuito in massima parte al traffico stradale attuale. Ma gli effetti attesi dovuti al traffico indotto sono ancora più pesanti: gli studi SEA-FNM del 1993-96 stimano i movimenti relativi alla aerostazione nel 2005 in 22.583 passeggeri più 22.560 operatori al giorno (2.783 nell'ora di punta) e nel 2015 in 57.200 passeggeri più 57038 operatori al giorno (7.017 nell'ora di punta). E secondo il PTA nel 2005 i movimenti (più di 16.608 auto al giorno, oltre 1.860 nell'ora di punta) si ripartiranno per il 25% in treno e il 75% in auto, mentre il traffico merci si moltiplicherà per 5. Ma più in generale, e urbanisticamente più gravi, sono le penalizzazioni dovute a ragioni di ordine territoriale e ambientale: infatti il PTA nega ulteriori crescite edilizie nelle aree libere ancora esistenti in tutti i comuni dell'intero ambito ristretto (p.120), per cui questa possibilità - pur ammessa malvolentieri dal PTC all'interno del limite IC - è comunque negata al futuro PRG anche a Somma Lombardo non solo a Case Nuove, la frazione in maggiore difficoltà sotto ogni profilo, ma in ogni parte del suo territorio.

Ma il problema più specifico, cruciale e urgente creato da Malpensa 2000 è notoriamente quello della frazione di Case Nuove, l'abitato più penalizzato non solo per il rumore e l'inquinamento prodotti dal traffico aereo e per il recinto di arterie con molto traffico veicolare in cui si trova racchiusa, ma anche perché ormai - a detta del PTA (p.154) - ha "limitate possibilità di utilizzo" ed è senza possibilità di espansione. Ciò non ostante la frazione - cresciuta apparentemente a caso attorno alle due cascate originarie, con un'edilizia mediocrissima di genere misto a bassa densità, dove si segnala un PEEP abbastanza recente - è tutt'altro che morta: lo dimostrano da un lato la combattività degli abitanti contro le istituzioni che a loro avviso non provvedono a tutelare i loro diritti, dall'altro la crescente vivacità dimostrata dagli operatori anche in materia edilizia, tale da indurre l'Amministrazione a porre un inevitabile limite a tutto un pullulare di iniziative disordinate che tendono a complicare intempestivamente un quadro più che incerto e un viluppo ormai inestricabile di disposizioni e previsioni¹³. Comunque - oltre a una recente Variante al PRG che ha esteso un'area produttiva e a parecchi capannoni che ospitano attività vitali, quasi tutte legate a quelle di Malpensa 2000 - tre richieste appena accolte fra le tante minori testimoniano significativamente l'interesse del sito malgrado tutte le penalità cui è soggetto: una riguarda la modifica di un PE che consentirà la realizzazione di un grosso complesso ricettivo, e le altre rispettivamente una palazzina terziaria e un albergo di dimensioni minori, entrambi ormai realizzati azzerando addirittura l'obbligo di pianificazione esecutiva precedente. Questo genere di nuovi organismi, che per ora sono tra quelli più prossimi alla aerostazione, appare evidentemente il più promettente.

Oggi a Case Nuove il PRG vigente indica zone residenziali, aree per servizi e attrezzature, zone produttive e terziarie (queste ultime sancite dal PRUSST) e zone agricole, almeno nominalmente. Alcuni immobili esistenti sono fuori sagoma-limite, ma soprattutto non poche aree residenziali e tutte le scuole ricadono nella zona acustica B del PTA, dove queste presenze sono proibite, mentre la maggioranza si trova in zona A, pure penalizzata anche se meno. In seguito a un'apposita iniziativa regionale, moltissimi sono coloro che hanno accettato la proposta di una "delocalizzazione" e parecchi quelli che hanno fatto la stessa richiesta ma sono risultati "non-delocalizzabili", ma tanti sono pure i cittadini che avrebbero voluto hanno deciso - o dovuto decidere - di restare. Insomma, la situazione è non solo oggettivamente molto critica, ma oltremodo confusa, sotto tutti i profili. Di certo non sarà più possibile prevedere nuovi suoli edificabili, tantomeno residenziali, mentre si impone una riconversione funzionale di quasi tutto l'abitato esistente mediante ristrutturazione urbanistica. Comunque, la partita difficilissima e controversa di Case Nuove si sta giocando fra molti attori, fra cui il Municipio è quello

¹³ Vedi la deliberazione CC. n.43 del 10 febbraio 2000.

che deve sancire formalmente nel PRG decisioni che in realtà maturano e sono discusse in massima parte altrove.

Lo stesso vale sostanzialmente per Maddalena, altra frazione interamente compresa nella zona acustica B. La differenza, importante, è che Maddalena è abbastanza lontana da Malpensa 2000 da far pensare che un eventuale e affatto improbabile futura modifica delle rotte di decollo - con quella conseguente delle penalizzazioni correlate - possa comportare minori restrizioni, e che comunque qui non si danno quelle ipotesi di stretta ed esclusiva correlazione delle funzioni ammissibili con le attività aeroportuali, che invece a Case Nuove appaiono proprio inevitabili.

Penalizzate allo stesso modo sono infine alcune plaghe di belle e grandi ville disseminate nella brughiera verso il Ticino, per esempio alle Vignazze, nella Beltramada, al Belvedere, ecc. Ricadono tutte nel Parco e non si vedono alternative di trasformazione, ma anche qui - oltre al disagio di chi le usa - gli effetti sui valori immobiliari sono sensibili.

1.2.5.

Passando ora alla congiuntura edilizia, gli indizi di un mutamento nel panorama immobiliare riferibili alla crescita di Malpensa 2000 si sono fatti sempre più consistenti negli ultimissimi anni, con un deciso aumento delle richieste di concessioni edilizie, frazionamenti e lottizzazioni al quale il Comune ha fin qui risposto - tra l'altro - con un'impressionante serie di Varianti al PRG vigente che ne hanno accresciuto sensibilmente la capacità insediativa (vedi paragrafo 2.1). Per contro, dopo le numerosissime realizzazioni di cooperative agevolate conclusesi negli ultimi anni '90, oggi il quadro dell'edilizia convenzionata appare fermo - anche se nel PRG vigente sono ancora disponibili le cospicue aree di un paio di grandi PEEP, poste però in posizioni molto marginali e in suoli non facili da urbanizzare nel quadrante nord-nord-est del territorio comunale, su belle ondulazioni boschive ma con importanti problemi idrogeologici.

Nell'edilizia privata - ed è un segnale importante - i prezzi delle non molte abitazioni davvero di buona qualità sono saliti ultimamente fino a raggiungere valori non molto lontani da quelli di città come Varese e addirittura Milano, fatto che in apparenza contrasta con la messa sul mercato di un certo numero di immobili - specialmente ville, ma si va da modeste casette con piccoli lotti a importanti magioni con grandi proprietà - pesantemente penalizzati dal rumore ("svendite" che dunque si concentrano a Case Nuove, Maddalena e nelle aree del Parco del Ticino che abbiamo appena detto) ma che invece rivela la presenza di significativi fenomeni di accaparramento da parte di operatori di tutti i calibri, locali e non, pronti a sfruttare senza troppi scrupoli una congiuntura irripetibile.

Naturalmente, assieme alla domanda di suoli edificabili, anche l'attività edilizia appare in forte ripresa, di fatto e ancor più in tendenza. Le iniziative riguardano sia la ristrutturazione di immobili esistenti nelle varie zone residenziali del PRG vigente (vecchie e "nuove", cioè introdotte con le recenti Varianti di cui s'è detto, in genere con forti aumenti della densità fondiaria), sia nuove costruzioni. In questi casi l'offerta sembra rivolgersi - forse più che ai residenti desiderosi di migliorare la propria condizione abitativa - a una nuova popolazione il cui insediamento a Somma è sempre più spesso dovuto allo svolgimento di un'attività connessa direttamente o indirettamente all'aerostazione, e dunque a una domanda per abitazioni (soprattutto in affitto) di piccole o piccolissime dimensioni (i frazionamenti e la formazione di un numero più elevato di unità immobiliari sono fra gli interventi più frequenti quando si mette mano agli edifici esistenti, ma pure la tipologia di quelli nuovi è conforme a tale indirizzo), ovvero per strutture alberghiere.

Tralasciando qui una disanima dettagliata dell'andamento delle concessioni edilizie, basta dare un'occhiata alla tavola E della Cartografia di corredo per avere un'idea del fenomeno e segnalare sinteticamente che:

- dal 1998 sono state adottati e/o approvati, in alcuni casi in variante al PRG vigente, cinque PL residenziali che vanno da qualche casetta a palazzine più consistenti (via Paradiso, Parco Porro e via dei Mille, con 3 PL distinti negli ultimi mesi);
- oggi risultano già approvati o in istruttoria altri quattro PL residenziali (ancora in via Paradiso, Parco Porro, via dei Mille e via Vignazze);
- solo nel febbraio 2000 sono state approvate ben cinque iniziative alberghiere, tra PL e singoli edifici, per un totale che supera di poco le 600 stanze ma di molto i 1000 letti, e con l'immissione in comune di una dotazione consistente di nuovi equipaggiamenti laterali: un complesso a 5 stelle di 170 stanze in una delle due aree dell'ex Lanificio di Somma a Somma, in variante; quello di 140 stanze all'imbocco della tangenziale in sostituzione della ex "Tavernetta"; quello di 220 stanze in via Mazzini e i due alberghi di Case Nuove, di circa 60 stanze, rispettivamente presso il ristorante "la Quercia" sulla vecchia strada provinciale di Malpensa e a Santa Margherita.

Fra le nuove costruzioni degli ultimi cinque anni moltissimi sono i capannoni industriali o commerciali, così come non mancano le continue richieste formali e informali circa la possibilità di frazionare sedimi industriali da tempo inattivi o addirittura ancora attivi, di estendere insediamenti commerciali e/o genericamente terziari (in località fra le quali p.es. rientra Case Nuove), e così via. Ragionevoli o meno che siano, ma comunque da valutare con attenzione, anche queste istanze confermano un'immagine in forte movimento.

1.3. Il sistema infrastrutturale

Trascurando quello ferroviario, attribuibile alle pessime caratteristiche del servizio e alla inaccettabile condizione della stazione, i problemi infrastrutturali di Somma Lombardo riguardano in estrema sintesi:

- l'inadeguatezza fisica e funzionale delle rete stradale principale e secondaria rispetto ai carichi di traffico cui è sottoposta;
- il fatto che quasi tutti i massicci flussi veicolari in transito siano costretti ad attraversare l'abitato, compresi i due maggiori centri storici;
- la mancanza congenita di un assetto insediativo e di una distribuzione delle attività favorevoli alla creazione di un ragionevole sistema di trasporto pubblico e la conseguente diffusione delle automobili, in numero enorme e usate per qualsiasi sia pur minima necessità di spostamento, anche laddove gli ostacoli da superare sono severi;
- e, tra tali ostacoli, la carenza di parcheggi pubblici e privati.

L'accessibilità alle singole parti dell'abitato non è delle migliori e l'incombenza di Malpensa 2000 non giova di certo alla situazione, come riconosce il PTA che infatti propone alcuni importanti palliativi. Data l'estrema rilevanza della questione, la tratteremo a parte più avanti, limitandoci qui a dire che in proposito il Comune ha commissionato uno lavoro specialistico di valutazione - "Studio di fattibilità delle tangenziali di Somma Lombardo"¹⁴ - che è stato lungamente dibattuto in città e i cui risultati sono sostanzialmente accolti nel nuovo PRG. Rimandando dunque ad esso per i dettagli delle analisi dei problemi sul tappeto, basti qui dire che oggi a Somma il sistema viabilistico portante di rango territoriale si basa su cinque direttrici¹⁵ e precisamente:

- le due direttrici rispettivamente per Sesto Calende e Gallarate della SS.33, e cioè l'asse principale del Sempione, il quale attraversa interamente il centro abitato da sud a nord e svolge una funzione di duplice natura poiché permette sia il passaggio dei veicoli in

¹⁴ Studio Trim, Servizi integrati di ingegneria per la mobilità, dicembre 2001.

¹⁵ L'importanza relativa di queste cinque strade principali - oltre al loro livello di congestione - può essere dedotta dai flussi rilevati al mattino dalle 7.00 alle 9.00, due ore di punta: circa 1200 veicoli in entrata nel territorio comunale dalle due direttrici del Sempione, 1050 veicoli da Golasecca-Varallo Pombia, 800 da Malpensa e 570 da Arsago Seprio.

transito, sia l'accesso alle destinazioni interne al territorio comunale. Questa situazione, risultato di scelte di convenienza dei singoli utenti non orientate da un sistema organizzato, pone il problema del Sempione al centro di qualunque intento di riqualificazione dell'uso degli spazi nel centro cittadino¹⁶. Allo stato attuale si offre una sola alternativa valida ai veicoli in transito in grado di offrire tempi di percorrenza minori, quella di corso della Repubblica e corso Europa. Ma è solo un palliativo che impedisce di deviare all'esterno tutti i flussi in transito e di gestire gli altri con un sistema viabilistico opportunamente gerarchizzato, e che presenta diversi problemi interni di congestione, rumore, inquinamento e pericolo;

- le due direttrici della SS.336 e cioè a sud la strada per Malpensa, la quale permette gli interscambi con l'aeroporto ma - data la fluidità del collegamento - è anche uno dei percorsi più agevoli per raggiungere l'autostrada A8; e a nord la strada per Golasecca e Varallo Pombia, che è il principale collegamento con i comuni posti al di là del Ticino e con la SS.32 per chi non intende utilizzare il Sempione;

- la strada per Arsago Seprio (via Don Selva), che completa il sistema di accesso e si distingue dagli altri percorsi di penetrazione perché si innesta nella viabilità locale a Mezzana, quartiere separato dalla parte restante dell'urbanizzato dalla ferrovia, una barriera davvero pesantissima.

Il sistema portante è completato dalla "semi-anulare" di corso Europa-corso della Repubblica, di recente prolungata fino al Sempione anche a nord, la quale permette già oggi di deviare almeno i flussi diretti verso Golasecca o Malpensa al di fuori del tratto urbano della SS.33 (via Mazzini-piazza Visconti-piazza Vittorio Veneto-piazza S.Agnese).

Quanto al reticolo viabilistico interno all'abitato, gli elementi principali sono via Alberto da Somma nel tratto tra corso Europa e via Mazzini, e via Locatelli come effettivo collegamento veicolare di Mezzana oltre la ferrovia. Le altre sono per la maggior parte strade di importanza soltanto locale, con calibri limitati e spazi di visibilità spesso inadeguati. Per dire della loro qualità prestazionale, basta osservare che quasi tutte, carenti di possibilità di sosta e a senso unico, sono ascrivibili a un sistema sorto in altri tempi e addirittura in età preindustriale, cioè quando le problematiche urbanistiche erano profondamente diverse e i mezzi di trasporto completamente differenti dai nostri come tipologia e come numero. Insomma, si tratta di un sistema poco adeguato alle necessità della circolazione contemporanea, anche nelle parti che invece si sono formate nell'ambito di lottizzazioni più o meno recenti, concepite con molta angustia. Il mancato allineamento degli assi e la mancanza di marciapiedi sono costanti quasi dovunque.

Naturalmente anche le intersezioni di tutte le strade citate, a seconda del tipo di regolamentazione adottata e del livello di congestione, determinano pesantemente le prestazioni del sistema viario e quindi le scelte di percorso degli utenti. Sull'asse del Sempione i punti nodali più critici sono le intersezioni con le altre strade principali, come quelle tra corso Europa e via Mazzini, via Mazzini e via Alberto da Somma, via Milano e corso della Repubblica, via Milano e via Locatelli, nonché gli snodi dei centri commerciali dell'estrema periferia orientale, come quello tra via Milano e via Soragna appena risolto con la nuova rotatoria che sta per andare in esecuzione. Per una riorganizzazione della circolazione in senso più ampio occorre anche tenere conto delle utenze deboli e di una razionalizzazione dell'uso degli spazi, per cui diventano fondamentali in via Mazzini le "intersezioni" rappresentate dalle piazze Visconti, Vittorio Veneto e S. Agnese. Critiche per la loro funzione sono pure i nodi situati sulle altre direttrici di penetrazione e gli assi principali interni, come corso Europa - corso Repubblica: p.es. quelli con via Giusti, via Briante e via del Rile. Altri siti delicati restano le recenti rotatorie di via Don Selva - via Binaghi e via Giusti - via Goito.

Un problema piuttosto grave del sistema viabilistico locale (ma non solo) è quello dei collegamenti di Mezzana e del quadrante nord-est del comune con la restante parte del

¹⁶ Vedi la Relazione illustrativa al progetto di Variante 2000 per la zona A1 di Somma e Mezzana, approvata nel 2002.

territorio urbanizzato e in particolare con la stazione, resi estremamente difficili dallo sbarramento della ferrovia. Attualmente essi si possono avvalere del passaggio a livello a raso tra via Mameli e via De Amicis, del ponte di via Colombo, del sottopasso a senso unico di via Battisti e di quello di via Locatelli, l'unico di ampiezza adeguata ma troppo decentrato rispetto alla stazione e al centro urbano per poterli servire. Il passaggio a livello situato nelle vicinanze della stazione è destinato a venire eliminato dalle FS in ordine ai requisiti da assicurare a una linea ferroviaria di rango internazionale come questa del Sempione, e quindi occorre ripensare in modo differente al problema di mantenere il collegamento eliminando l'interferenza a raso. La soluzione non è facile perché la viabilità a ridosso della ferrovia è caratterizzata da limitati calibri stradali e dalla presenza continua di edifici che limitano le possibilità progettuali, ma un collegamento primario alternativo all'attuale a raso si impone comunque per collegare l'accesso alla stazione e alle vicine aree di parcheggio.

Altro nodo fondamentale da affrontare è quello dei parcheggi o meglio della gestione delle soste veicolari che, in base ai dati rilevati, lungo il Sempione e nelle aree limitrofe presentano tassi di occupazione vicini al 100% durante l'intero arco della giornata. Nuovi parcheggi per circa 580 posti-macchina sono previsti nella zona A1 della Variante 2002 per i centri storici di Somma e Mezzana e altre aree di sosta sono in via di identificazione nell'ambito del Piano urbano del traffico, ma parallelamente va ripensata la tipologia di sosta che si intende favorire nelle differenti aree della città, in quanto mancano sia spazi diversificati per la sosta prolungata nelle zone residenziali e produttive, sia quelli usufruibili solo per tempi limitati di sosta a servizio delle attrezzature pubbliche e delle attività commerciali.

2. I riferimenti tratti dagli strumenti di pianificazione vigente

2.1. Il PRG vigente

Il PRG vigente (vedi tavola B della Cartografia di corredo) è frutto di una lunga serie di modificazioni successive apportate a quello originario nato nel lontano 1976, approvato nel 1981 e adeguato al primo PTC nel 1984.

Varianti apportate al PRG dal 1987

<i>Periodo</i>	<i>oggetto delle varianti</i>
1988-95	Somma: area Pirelli di via Trieste, da attrezzature M e parcheggio a nuovo capannone industriale - Nuova area per piattaforma rifiuti e sua strada di accesso - Area attrezzata da verde pubblico a mercato davanti al cimitero di Somma - Nuova fascia di rispetto cimiteriale, Mezzana (e ampliamento cimitero) - 5 nuovi Peep (3 a Somma, 1 a Coarezza e 1 a Case Nuove) e scorpori successivi di aree non interessate - NTA: zone di rispetto aeroportuale - PL di via Paradiso
1995-96	Nuovo tracciato del prolungamento nord di Corso Europa fino al Sempione
1997-98	NTA: artt.1 e 24
1998	Nuova area attrezzata in via Giusti - PL in via della Chiesa a Case Nuove - PL in via dei Mille sud Somma: modifiche di destinazione di zona in 2 comparti e nuovo tracciato del prolungamento di Corso Europa - 7 cambiamenti puntuali di destinazione di zona B e D a Somma e 1 a Coarezza 10 cambiamenti puntuali di destinazione di zona a Somma e 2 a Case Nuove - NTA: modifiche generali per adeguamento alle nuove normative + ulteriori specificazioni - NTA: artt.2, 3, 4, 5 e 6 (si introduce il parametro Ds), artt.11 e 12 (If=06 mc/mq per fabbr. resid. in aree orticole + ristrutturaz. in E1 e E2); art.22 (precisazioni ex DL 285/92); art.23 (recinzioni); nuovo art.28 (definizione degli interventi di ristrutturazione) - NTA: nuovo art.7 (nuova zona residenziale mista B5 con If 2,5 mc/mq e obbligo di PE); art.9 (ammessi anche edifici industriali max 600 mq coperti in zona artigianale D1); art.11 (ammesso ampliamento 200 mc/alloggio in zona agricola interna E1); art.16 (ammesso ampliamento 200 mc/alloggio con Ds=5 m nel verde privato G); art.17 (aumento If= 2,5 mc/mq con Ds=10 m nell'area turistico-alberghiera H); nuovo art.29 (ammesso ampliamento 200 mc/alloggio nelle zone B2, B3 e B4); nuovo art.30 (ammesso ampliamento di 1/3 del vol. edifici produttivi e commerciali esistenti)
1999	NTA: varie
1999-00	PIP - strada d'accesso al PIP - Somma: ex Lanificio e area Aviometal, da industriale D2 a turistico-alberghiera H con PE
1999	NTA: modifiche zone B1, G e altre
2000	salvaguardia di Case Nuove - PL in via S. Margherita a Case Nuove - PL in via dei Mille sud - NTA: ampliamenti una-tantum
2000-01	NTA: ampliamenti una tantum degli edifici residenziali nelle zone verdi G e E1
2000-02	Zona A2 di Somma e Mezzana
2001	Distributori di carburante
2002	Antenne- modifiche puntuali della zonizzazione (stabilimenti Aviometal, Sironi e altri)

Come si vede, dopo la Variante generale di adeguamento (approvata nel 1987) e andata in fumo quella messa in cantiere nel 1990, tutte le altre - salvo le Varianti concernenti il PIP di via Processione e i centri storici di Somma e Mezzana, intese quale anticipazioni di un PRG appunto "nuovo" e sostanzialmente diverso - hanno avuto carattere parziale e spesso addirittura connotazioni "puntuali" o strettamente "tematiche".

Il PRG originale di un quarto di secolo fa aveva una capacità di 22.000 abitanti a fronte dei circa 16.000 del tempo. Le modifiche successive non hanno ridotto la capacità originaria, al contrario, e infatti il caseggiato s'è dilatato di molto; ma come s'è visto nel frattempo la popolazione residente è cresciuta di solo 500 abitanti circa, mentre si

spostava dai fitti distretti centrali e dagli insediamenti più vecchi in quelli periferici recenti a più bassa densità: sicché ci si trova in una situazione un po' paradossale di "esaurimento" di un piano alquanto espansivo a parità o quasi di utilizzatori (vedi tavola C della Cartografia di corredo).

L'analisi dello stato di attuazione del PRG vigente compiuta nel 2000 dal Documento programmatico evidenzia a) la pochezza dei vuoti rimasti nelle aree edificabili sia residenziali che per funzioni terziarie e produttive; b) il fatto che parte dei comparti di nuova urbanizzazione è rimasta non edificata in ordine alla forma attuativa prevista (alcuni grandi PEEP e anche qualche PL); e c) le modestissime possibilità residue lasciate dal PTC entro la zona "IC" di Somma e Mezzana in piccola parte per la prossimità del suo perimetro all'abitato, ma soprattutto per la natura dei suoli rimasti ancora liberi.

Quanto alla viabilità prevista dal PRG vigente, essa appare in molti elementi largamente superata, in particolare per quanto riguarda il sistema portante rappresentato delle due tangenziali dell'abitato principale di Somma e Mezzana, collocate su tracciati molto più interni a quelli oggi indicati dal PTA e intese quali strade di rango locale, con una funzione sì di limite, ma anche di supporto agli insediamenti periferici che ora non è più accettabile.

Circa le previsioni del PRG vigente in materia di aree per servizi e attrezzature, il confronto fra quelle effettivamente disponibili e funzionanti e quelle rimaste sulla carta è scoraggiante. In origine erano vincolati per servizi di livello comunale quasi un milione di metri quadrati, aumentati di altri 60.000 mq con le ultimissime Varianti per il PI e la zona A1, ma degli equipaggiamenti previsti (standard) assai meno di un terzo "esiste" realmente, come mostra la seguente tabella tratta dal Documento preliminare 2000:

	<i>esistenti (mq)</i>	<i>di progetto (mq)</i>
servizi ed attrezzature di interesse generale	170.000	137.000
verde pubblico	14.600	497.000
attrezzature sportive	79.000	39.400
parcheggi	12.000	26.000
totale	275.600	699.000

E' bene osservare inoltre che molti degli impegni non realizzati sembrano davvero inattuati vuoi rispetto alle funzioni e alle posizioni indicate (varie nuove zone scolastiche, alcuni "mercati", i parchi cittadini nelle brughiere e nei boschi), vuoi rispetto agli obblighi imposti dalla sentenza della Corte Costituzionale n.179 del 1999 nei riguardi del rinnovo dei vincoli a contenuto espropriativo.

A questi limiti del PRG vigente se ne aggiungono altri altrettanto importanti ma di natura diversa. Anzitutto, il succedersi di troppe varianti disparate e in maggioranza "puntuali" ha sicuramente snaturato il suo disegno originario - qualunque fosse - e la sua logica, rendendolo incoerente sia internamente che nei riguardi della pianificazione di ordine superiore. Poi ci sono l'esaurimento e/o l'inattualità delle zone C (PPEP) non realizzati, che oggi come oggi possono non preoccupare troppo data l'inesistenza di una crescita demografica e di una sensibile domanda abitativa locale, e con l'entrata in gioco della Variante per la zona A1 di Somma e Mezzana, che apre prospettive diverse e più interessanti per nuove possibilità di insediamento residenziale e non solo; ma che invece preoccupano molto in ordine alle possibili e auspicabili ricadute da Malpensa 2000 di cui s'è detto e alla evidente ripresa del mercato immobiliare e dell'attività edilizia, le quali però comportano un ripensamento "qualitativo" del problema.

Questa necessità si lega a quella di rileggere la figura urbana proposta dal PRG vigente, che era in origine e ancor più è diventata assai poco chiara sia sotto il profilo del tessuto, ovvero della rete stradale e della configurazione degli isolati, sia sotto quello delle tipologie insediative, ovvero della varietà eccessiva e di una certa ambiguità della casistica zonizzativa: troppi generi di zone B, D ed E, zone G a "verde privato" ma di fatto residenziali, edificabilità nelle zone agricole, ecc., il tutto in un quadro reso sempre più confuso dalle successive Varianti.

Principali parametri insediativi ed edilizi del PRG vigente

zona	insediamenti ammessi	lf mc/mq	H max m	Rapp.cop.	Sc max	PE
A	edilizia residenziale mista (con PE)	esistente (2,5-2,0)	13,00	20%		facolt.
B1	edilizia residenziale mista (con PE)	esistente (2,5-2,0)	13,00	20%		facolt.
B2	edilizia residenziale mista	0,85	10,00	35%		v. tavv.
B3	edilizia residenziale mista	0,75	10,00	35%		v. tavv.
B4	edilizia residenziale mista	0,70	10,00	35%		v. tavv.
B5	edilizia residenziale mista	2,50	10,00	35%		obblig.
C	edilizia economica e popolare	0,84-2,44	10,50			Peep
D1	edilizia artigianale, industriale e commerciale con Sc +200 mq 1 abitazione per unità produttiva	2,50	10,00	60%	600 mq	v. tavv.
D2	edilizia artigianale e industriale di completamento 1 abitazione per unità produttiva	3,00	ind. 12,00 res. 10,00	60%	600 mq	
D3	nuova edilizia artigianale e industriale (Sf 4000) 1 abitazione per unità produttiva	3,50	ind. 15,00 res. 10,00	50%		obblig. min 2 ha
E1	organismi agricoli (entro "IC") abitazioni dei conduttori e/o altre esistenti	0,03 su orti 0,06	res. 7,00	10% serre 40%		no
E2	aree agricole fuori "IC"	res. 0,03	res. 7,00	10-40%		
E3	riserve orientate PTC					
E4	parco naturale ecc. PTC a) art.11.5a L.33/80 b) art.11.7a L.33/80 c) art.11.7b L.33/80	vari: 0,03 0,3 1,5	res. 7,00 esistente esistente			
F	(aree di rispetto cimiteriale)		3,50			no
G	verde privato (residenza)	esistente		esistente		no
H	organismi turistico-alberghieri	1,20	12,50	40%		v. tavv.
L	organismi commerciali	1,00	10,00			obblig.
M	attrezzature collettive equipaggiamenti del verde pubblico	comm. 3,0	15,00 3,50			
N1	v. PTC (tutela archeologica)					
N2	v. PTC (tutela amb.le e paes.)					
P	Parcheggi					

* I rimandi alle NTA del PTC del Parco del Ticino riguardano l'edizione superata da quella adottata nell'ottobre 1998 e approvata nell'agosto 2001.

- Si ammette l'ampliamento una tantum di 200 mc per alloggio di tutte le abitazioni esistenti, fuorché quelle nelle zone A e B1

- Si ammette l'aumento del 10% della Sc degli insediamenti produttivi fuori zona con SC fino a 300 mq

- Si ammette l'aumento del 5% della Sc degli insediamenti produttivi fuori zona con SC da 301 a 600 mq

Alla grande viabilità da aggiornare, alla inattualità di molte delle previsioni in fatto di attrezzature e servizi (tutte da verificare ex novo anche alla luce dei più recenti disposti legislativi regionali) si aggiunge infine la necessità di un trattamento intelligente e specifico della tematica ambientale, che invece nel PRG vigente appare poco circostanziata nelle sue diverse declinazioni.

Col che si entra nel campo dell'adeguamento sostanziale e non solo formale alle indicazioni del nuovo PTC, che ha contenuti e trasmette "messaggi" tanto significativi

quanto ineludibili, e del PTA, il quale invece propone alternative che in ogni caso superano il PRG vigente e che confliggono comunque non poco con l'ambiente costruito e quello naturale.

2.2. Il PTC del Parco regionale del Ticino

Da molti anni il PTC lascia reali possibilità di manovra - peraltro non del tutto libere - solo nell'ambito di quelle che esso delimita quali zone "IC", ovvero di iniziativa urbanistica comunale, all'esterno del cui perimetro non resta che prendere atto delle sue indicazioni e tradurle nel linguaggio urbanistico di un piano regolatore (vedi tavola I della Cartografia di corredo).

Nell'ultima versione del PTC, quella approvata con DGR 2 agosto 2001 n. 7/5983, queste zone "IC" comprendono tutti gli abitati del comune e diverse aree che li circondano, attenendosi più o meno alle previsioni insediative del PRG vigente. I perimetri si appoggiano per lo più su elementi fisici del terreno visualizzati nella carta tecnica regionale in scala 1:10.000 del 1994 e (forse) più raramente su suddivisioni catastali, ma non sempre è facile riportarli sulla carta tecnica comunale del 1999, che in diversi casi non coincide con le fonti citate. Comunque, è data facoltà al PRG di adattarli alle circostanze effettivamente rilevate e/o a sue specifiche esigenze, purché motivate e purché le variazioni apportate alla superficie racchiusa non superino il 5% della sua area.

Invece all'esterno delle zone "IC" il PTC individua e regola sovraneamente¹⁷:

- l'ambito del Ticino e delle zone naturalistiche perifluviali, che comprende il fiume stesso (zona "T"), alcune zone naturalistiche di interesse botanico-forestale (zone "B2": la brughiera del Vigano, la valle dello Strona dalla SS.336 al Ticino, le zone fluviali a ovest del canale industriale e la brughiera del Dosso tra Villorosi e canale industriale) e altre che sono di rispetto delle precedenti (zone "B3");
- l'area di divagazione fluviale del Ticino (area "F"), situata in zona "B2";
- l'ambito di protezione delle zone naturalistiche perifluviali, che comprende diverse zone agricole e forestali di prevalente interesse faunistico (zone "C1") e paesaggistico (zone "C2");
- l'ambito agricolo e forestale, che comprende molte zone di pianura asciutta a preminente vocazione forestale (zone "G1");
- una porzione della zona naturalistica parziale dei Boschi di Arsago (zona "ZNP");
- quattro aree di promozione economico-sociale, ricadenti in zona "B2" lungo il Ticino, delle quali due di tipo socio-ricreativo (aree "D1") e due di tipo turistico-sportivo (aree "D2");
- nove aree degradate da recuperare (aree "R"), delle quali due sono insediamenti industriali in zona "B2" e sette ex cave in zone "B2", "C2" e "G1";
- un "monumento naturale" (il Sass di Biss nella brughiera del Vigano);
- diverse aree archeologiche e numerose località di rilevanza archeologica¹⁸.

Per quanto invece concerne le disposizioni normative del PTC per le zone di cui sopra, si riporta il seguente quadro che - pur assolutamente non esaustivo - può servire per un primo orientamento di massima:

Articoli delle NTA del PTC che interessano le diverse zone e/o aree esterne ai perimetri "IC" (oltre all'articolo 6 di inquadramento generale)

¹⁷ Vedi tavola I della Cartografia di corredo.

¹⁸ Nell'ordine riportato dal PTC, si tratta di Coarezza, Brughiera del Vigano, Castello di Somma, Molino Strona, Muraccio, Somma sud, Somma SS.33 sud, Madonna della Ghianda, Mezzana, Case Nuove est, Cascina Malpensa, Belcora e Brughiera del Dosso.

	disposizioni generali	attività agricole	attività estrattive	promozione econom.-sociale	infrastrutture ed equipaggiamenti
"T"	7.1 e 7.T			24.4	25.5
"B2"	7.1 e 7.B2	22	23.1/a	24.2/3	17.2 e 25.7
"B3"	7.1 e 7.B3	22	23.1/a	24.2/3	17.2 e 25.7
"C1"	8	22	23.1/b	24.2	17.2 e 25.10
"C2"	8	22	23.1/b	24.2	17.2 e 25.10
"G1"	9	22	23.1/b	24.2/6	17.2 e 25.10
"ZNP"	15				17.2
"D"	10				
"R"	11		23.1/c, d, e	24.5	
"F"	7.F		23.1/c	(24.4)	25.5
			strutture storiche	acque	boschi
intero ambito del PTC			17	19	20

Naturalmente il PTC non fornisce solo disposizioni, ma anche indirizzi di varia natura. Tra le tante, quella che forse è più determinante per le scelte del nuovo Piano è la raccomandazione di evitare nuove espansioni dell'edificato in aree ancora libere da costruzioni e non urbanizzate, sia pure all'interno delle zone "IC". Di fronte a questo che certamente va inteso come assai più di un suggerimento, dagli altri materiali raccolti nel corso di studi per la formazione del PTC, talvolta assai remoti, spesso traspare soltanto poco più che un appello¹⁹.

2.3. Il PTA Malpensa della Provincia di Varese

Fra le indicazioni del PTA Malpensa della Provincia di Varese del luglio 1997, approvato con la legge regionale n.10 del 12.4.99, quella più generale di cui occorre tener conto fa eco alla appena citata raccomandazione del PTC: non si devono espandere ulteriormente gli abitati già ampiamente prefigurati nel PRG comunali vigenti né edificare aree agricole. Ma più in dettaglio esso prevede una vasta serie di interventi, una parte dei quali interessa direttamente o assai da vicino il territorio comunale di Somma Lombardo e che molto sinteticamente possono essere riassunti come segue²⁰.

L'intervento n.1, in tre fasi di cui la prima sostanzialmente già realizzata²¹, comprende anzitutto i due Terminal della nuova aerostazione Malpensa 2000 (interventi 1a e 1b), con una pista per decolli e una per atterraggi. Nel sedime di 1200 h della aerostazione sono previsti due grandi sistemi di parcheggi (3000 posti a nord, 5500+2000 a ovest) per un totale di 10.500 posti auto, la stazione ferroviaria della FNM e varie funzioni complementari quali aree merci, hotel, uffici, edifici per manutenzione (ma in proposito "SEA dice poco", p.15). Sempre nel sedime aeroportuale, ma fuori dal confine di Somma Lombardo, sono indicati un Centro servizi (intervento 1c) costituito da un'area ricettiva, commerciale e direzionale; un albergo a 4 stelle da 400 stanze, un albergo a 2 stelle da 200 stanze, parcheggi per 2000 auto, impianti tecnici e di assistenza alla attività aeroportuale, polizia, finanza, protezione civile, pronto soccorso, VV.FF ecc.; e la cosiddetta Cargo City (intervento 1d), iniziativa di "Malpensa Logistica Europa" che dovrebbe andare a regime nel 2005 e che esaurirebbe tutte le esigenze locali nel settore merci se fosse dotata di una propria Zona franca. In territorio di Somma Lombardo

¹⁹ I primi lavori preparatori del PTC (v. fasc. 36, maggio 1983, arch. Vittorio Pasi) segnalavano e schedavano 30 "insediamenti di carattere e di origine rurale", parecchi dei quali oggi purtroppo spariti o diventati irriconoscibili: le cascine dell'Orsa, Ronchetto, S.Liberata e Bozzone a Coarezza, la cascina Saporiti a Maddalena, la cascine Peduzza e Belvedere a Somma, la Brughieretta, le cascine Candiani, Mezzafame, Frutteti, la Torre del Pizzo e la vicina cascina Tresseda, quella delle Ghiaie in valle Strona, le cascine Bonini, della Valle, della Via, la cascina Tre Strade alla Stazione delle Barche, il Caslaccio, la cascina e la villa del Dosso, i molini di Mezzo e Risella sul Ticino e quelli del Coppo e di Strona sull'omonimo torrente.

²⁰ Vedi tavola H della Cartografia di corredo.

²¹ Nella prima (2000-05) si arriverebbe a 12 milioni di passeggeri all'anno con 8.620 operatori, nella seconda (2005-15) a 20-25 milioni di passeggeri all'anno con 17.000 operatori, mentre la terza fase resta imprecisata.

rientrano invece ancora l'intervento n.3, che concerne gli stabilimenti ex Caproni, assegnati a polo museale della aeronautica e ad altre cose meritevoli, con risvolti culturali, espositivi ecc. a vasto spettro; gli interventi n.5, cioè modestissimi provvedimenti di mitigazione per Case Nuove (intervento 5a) e per l'area in comune di Somma sita a ovest della SS.336, di fronte al Terminal 1 della aerostazione (intervento 5b), destinate a generiche zone di servizio per l'aeroporto e per attività complementari; e le pure assai generiche indicazioni dell'intervento n.8 concernente il recupero di aree industriali dismesse.

Sono invece correlati strettamente al Terminal 1 della nuova aerostazione, ma esterni al comune di Somma, due insediamenti proposti dal "Comitato Malpensa 2000" e fatti propri dal PTA, e cioè la citata Zona franca - da porre preferibilmente in Cargo City, cioè entro il sedime aeroportuale, oppure in un'area da recuperare allo scopo sita a ovest della SS.336, in comune di Vizzola - e il cosiddetto Trade Center dell'intervento n.2, situato presso l'ingresso al Terminal 1 in un'area agricola di 300.000 mq in comune di Vizzola, ipotesi localizzativa anch'essa da verificare per via della "situazione di conflitto" con il PTC, che però a detta del PTA "potrebbe essere superata". La Zona franca (30% *showrooms* e uffici, 40% logistico-commerciale, 30% attività di trasformazione di prodotti destinati all'estero) sarebbe dotata di una slp di 8000 mq e costerebbe 12 mld., ma per realizzarla servono ancora il parere positivo del Ministero delle Finanze, oltre alla partecipazione di privati disposti effettivamente a entrare nella *joint venture*. Quanto al Trade Center, metà della superficie andrebbe al complesso edificato e metà a due zone a verde di valorizzazione ambientale e paesistica, mentre la slp totale (da 26.000 a 52.100 mq) sarebbe suddivisa fra quattro "poli di servizio direzionale" destinati a 1) attività immobiliari, centro commercio estero, business center; attività di formazione ecc.; 2) un centro alberghiero-commerciale da 140-280 posti letto, un centro congressi di 2500 mq con sala conferenze; 3) un centro commerciale-espositivo con *showrooms* ecc.; 4) padiglioni merci, magazzini, depositi ecc., servizi generali e ausiliari. Mediante un accordo di programma tra Vizzola, la Provincia di Varese, il Parco del Ticino, la Regione, i privati coinvolti, e con un investimento di 50,4-98,8 miliardi di vecchie lire, secondo il PTA il Trade Center esaurirebbe quasi tutti i fabbisogni indotti localmente da Malpensa 2000 nel settore terziario e alberghiero-congressuale.

Pure esterno al comune di Somma Lombardo, ma nelle strette vicinanze, è il cosiddetto Polo di eccellenza residenziale-ricettivo dell'intervento n.4 sito nell'area della ex Bonifica Caproni non lungi dal Trade Center, in una "zona di recupero" del PRG di Vizzola, la cui realizzazione dovrebbe essere "contrappesata" dalla riduzione della zona "IC" del Parco del Ticino e dalla eliminazione del vicino PIP.

In fatto di interventi infrastrutturali le priorità per le nuove realizzazioni stradali sono riportate nel seguente quadro, dal quale emerge che il territorio di Somma Lombardo è interessato dalle priorità 4 e 6, accolte nel rango A1 dalla Lr. 10/98 ed entrambe del massimo rilievo per il comune:

	intervento	tratta / fase	Lr. 10/98
1	collegamento autostradale Malpensa-Boffalora-Magenta-A4 (Arluno)	a) in costruzione b) 1a	A1
2	bretella di Gallarate SS.336-A8	1a	A1
3	nuova SS 341 Vanzaghella-SS.336, bretella di Gallarate	in costruzione 1a	---
4	bretella Malpensa-Somma-Arsago-Besnate A8/A26	a) in costruzione b) 1a c) 2a	A1
5	tangenziale ovest di Gallarate (A8/A26 Besnate-SS.336 Cardano al Campo)	a) in costruzione b) 1a c) 2a	---
6	tangenziale E o O di Somma Lombardo (alternative A e B)	2a	A1
7	tangenziale ovest di Busto Arsizio	a) 1a b) 2a	---
8	Lonate-Ferno-Cardano al Campo	---	A1
9	Castano Primo-Arluno	1a - 2a	---

Come si vede, per la cosiddetta “bretella” verso Arsago - che da qui a Besnate è già in fase di avanzata realizzazione - non sono date alternative, dato che il PTA indica con relativa precisione un percorso che va dallo svincolo presso Mezzafame sulla SS.336 a quello previsto sulla SS.33 giusto al confine comunale. Invece il gioco è lasciato relativamente aperto per la scelta tra le due alternative A e B della “tangenziale”, le quali sono indicate rispettivamente a nord dell'abitato, in un territorio relativamente mosso, e a ovest, in aree rese relativamente meno complesse dalla topografia dei luoghi ma altrettanto delicate per via delle interferenze con l'abitato.

Quanto agli interventi ferroviari, le priorità individuate dal PTA riguardano nell'ordine le linee FNM Saronno-Cadorna, FS Gallarate-Garibaldi-Centrale e FNM Malpensa-Novara. Pertanto - almeno in ordine agli intenti del PTA - sulla linea FS del Sempione che passa per Somma non ci sono indicazioni, come se non fosse bisognosa di provvedimenti diversi da quelli da ascrivere ai programmi aziendali correnti di ammodernamento o di semplice manutenzione.

Da ultimo, fra gli interventi ambientali, in comune di Somma Lombardo il PTA prevede la protezione dei Boschi di Arsago e delle brughiere vicino al Ticino e altrove; il recupero delle ex cave Malpensa, Porto Torre ecc. e di quelle presso la SS.336 destinate p. es. a Zona Franca (interventi 6a e 6b); il recupero dell'ex Lanificio di Somma e dell'ex stabilimento Visconti di Modrone (ora ITV) sul Ticino; la valorizzazione del Canale Villoresi; le compensazioni mediante riforestazione già contemplate dal Piano del verde della SEA; e infine la creazione di certi “siti Bio Italy”²². Salvo quest'ultimo, vago adempimento, si tratta di operazioni riprese dal PTC.

²² Cfr. la Direttiva UE n.43/92 “Habitat” e finanziamenti UE Life-Natura.

3. Gli obiettivi del Piano

3.1. Le assunzioni generali

Come s'è visto, sia il PTC che il PTA escludono la possibilità di prevedere nuove espansioni dell'edificato esistente e già prefigurato dal PRG vigente, sulla cui falsariga è stato individuato il limite delle zone "IC". Ma gli stessi responsabili politici dell'Amministrazione hanno più volte dichiarato che il nuovo PRG di Somma Lombardo non dovrà mirare a capacità insediative molto diverse da quelle attuali, per cui questo intento è assunto come riferimento fondamentale del progetto, che lo conferma nel quadro di una azione di "riconversione urbanistica", soppesandolo però in tutte le sue conseguenze.

Anzitutto, non crescere non può significare un congelamento della situazione, che sarebbe comunque difficilissimo e di sicuro assai controproducente perché si impone comunque l'obbligo di trovare soluzioni insediative alternative per quei quartieri o frazioni dove abitare risulta drammaticamente incompatibile con l'attività aeroportuale, soluzioni che - partendo da contesti non necessariamente vergini e più suscettibili di ristrutturazione e/o valorizzazione - vanno cercate nelle località meno esposte alle ben note penalizzazioni (come s'è fatto nella recente Variante per la zona A1 di Somma e Mezzana), ma estendendo ora il ragionamento a tutti gli abitati del comune, a seconda delle condizioni in cui si trovano.

Contemporaneamente, inoltre, occorre pensare a quelle prospettive di sviluppo indotte da Malpensa 2000 cui abbiamo più volte già accennato. Forse i vantaggi generali sperati non saranno così ingenti come affermano gli studi e i documenti di pianificazione fin qui usciti ed appare assai probabile che essi si diluiscano in uno spazio assai più vasto, che le ricadute in termini di insediamento di funzioni pregiate siano scarse per i comuni sulle cui spalle gravano i maggiori disagi, fra i quali primeggia appunto Somma Lombardo, e che esse vengano invece dirottate altrove, p.es. a Busto Arsizio, Gallarate, Legnano, a Varese e addirittura a Milano o nei suoi pressi.

Per questo, e a causa delle molte incertezze che si stanno accumulando sul futuro di Malpensa 2000, il tempo appare un fattore decisivo, e dunque - per scongiurare il rischio di rimanere davvero tagliati fuori - è bene attivare al più presto le condizioni più favorevoli per l'insediamento nel nostro territorio comunale, prima che altrove, di strutture che per la loro qualità siano più attrattive di quelle messe in campo da altri. In particolare si tratta di mettersi in grado di ospitare nuovi e gradevoli organismi che - oltre a "funzionare" nei riguardi del vicino aeroporto - possano essere utilizzati anche dalla popolazione locale: abitazioni belle e confortevoli, distretti residenziali comodi e bene attrezzati, facilmente accessibili e di buon disegno, ma anche alberghi, negozi, ristoranti, sale per spettacoli ed altri eventi, strutture dove sia possibile svolgere attività culturali, servizi pubblici e alla persona, ecc. In altre parole, quale supporto a uno scenario di sviluppo anche senza nuovi consumi di suoli, Somma va comunque ri-configurata come una "città", o meglio una "città-giardino" intesa nel senso pieno e originale del termine, e cioè sia residenziale che operosa, e dotata per di più di significativi tessuti storici: qualcosa cioè di assai più complesso e quindi più attrattivo di una collezione di miniappartamenti da affitto e di banali e stereotipate stanze di albergo e di fredde hall di centri convegni, costretti oltre tutto - come adombra il PTA - nello stesso sedime aeroportuale o nelle sue immediate vicinanze.

Occorre dunque investire sulla forma complessiva dell'abitato e di ogni suo elemento o distretto, partendo da quegli insediamenti storici che ne sono le parti più interessanti e dotate di valore sotto il profilo civile, culturale e urbanistico-edilizio, per valorizzare e arricchire la città e gli spazi aperti: questa è una condizione preliminare decisiva se si

vuole che il Comune non si riduca a dover soltanto “sopportare” l’aeroporto, ma possa anche accogliere quant’altro di utile ne potrà provenire per la sua economia e per lo sviluppo della sua società. Naturalmente a tal fine non basta la sola arma degli strumenti urbanistici, per raffinati che siano, ma vanno svolte altre azioni altrettanto attente e sapienti, che però dovranno sempre e comunque saper coniugare la presenza dell’aerostazione con una buona qualità ambientale e ottimi standard di vita, diffusi ampiamente nell’intero territorio comunale.

Abbiamo già visto che sotto tale profilo - mentre il PIP crea già ampi spazi per i nuovi, attesi insediamenti produttivi - la Variante per la zona A1 di Somma e Mezzana è già stata intesa come un primo, importante passo in tale direzione. Si tratta ora di compiere gli altri e di completare il disegno nell’intero ambito del nuovo PRG, senza perdere di vista i problemi di un’attrezzatura sempre più qualificata della città in termini di equipaggiamenti e servizi civili, pubblici e privati. Qui si deve prendere atto delle conseguenze della sentenza n.179/1999 della Corte Costituzionale in fatto di rinnovo dei vincoli a contenuto espropriativo, riconsiderando tutta la tematica alla luce delle previsioni del PRG vigente in materia non ancora attuate, molte delle quali - come s’è già osservato - appaiono assolutamente non più attuali. Ma più in generale bisogna saper trarre partito dalle nuove normative regionali in fatto di standard urbanistici e in particolare delle opportunità offerte dalla Lr. 15 gennaio 2001 n.1 e illustrate dai “Criteri orientativi per la redazione del Piano dei Servizi” pubblicati nel maggio 2002.

Va infine ribadito - come s’è detto fin dalla *Introduzione* di questo testo - che gli scenari futuri del nuovo PRG sono condizionati in modo determinante dal PRG vigente (rafforzato dal PRUSST), dal Piano territoriale di coordinamento del Parco del Ticino e dal Piano territoriale d’area Malpensa. Il PRG vigente condiziona soprattutto con il suo quadro di diritti acquisiti, di vecchie e nuove promesse spesso appena rinnovate e comunque sempre valide, e quindi di certezze sulle quale ovviamente si consolidano e si orientano le attese e i comportamenti dei cittadini, delle imprese e degli operatori del mercato immobiliare. Il PTC lascia reali possibilità di manovra (peraltro non del tutto libere, perché chiede al nuovo PRG di contenere e circoscrivere al massimo l’abitato senza invadere altre aree libere da costruzioni e/o non urbanizzate) solo nell’ambito delle zone “IC”, all’esterno del cui perimetro si può solo tradurre le sue dettagliatissime disposizioni nell’idioma urbanistico municipale. Il PTA, oltre alle varie servitù aeroportuali, fornisce altrettanto stringenti e concrete indicazioni su tre temi urbanistici cruciali: la grande viabilità (la bretella di Arsago con i tracciati alternativi della nuova tangenziale), la “delocalizzazione” degli abitanti di Case Nuove (e Maddalena), e la ribadita raccomandazione di evitare nuove espansioni dell’edificato al di fuori dei limiti del PRG vigente.

In conclusione, l’ambito territoriale e tematico aperto al nuovo PRG - salvo piccoli vuoti ancora da colmare - è poco diverso da quello dove opera il PRG vigente (questione tangenziali compresa, tutto sommato), salvo che nel caso drammatico di Case Nuove. Di conseguenza, per prefigurare nuovi assetti insediativi che migliorino quelli esistenti e diano risposta alle sollecitazioni che direttamente e indirettamente provengono dalla presenza di Malpensa 2000 (e che si concretizzano già in una forte ripresa della domanda di nuove costruzioni e ristrutturazioni e in un’impennata assai sensibile dei prezzi nel mercato immobiliare), non resta che pensare ad azioni di rimodellamento o ristrutturazione urbanistica ed edilizia dell’esistente e/o di quanto già previsto dal PRG vigente (si pensi alla esigenza di ricondurre entro un quadro organico tutte le ultime Varianti), per sfruttare al meglio le potenzialità che sono aperte e per utilizzare meglio - ovviamente nei limiti del consentito dagli strumenti preordinati - il patrimonio di cui si dispone, che non è affatto disprezzabile.

Per il resto, si tratta di fornire le “istruzioni” cui assolvere per assicurare dovunque - e cioè entro e fuori il limite delle zone “IC” - quelle qualità insediative che appaiono

l'obiettivo principale e più urgente da raggiungere nel nostro comune, operando nelle tematiche cui sono dedicati i paragrafi che seguono.

Tutto ciò, per finire, semplificando al massimo la macchina della zonizzazione e delle sue norme e riducendo la casistica eccessiva contemplata dal PRG vigente. Come questo intento sia raggiunto lo dimostra un semplice paragone fra le zone i parametri riportati in tabella nel paragrafo 2.1. e quelli del nuovo Piano, che sono i seguenti.

Nuove zone e rispettivi parametri urbanistici

	<i>If max</i>	<i>It max</i>	<i>Rc max</i>	<i>H max</i>	<i>Df min (*)</i>	<i>Dc min (*)</i>	<i>Ds min</i>	<i>Sp min</i>
Zone A2	esistente		esistente	esistente	esistente	esistente	esistente	esistente
Zone B1	0,9 mc/mq		35%	10 m	10 m	5m	5 m (**)	30%
Zone B2	2,5 mc/mq							
Zone C		0,5 mc/mq (A)	15%	10 m	10 m	5 m	5 m	30%
Zone D1	3,0 mc/mq		50%	12 m (B)	10 m	10 m	5 m (**)	15%
Zone D2				10 m (C)				
Zone D3	2,0 mc/mq		50%	12 m (B) 10 m (C)	10 m	10 m	5 m (**)	15%
Zone E	0,03 mc/mq (D)		10% (E)	13 m (F) 7 m (G)	10 m	10 m (H)	5 m	
Aree verdi preservaz. integrale V.1	esistente (I)		esistente (L)	esistente (M)	10 m	5 m	5 m (**)	
Comparti X Somma		2,5 mc/mq (N)	(O)	13 m (P) 16 m (Q)	10 m	5 m	5 m (**)	30% (T)
Comparti Y Case Nuove		3,0 mc/mq (R)	50%	16,50 m (S)	15 m	10 m	5 m (**)	15%

Note:

(*) Se non si costruisce in aderenza a fabbricati esistenti

(**) La distanza dalle strade può essere convenzionata in caso di interventi inseriti in piani esecutivi

(A) 0,75 mc/mq se 1/6 del volume è convenzionato per residenza sociale

(B) Per i fabbricati principali

(C) Per i fabbricati secondari

(D) 0,06 mc/mq se i fondi sono assegnati a colture specializzate. Consentiti +200 mc una tantum

(E) 40% se i fondi sono assegnati a colture specializzate.

(F) Per i fabbricati agricoli produttivi

(G) Per le residenze rurali

(H) 20 m per gli organismi zootecnici

(I) + 200 mc una tantum

(L) + 100 mq di superficie coperta Sc una tantum

(M) + 3,00 m una tantum

(N) 1,25 mc/mq se i piani di comparto non si attuano entro 5 anni

(O) La superficie edificabile nella superficie fondiaria Sf non può superare il 50% della superficie coperta Sc esistente nell'intera superficie territoriale St dell'intervento alla data di adozione del Piano

(P) Se gli edifici contengono residenze

(Q) Se gli edifici non contengono residenze

(R) 1,50 mc/mq se i piani di comparto non si attuano entro 5 anni

(S) Nel rispetto del piano inclinato con pendenza 1:7 stabilito dalla legge n. 68/63.

(T) Sp computata sulla St

3.2. La tematica ambientale

In sintonia con gli intenti generali di riqualificazione e valorizzazione dell'abitato di cui si è appena detto e con gli indirizzi, le strategie e le azioni di governo ambientale che vanno ripresi volentieri dal PTC del Parco del Ticino, i primi obiettivi tematici del nuovo PRG sono due: a) la salvaguardia e il ripristino, dove necessario, della qualità degli spazi aperti e costruiti non solo nelle zone extraurbane e negli spazi aperti - boschi, brughiere, coltivi, campagne che siano - peraltro in massima parte compresi nelle zone più tutelate de Parco territoriale vero e proprio, ma pure nelle zone già urbanizzate o di futura urbanizzazione; e b) la tutela di tutte le presenze ambientali e di rilievo storico-culturale meritevoli che sopravvivono numerose nel comune. In realtà, la parola chiave è "valorizzazione", che va pensata nel senso di un'opera costante e pervasiva di "conservazione attiva", tale cioè da non irrigidire senza alternative tutte le situazioni esistenti, ma di consentire la trasformazione in meglio di quelle che ne hanno bisogno.

Qui si apre un discorso sui nuclei storici delle frazioni, la cui valorizzazione come insiemi non richiede affatto di cristallizzare l'intero stato di fatto, ma in particolare di rimuovere gli elementi controproducenti, quelli cioè la cui presenza stride con le caratteristiche tradizionali di questi luoghi particolari, per quanto siano modesti. Il Piano dunque deve farsi carico pure di tali realtà "negative" dichiarandole non meritevoli di tutela, singolarmente, proprio in quanto si trovano all'interno di spazi che invece vanno accuratamente tutelati, esattamente così come è avvenuto con la Variante per i centri storici principali di Somma e Mezzana. Pertanto, allo stesso modo, obiettivo del nuovo PRG è di classificare tutti gli immobili che risultano interessanti - a diverso titolo - vuoi perché meritano una tutela differenziata per gradi di protezione decrescenti, dovunque si trovino, vuoi al contrario perché vanno sostituiti da organismi più confacenti, ma questo solo nei nuclei storici delle frazioni.

Quanto alle parti non-storiche degli abitati, che sono la grandissima maggioranza, le qualità da proteggere e valorizzare risiedono essenzialmente nel verde, che è ancora tanto, spesso arricchito da parchi e giardini di vario pregio (talvolta davvero molto pregevoli), e che in molti casi costituisce già - con suoli più o meno coltivati e soprattutto con non pochi boschi e boschetti - una preziosa cintura a difesa della crescita urbana, da non perdere assolutamente. Anche in questo caso - selezionando con cura le aree già vincolate dal PRG vigente, riclassificandole, integrandole con altre, aggiustando con più attenzione la mira, ecc. - servono provvedimenti differenziati a seconda delle circostanze, riducendo al minimo i provvedimenti inevitabilmente restrittivi e lasciando il più possibile aperta qualche possibilità di trasformazione prestazionale e formale, ma solo in meglio, dello stato di fatto che si presenta.

Evidentemente gli orientamenti ambientali assunti si riflettono sulla prospettiva - da dare per certa - della realizzazione delle opere infrastrutturali previste dalla pianificazione sovraordinata, in particolar modo per quello che riguarda la bretella stradale dalla SS.336 alla SS.33 verso Arsago-Besnate e la nuova tangenziale. Proprio in tale ottica - di risparmiare le zone più delicate e più vergini e di evitare la compromissione di aree che tutt'oggi presentano un'elevata qualità ambientale, come le alture e i boschi ai confini con il comune di Arsago e diversi avvallamenti con seri problemi idrogeologici) - la doverosa scelta imposta dal PTA (su cui torneremo meglio avanti) non solo porta a considerare preferibile l'alternativa ovest rispetto a quella nord-est, ma obbliga a modificare sensibilmente il tracciato di massima indicato per la prima onde adeguarlo il più possibile al modellamento del terreno e all'andamento del caseggiato esistente, e addirittura per nascondere alla vista (e all'udito). Lo stesso vale per la bretella.

Comunque, l'obiettivo generale - dopo aver cercato di scongiurare in ogni modo - è quello di predisporre azioni di mitigazione e correzione degli eventuali impatti negativi residui derivanti da queste nuove infrastrutture, senza trascurare l'infrastruttura più impattante che è senza dubbio quella aeroportuale, che di residui ne ha moltissimi. In proposito, il Piano intende tenere fortemente in conto delle zone acustiche delimitate dal PTA, ma con la dovuta ocularità: distinguendo per esempio il caso di Maddalena da

quello di Case Nuove, che presentano realtà urbanistiche e territoriali completamente diverse, e considerando le diverse possibilità insediative che si danno nei diversi quartieri di Somma e dintorni.

Al tema della qualificazione ambientale può infine essere ascritta l'azione da compiere in materia di piste ciclabili, sempre in ambito sia urbano che extraurbano. Non ce ne sono molte, ma diversi nuovi tracciati sono già individuati nei programmi dell'Amministrazione (e del Parco) e di questi va preso senz'altro atto, non rinunciando a prefigurarne altri.

Per terminare, va detto che l'intera problematica della individuazione dei vincoli oggettivamente posti dallo stato naturale dei luoghi e da quello che ha subito modificazioni antropiche è stata affrontata nel già citato Studio Geologico, alle cui indicazioni - ovviamente - il Piano si attiene doverosamente.

3.3. Le tangenziali e la rete stradale

Dato per scontato che il completo rifacimento della stazione ferroviaria sia tanto urgente quanto estraneo ai temi sui quali il PRG può dire la sua, e ormai sostanzialmente completata la nuova aerostazione - almeno per quanto riguarda Somma e trascurando qui il discorso della terza pista recentemente adombrato dalla SEA - gli unici problemi che il Piano deve concretamente affrontare in fatto di riassetto e ammodernamento del sistema delle infrastrutture per la mobilità delle persone e i trasporti sono quelli della rete stradale. I nodi da sciogliere riportati sommariamente in vari punti precedenti indicano gli ambiti specifici dove occorre intervenire, avendo presente che i vincoli preesistenti e i limiti degli strumenti normativi non garantiscono necessariamente le soluzioni ottimali a breve termine, sicché in alcuni casi quelle davvero possibili in tempi vicini consisteranno soltanto in un parziale miglioramento dello stato di fatto.

Il primo obiettivo del PRG è quello di ridefinire la gerarchia degli itinerari principali di rango territoriale, dalla quale derivano a cascata le altre scelte progettuali.

Per una separazione radicale dei movimenti locali da quelli in transito l'unica soluzione possibile - ma di certo non a brevissimo termine - è la costruzione di un nuovo sistema di percorsi che siano effettivamente più appetibili dell'attuale transito sul Sempione nell'ambito urbano e su corso Europa-Repubblica, quantomeno in termini di tempi di percorrenza. Questo sistema non potrà che basarsi per un verso sulla realizzazione di una nuova anulare di smistamento - non necessariamente attorno a tutto l'abitato principale, ma quantomeno attorno ai quartieri a ovest della ferrovia - e per un altro sulla individuazione di tutte le strade esistenti che per l'andamento dei loro tracciati si prestano a essere ricucite e allargate in modo da ottenere percorsi continui e agevoli capaci di drenare buona parte del traffico (soprattutto locale) che oggi preme sul tratto cittadino del Sempione, un po' come s'è fatto a suo tempo con corso Europa-Repubblica.

Il PRG vigente prevede fin dall'origine un nuovo anello completo costituito da due tangenziali, una a ovest e l'altra a nord-est dell'abitato principale di Somma, Mezzana e dintorni. Nel 1998 l'avvento del PTA ha modificato decisamente la situazione mettendo in campo due diversi tracciati alternativi (che in linea di principio assomigliano a quelli delle tangenziali del PRG vigente, sia pure con percorsi molto più esterni e ora privi di rapporto con i quartieri cittadini), stabilendo che la scelta tra l'uno e l'altro spetta al Comune e assumendo che solo il tracciato scelto potrà godere degli stanziamenti regionali già determinati con priorità 4 e 6 in ordine all'attuazione del PTA stesso (sostanzialmente, infatti, questo disegno appare rivolto in primo luogo a risolvere i problemi di collegamento tra Malpensa 2000 l'autostrada A8/A26, fuori dai confini comunali). Si tratta dunque di accogliere nel PRG l'alternativa più favorevole in termini di minor impatto ambientale e di maggiori ricadute positive sotto il profilo urbanistico, tenendo conto che la realizzazione della nuova tangenziale del PTA va intesa come occasione irripetibile per vertebrare e riorganizzare le disordinate frange periferiche di Somma, per aprire sbocchi diretti sulla

grande viabilità a diverse sacche interne e per contenere definitivamente la crescita urbana entro un margine ben più netto e robusto di quello "IC" rispetto agli spazi rurali e boschivi esterni, che è un altro obiettivo fondamentale del Piano.

In proposito della scelta tra le due alternative, va subito osservato che in realtà il primo tronco del tracciato B non è affatto in discussione. Si tratta di un segmento della cosiddetta "bretella" Malpensa - Somma - Arsago - Besnate - A8/A26 (l'intervento stradale con priorità 4 previsto dal PTA), la quale si stacca dalla SS.336 - che andrà potenziata - all'altezza della zona industriale per raccordarsi alla SS.33 del Sempione nel punto in cui questa esce dal territorio comunale, superare la ferrovia e dirigersi a nord-est. Poiché i segmenti di tale bretella che ricade nei comuni di Arsago e Besnate sono già in via di avanzata realizzazione, sul nuovo tronco in territorio di Somma c'è quindi ben poco da scegliere, mentre invece bisogna cercare di mitigare in ogni modo gli impatti dell'opera indicando alla Regione un percorso più adattato di quello del PTA alle circostanze topografiche, ambientali, funzionali e insediative dei luoghi attraversati, che sono tutti assai delicati.

Pertanto come effettive alternative in gioco restano solo quella cosiddetta "ovest", che è l'alternativa A del PTA, e quella cosiddetta "nord-est", che di fatto si riduce al tratto a monte dello svincolo tra la bretella di Arsago-Besnate e la SS.33. Entrambi gli itinerari presentano parecchie incognite dal punto di vista della compatibilità ambientale, della convenienza urbanistica e della fattibilità tecnico-economica. Anzitutto sono diversi i condizionamenti posti da tratti in forte pendenza in corrispondenza delle terrazze fluviali, dalla necessità di viadotti e/o gallerie, dall'attraversamento di suoli movimentati che mostrano diverse affidabilità in termini geologici, idrogeologici e geotecnici. In più, oltre a favorire in modo diverso il dirottamento del traffico passante, le due alternative giovano diversi quadranti urbani oppure interferiscono diversamente con l'abitato, per lo più costituito da aree residenziali appena costruite. Infine, sono diversi anche gli attori locali coinvolti, perché l'alternativa nord-est passa esattamente sul confine con Arsago, sostituendo la via Rivazza e infilandosi fra ville e palazzine a monte di via Don G. Selva.

Come s'è già detto, per consentire al Comune di fare senza ambiguità la sua scelta, nello stesso tempo in cui si procedeva alla stesura della Bozza 2001 del PRG è stato svolto un apposito Studio di fattibilità, e sia la Bozza che questo lavoro specialistico hanno esaminato la questione sotto tutti i profili problematici. Le conclusioni di tali documenti si riassumono molto facilmente: l'alternativa ovest è più convincente non solo perché ha un minore impatto ambientale e sociale, ma anche sotto il profilo urbanistico, perché migliora decisamente il sistema dell'accessibilità a un insieme di quartieri periferici più vasto e popolato di quanto non siano quelli lambiti dalla alternativa nord-est, si presta quale strumento importante per la loro riorganizzazione fisica e funzionale di un quadrante sfilacciato, disastroso urbanisticamente e penalizzato dalle rotte aeree, e infine risulta più efficace sotto il profilo delle nuove prospettive di sviluppo urbano che sono sul tappeto.

Per le argomentazioni di dettaglio si rimanda interamente alle analisi e alle valutazioni dello Studio di fattibilità già più volte citato, e per la maturazione delle scelte agli elaborati cartografici via via prodotti per la formazione della Bozza, le une e gli altri ampiamente presentati e lungamente discussi in varie sedi nel corso di più di un anno, valutando approfonditamente un gran numero di suggerimenti proposti da diversi soggetti (i pareri dei cittadini sono provenuti in gran copia, e anche in sede politica la scelta è stata assai sofferta). Pertanto, scartata l'idea di inserire nel progetto entrambi i tracciati A e B del PTA (uno in attuazione delle indicazioni del PTA e l'altro quale aggiornamento dell'indicazione del PRG vigente, come suggerito nel Documento programmatico 2000), al nuovo PRG non rimane che approfondire gli aspetti progettuali della tangenziale ovest già prefigurata nella Bozza 2001, che riguardano anche qui l'unico e non piccolo problema residuo, quello della mitigazione dei vari generi di impatti che il tracciato adottato comunque comporta (in altre parole e più brutalmente: il problema di nascondere in galleria per i più lunghi tratti possibili). Ci ritorneremo nel paragrafo 5.1,

anticipando che comunque le caratteristiche tecniche da adottare sia per la bretella di Arsago che per le tangenziale ovest sono quelle di strade di scorrimento a due corsie.

Anche il sistema viabilistico interno va studiato in funzione della configurazione della tangenziale, della bretella e di altri nuovi interventi viabilistici meno cospicui, ma altrettanto fertili di ricadute e di cui diremo subito, naturalmente tenendo conto del fatto che pure essi non saranno realizzati in tempi brevissimi, mentre invece nel periodo di transizione entrerà in vigore il Piano urbano del traffico (PUT) che è già allo studio, il quale per sua natura non comporterà immediate e rilevanti opere stradali.

Per quanto riguarda i flussi di attraversamento, la viabilità cittadina principale e la gestione della circolazione, oggi il maggior problema è la presenza di elevati flussi in transito sul tratto urbano centrale del Sempione e sul percorso Europa-Repubblica, caratterizzati dalla presenza di piazze e altri spazi notevoli che invece vanno riqualificati a servizio di una circolazione più limitatamente locale e di un più spiccato utilizzo da parte di utenze deboli quali pedoni e ciclisti. Qui l'obiettivo a breve termine è di ridefinire la gerarchia del sistema viario esistente e la gestione delle sue componenti principali ripensando il quadro circolatorio e quello dei parcheggi, problemi risolvibili almeno in parte a tempo breve e comunque senza importanti interventi fisici sulla attuale rete stradale, perché riguardano il controllo delle interferenze critiche, la gestione dei sensi unici, la sistemazione e il rinnovo del funzionamento delle intersezioni, la riorganizzazione della sosta sia in termini di spazi che di tipologie di utilizzo, tutte materie che sono appunto affidate al PUT.

Ma in una prospettiva più lunga e lungimirante occorre comunque creare dei veri e propri nuovi percorsi alternativi al Sempione in Somma, Mezzana e dintorni, ovvero - come si è detto - aprire nuovi itinerari sia a monte che a valle della ferrovia, migliorando sensibilmente e col dovuto coraggio le caratteristiche di alcune strade esistenti che ben si prestano allo scopo. Lo stesso vale per un altro obiettivo rilevante che il Piano persegue, quello di assicurare un miglior raccordo con i diversi quartieri della città (e soprattutto con la viabilità principale) in primo luogo a Mezzana, ma pure a Monte Ameno, a Lazzaretto e alla cruciale *enclave* dell'ex Manifattura Bellora, dall'altra parte della ferrovia, problema che va affrontato e risolto lavorando anche qui alla ricerca di ogni possibile nuovo itinerario che sia realizzabile o con la riforma di strade minori che oggi sono già utilizzate ma con molte difficoltà, o con il semplice prolungamento di altre attualmente a fondo cieco o quasi. In questi casi la metafora idraulico-viabilistica di permeabilità che meglio si presta a spiegare il modello da adottare non è quella classica della "rete di canali", ma quello più domestico (e interessante) della "spugna".

Naturalmente ogni distinzione di approcci e di tempi non può distogliere da una visione unitaria di tutti gli interventi e delle relative scansioni temporali, né far dimenticare che il Piano deve affrontare con la medesima attenzione anche altre infinite questioni di dettaglio ma nell'insieme importanti: regolarizzare tanti stracciati stradali oggi dal calibro variabile, migliorare decine di incroci ad assi non collimanti, rendere normale la presenza dei marciapiedi, trasformare in vere e proprie strade urbane moltissimi tracciati nati e cristallizzati come tortuosi percorsi rurali, scovare ogni luogo capace di diventare un vero parcheggio per quanto piccolo, trovare i tracciati delle piste ciclabili, ecc. ecc. Di sicuro tutto ciò non si può risolvere come fa il PRG vigente, e cioè a colpi di rettifiche viarie tanto drastiche e generalizzate (e quindi generiche), quanto destinate a rimanere un sogno, bensì con un'attitudine più realistica e adattativa, ovvero con grande elasticità metodologica e progettuale, e cioè rimandando per i dettagli relativi alla effettiva fattibilità delle opere di miglioria da eseguire (che saranno diversissimi caso per caso) alla progettazione esecutiva che seguirà alla programmazione politica delle priorità cui attenersi nelle distinte circostanze problematiche.

3.4. Gli insediamenti residenziali e gli equipaggiamenti urbanistici

Per quanto riguarda gli insediamenti residenziali e i relativi servizi e attrezzature, l'impostazione "quantitativa" di un nuovo PRG che risulti contenuto al massimo richiede qualche conto.

Secondo le analisi condotte in sede di Documento programmatico 2000 la dinamica della struttura demografica dovrebbe rimanere quella attuale, e questo è confermato dal dato relativo alla popolazione a fine 2001: circa 16.500 abitanti. Ma se il miglioramento delle condizioni abitative dei residenti dovesse proseguire come negli ultimi lustri e quindi se il rapporto fra le stanze e gli abitanti si attestasse nel 2010 su un valore di 1,80-1,84 bisognerebbe aumentare lo spazio abitabile del 13-15%. A queste condizioni - cioè senza tener conto di mutamenti e innovazioni sostanziali - entro il 2010 si dovrebbe provvedere a un nuovo fabbisogno abitativo di 3500-4000 stanze, che corrispondono a circa 350.000-470.000 mc di nuovo volume, ovviamente non da costruire tutto ex novo.

A tale proiezione "neutrale", ovvero riguardante fenomeni dipendenti soltanto da un ulteriore aumento del benessere dei residenti locali, vanno però aggiunti gli effetti prodotti dalla presenza di Malpensa 2000 la quale, come abbiamo già visto, dovrebbe comportare un consistente aumento degli addetti direttamente o indirettamente impiegati nella nuova aerostazione e nelle attività a essa collegate. Secondo lo studio Bocconi-Liuc-Clas e le proiezioni del PTA e delle ricerche ad esso correlate, essi dovrebbero raggiungere le 139.000 unità una volta che l'aerostazione sia entrata pienamente in funzione, il 30-60% delle quali rappresenta la quota che andrebbe a vivere con le relative famiglie nei sette comuni che il PTA definisce come l'"immediato intorno". Se teniamo conto del peso demografico relativo di Somma in questo insieme (ma non è detto che sia il migliore criterio, anche se è quello più immediato) e del numero medio di componenti delle famiglie così "immigrate", nel nostro comune dovrebbero dunque insediarsi da 17.000 e 34.000 nuovi abitanti, cifre che francamente appaiono assai poco credibili perché comportano un raddoppio o una triplicazione della popolazione residente attuale. Più ragionevole è invece supporre che il carico insediativo determinato da Malpensa 2000 si distribuisca su un territorio assai più vasto anche in considerazione delle particolare densità insediativa e della continuità del territorio urbanizzato che caratterizza il Basso Varesotto e l'Alto Milanese. Seguendo quest'ipotesi e nel presupposto di considerare come contesto reale i comuni dell'ambito territoriale ristretto o quelli non molto dissimili definiti dallo stesso PTA dopo la sua definitiva approvazione, la quota di nuova popolazione spettante al nostro comune potrebbe oscillare tra i 4000 e i 9000 abitanti, un valore più verosimile ancorché sempre assai elevato rispetto agli abitanti esistenti e alle effettive disponibilità di spazio.

Naturalmente, quanta di questa gente potrebbe effettivamente venire ad abitare nel nostro comune con le relative famiglie dipenderà anche - e forse soprattutto - dalla offerta di abitazioni che il PRG stabilirà, e cioè da decisioni di tipo eminentemente politico concernenti gli scenari di sviluppo della città, come quelle che abbiamo richiamato all'inizio. Se si assume che non si può, non è conveniente né auspicabile prevedere l'insediamento di nuove famiglie e che quindi bisogna limitare l'offerta abitativa, occorre però essere consapevoli che a fronte di una pressione dall'esterno assai più consistente di quella degli anni passati si produrrà un'inevitabile tensione nel mercato abitativo, con un innalzamento dei prezzi e uno scadimento della qualità che vedrebbe penalizzati i soggetti sociali con minore capacità di spesa, sia che si tratti di residenti, come ad esempio le giovani famiglie o quelle molto anziane, sia che si tratti di famiglie immigrate.

In realtà, questa è proprio la situazione che si sta già concretizzando. Che fare, dunque? Se le quantità in gioco sono quelle testé riportate, è assai probabile che per far fronte alle tensioni che si profilano sia comunque necessario promuovere almeno gli interventi diretti a salvaguardare le scelte abitative dei soggetti sociali più deboli, come gli anziani, le giovani famiglie, gli affittuari e i residenti con poche capacità di reddito²³. Ma

²³ Il pensiero va subito ai classici strumenti previsti per l'edilizia residenziale pubblica nelle sue diverse forme, ma l'esperienza già svolta non conforta perché ben poca della gente che oggi vive nei PEEP di Somma ha

per dare una risposta ad almeno una parte del più vasto fabbisogno abitativo sopra stimato le strade aperte e le strategie percorribili non sembrano molte, con i limiti che ci si impongono. Il Documento programmatico 2000 ne indica quattro, che il nuovo Piano adotta senz'altro.

La prima concerne il riuso delle zone A, già anticipata con la Variante per la zona A1 di Somma e Mezzana, che come punti qualificanti ha il recupero e la riqualificazione delle potenzialità volumetriche oggi non utilizzate o sotto utilizzate nei tessuti storici, le quali non sono irrilevanti neanche nei nuclei originari delle frazioni - si pensi p. es. ai molti edifici abbandonati e a quelli rustici non più impiegati a scopi agricoli. Ma poiché pure qui occorre puntare a un miglioramento soprattutto di tipo qualitativo e consentire che gli ambienti recuperati per usi più proficui compensino situazioni insediative ed esistenziali peggiori che in altre parti del caseggiato, la possibilità di insediare nuovi abitanti sarà tutto sommato modesta, non potendosi pensare a dei veri e propri comparti di ristrutturazione urbanistica, come a Somma e Mezzana.

Questo invece - ed è la seconda strada - è non solo possibile, ma doveroso nel caso del recupero delle tante aree industriali dismesse, la seconda e ben più grande potenzialità su cui puntare tenendo conto delle rispettive condizioni particolari²⁴.

La terza strada è quella di accrescere le capacità volumetriche degli altri tessuti residenziali o misti esistenti e già più o meno densamente edificati, e cioè le classiche zone B. Questo può avvenire sia aumentando i valori dei parametri urbanistici e/o edilizi, sia riclassificando (dopo un'accurata selezione) zone che di fatto sono residenziali ma risultano denominate diversamente dal PRG vigente, ovvero sono vincolate per usi pubblici che non si ritengono più necessari o che comunque risultano improponibili (vedi per un verso molte aree nelle attuali zone G e H, e per un altro i tanti piccoli *standard* che congelano lotti qualsiasi oggi classificati come zone M per mere ragioni contabili). Questa strategia della densificazione dell'abitato esistente favorisce il riutilizzo e il recupero a scopi più proficui dei tessuti misti, dell'edilizia pluri-piano in cattivo stato di manutenzione e di quella costruita negli anni '50 e '60, per la quale si avvicina il tempo massimo oltre il quale si rendono necessari sostanziali interventi manutentivi. Quando invece si tratta di edilizia minuta e di tipologie unifamiliari, l'innalzamento delle capacità edificatorie dei suoli riguarda l'ampliamento di singoli piccoli immobili isolati nei loro lotti e la possibilità di fornire almeno parzialmente una risposta ai fabbisogni residenziali dei famigliari, ma sul posto stesso e quindi con il vantaggio non irrilevante di contenere i costi relativi al terreno. Naturalmente la possibilità di ospitare nuovi abitanti nelle attuali zone B dipende da moltissimi fattori e in particolare dalla densità esistente e dall'estensione e dalla configurazione dei lotti, che possono facilitare un ampliamento in orizzontale degli organismi edilizi o invece costringere a uno sviluppo in verticale, certamente più difficile sotto il profilo tecnico e dei costi. Comunque, oltre che consentire risultati quantitativi più consistenti ma non facili da quantificare, un indubbio vantaggio di questa strategia è che essa favorisce chiaramente i soggetti locali.

La quarta e ultima strada da battere si apre nei margini urbani e nelle aree di frangia. Alla estremità di alcune parti dell'abitato, fra le ultime case e il perimetro delle zone "IC" e/o il tracciato di nuovi grandi assi stradali (tipicamente dove la tangenziale percorre quadranti poco penalizzati acusticamente) esistono diverse possibilità di espansione - nella veste delle classiche zone C, per quanto si tratti di aree di effettivo completamento - all'interno delle quali può essere data soddisfazione a quanto non trova collocazione nelle precedenti situazioni, facendo però molta attenzione a sprecare il meno possibile nuovo territorio, bensì a preservarlo per l'avvenire. In questo senso la priorità va accordata da una parte a quei "vuoti" non agricoli per i quali non esistono migliori possibilità di utilizzo, e dall'altra alle situazioni insediative attuali più informi e meno

davvero quest'ultimo requisito. Occorre dunque trovare altre soluzioni (anche sul piano della regia pubblica) prestando una particolare attenzione alla definizione degli utilizzatori finali nell'ambito delle convenzioni.

²⁴ In proposito il Documento programmatico 2000 stima in 80.000 - 150.000 mc il carico insediativo che potrebbe essere collocato nelle aree industriali dismesse, cioè da 550 a 1000 abitanti.

strutturate, quelle da ricomporre e riqualificare, dove la costruzione di nuove abitazioni potrà effettivamente apportare sostanziali miglioramenti, per esempio attraverso una più consona definizione del limite fra la città e il territorio non urbano che migliori la prima e preservi da ulteriori inutili sprechi il secondo. Naturalmente queste zone di possibile espansione residenziale non devono ricadere nella zona acustica B.

Per quanto infine riguarda gli equipaggiamenti e i servizi, in complesso la situazione attuale risulta senz'altro deficitaria rispetto alla capacità insediativa teorica, che è il parametro con il quale va misurata la dotazione di standard; ma solo se consideriamo le superfici occupate da attrezzature e servizi realmente esistenti, le quali - come abbiamo visto - sono molto inferiori a quelle presenti sulla carta nel PRG vigente. Le sue indicazioni vanno comunque modificate o confermate alla luce della effettiva necessità e attualità dei servizi e delle attrezzature previste tanti anni orsono senza risultato, e delle loro reali possibilità realizzative (si vedano, p.es., le grandi aree verdi previste a nord e nord-est o in prossimità dell'asse del Sempione, diverse aree scolastiche, molti "mercati", alcune attrezzature religiose, ecc.), tenendo conto della sentenza della Corte Costituzionale n.79/1999 sulla reiterazione dei vincoli, della attualità o meno di molte previsioni non realizzate e della necessità di aumentare la disponibilità di aree edificabili. In questa prospettiva appare più che opportuno sbloccare almeno una parte delle aree attualmente congelate per servizi poco probabili, a partire da quelle più minute la cui pubblica necessità è meno convincente. Comunque, per quanto riguarda la dotazione complessiva degli standard di progetto e la sua determinazione, le nuove modalità di calcolo della capacità insediativa teorica introdotte con la Lr. n.1/2001 sdrammatizzano alquanto il problema, l'impostazione e la soluzione del quale sono affidate all'apposito Piano dei Servizi, cui senz'altro si rimanda²⁵.

Tutto ciò per gli aspetti contabili. In concreto, dei miglioramenti devono essere conseguiti sia provvedendo a una più idonea distribuzione delle attrezzature e dei servizi civili nei vari quartieri - alcuni dei quali sono quasi sguarniti, come p. es. tutto il settore est dell'abitato principale - sia migliorando l'integrazione fra questi e la città in modo da esaltarne al meglio le potenzialità e le capacità. Allo stesso modo va conferita una grande cura alla definizione anche formale degli equipaggiamenti minuti come parcheggi, aiuole, piazze, piccoli giardini, piste ciclabili, marciapiedi, ecc., che costituiscono un importante completamento dell'abitare e ne migliorano grandemente la qualità. Evidentemente, anche questi temi che riguardano il disegno della città e la sua qualità prestazionale hanno la massima importanza.

3.5. *Le frazioni*

Coarezza (669 abitanti) è un piccolo mondo in certo modo a sé. Il vecchio paese, assai isolato, sorge su un terrazzo affacciato sul Ticino, in una posizione ambientale e paesaggistica straordinaria e molto apprezzata dai tanti che frequentano il Parco, e ha un interessante nucleo di case, corti e vicoli tradizionali, una bella chiesa, qualche altro curioso piccolo complesso votivo nonché diverse cascine isolate tutt'attorno, che però ormai hanno perso i caratteri rurali originari. Le qualità del sito purtroppo non trovano corrispondenza nella porzione periferica dell'abitato, che si è estesa banalmente nella piana, e cozzano con la vicinissima e ineludibile presenza del grosso stabilimento Sironi, in continua crescita verso il declivio sul fiume.

Può essere che nel quadro delle nuove sollecitazioni insediative che abbiamo più volte richiamato - le quali potrebbero avere anche significative valenze turistiche - Coarezza diventi oggetto di appetiti edilizi da prevenire ma non necessariamente da

²⁵ Vedi Allegato 1.

deludere, anche perché è fra le località sommesi meno penalizzate dalla presenza di Malpensa 2000, dato che ricade in zona acustica A.

Nel nucleo storico ci sono diversi immobili abbandonati e alcuni ruderi da recuperare o rimuovere, così come alcuni inserti che stonano parecchio nel volto complessivo, peraltro assai unitario, soprattutto per via delle partiture architettoniche e delle sgradevoli tinteggiature imposte di recente alla pelle di qualche casa rinnovata, che tuttavia non risulta quasi mai irrimediabilmente stravolta da queste opere di malintesa miglitoria. Le prestazioni complessive di questo interessante patrimonio abitativo non sono molto cattive, ma neppure eccellenti. Poiché si tratta non solo di un centro di valore storico-documentario, ma anche di una vera e propria risorsa insediativa notevole nel territorio comunale, bisogna predisporre le condizioni che sono necessarie a favorire tutti i tipi di intervento di riqualificazione urbanistica ed edilizia, e quindi dichiarare l'intero nucleo storico zona di recupero. Con qualche semplificazione, il modello da seguire risulta pertanto quello adottato in occasione della Variante per la zona A1 di Somma e Mezzana.

Invece la modestissima qualità insediativa (e in parte edilizia) dell'abitato recente appare assai difficile da migliorare. Comunque esso può essere completato in parecchi interstizi ancora disponibili per l'edificazione residenziale o mista di tipo semiestensivo, naturalmente senza dilagare e appoggiandosi alla viabilità esistente, che qua e là richiede però diversi ritocchi e miglioramenti, senza trascurare queste opportunità per provvedere alle modeste esigenze locali di edilizia economico-popolare convenzionata (a Coarezza c'è già un quartierino di questo tipo).

Bisogna infine potenziare la piccola ma non irrilevante dotazione di equipaggiamenti pubblici e privati in tutti i settori che possono conferire al sito una maggiore appetibilità, e perfezionare - verso sud - il sistema degli accessi pedonali e ciclabili alla brughiera che sta sopra il terrazzo del Ticino, molto frequentati dai visitatori, avvalendosi delle vecchie strade consortili superstiti e dei percorsi di servizio degli elettrodotti.

Anche Maddalena (777 abitanti) è un piccolo paese a sé stante. La parte originaria occupa a sua volta un terrazzo, più lontano però dal Ticino, e converge su una sola vecchia strada (via S. Giovanni Bosco) con qualche interessante corte e con serie di organismi ilinea, tutti complessi di tipo tradizionale di varia natura - di origine vuoi agricola, vuoi operaia - mentre sia la vecchia che la nuova chiesa sorgono più lontano. Attorno al nucleo storico e al di là della via Maddalena, che lo lambisce prima di scendere al fiume, si sgrana invece la solita modesta, piccola e banale periferia di case, villette e palazzine - ivi compresi tre belle case operaie dell'ex Visconti di Modrone, un insediamento di edilizia convenzionata e un ancor più recente grosso blocco mimetizzato da casa tradizionale - dove si trovano tutti i servizi e le attrezzature. La frazione è più penalizzata di Coarezza dal rumore delle rotte di decollo da Malpensa 2000, tanto che ricade interamente nella zona acustica B.

Per gli aggregati di antica formazione - forse meno interessanti e sicuramente più deturpati da inserti recenti di quelli di Coarezza - vale quanto detto per quel nucleo storico, sia pure a scala decisamente minore data la differenza qualitativa e la diversa estensione dei due borghi.

L'espansione di quelli recenti con nuovi insediamenti residenziali appare impensabile in questa zona acustica, così come è impensabile - per contro - sia un "riciclaggio" di Maddalena al modo di Case Nuove (qui le richieste di "delocalizzazione" si contano sulle dita di una mano), sia un analogo sviluppo di insediamenti collegati alle attività aeroportuali, data la sua posizione remota. Pertanto, per non cristallizzare senza alternative Maddalena - il cui sviluppo sarà comunque minimo - non resta che considerare la possibilità di completare l'abitato nei vuoti che presenta, ma solo in ordine alla esecuzione degli interventi stradali che diremo e quindi nel quadro di concessioni convenzionate, e a condizione che una futura eventuale modifica della zona acustica B e dei relativi vincoli consenta di procedere effettivamente a tali nuove costruzioni.

Maddalena sconta gravi problemi di accessibilità interna perché un gran numero di strade - tutte strettissime e prive di marciapiede - è a fondo cieco. Per questo, e anche per migliorare la dotazione di equipaggiamenti - parcheggi, area scolastica - è necessario provvedere non solo a diversi ritocchi (certamente non nella misura e del tipo contemplati dal PRG vigente), ma pure alla creazione di due nuovi tracciati che consentano quantomeno la realizzazione di sensi unici di circolazione: uno nel quadrante a nord-ovest di via Maddalena (già previsto dal PRG vigente, ma da modificare per renderlo più facilmente fattibile), e l'altro in fondo a quello a sud-est, per chiuderlo definitivamente con una piccola cintura alberata verso la grande piana prativa che lo fronteggia.

Del recupero delle vaste aree oggi occupate dagli stabilimenti ITV e ex Lanificio di Somma e delle grandi ex cave vicine al Ticino si dice altrove. In tutti i casi si tratta di interventi rivolti a valorizzare le potenzialità paesaggistiche, ambientali e quindi turistiche dei luoghi, previsti e regolati dal PTC in un modo che il PRG non può che far proprio.

Case Nuove (852 abitanti) è già stata nominata più volte. Nell'abitato - che sorge tra la SP. 32 e il recinto aeroportuale - ci sono due piccoli e assai malconci vecchi nuclei: la cascina del toponimo, con la chiesa e qualche altra vecchia casa tradizionale, e la Cascina Bellaria, che è ancor più contenuta e meno caratterizzata. Attorno a queste testimonianze di un passato ormai lontano, non straordinarie ma non per questo immeritevoli di attenzione, si dissemina un informe caseggiato più o meno recente di palazzine, casette, ville, capannoni ecc. sorto apparentemente alla rinfusa lungo tortuose strade originariamente campestri, poche delle quali sono state recentemente un po' sistemate. Le penalizzazioni subite dall'aeroporto sono gravissime, e non solo quelle acustiche, e l'estrema infelicità della situazione è testimoniata sia dai lunghi anni di vivacissime battaglie contro Malpensa 2000 condotte invano dagli abitanti e dai loro comitati, sia dalle dozzine di richieste di "delocalizzazione" avanzate alla Regione, molte di più della scarsa settantina di cui s'è preso formalmente atto con l'avvio dell'apposito procedimento regionale, ancora in corso di svolgimento. Tuttavia, pur con parecchie plaghe interne di vera desolazione, si tratta di un paese che in molte parti e sotto diversi aspetti è assai vitale, almeno lungo le strade di maggior traffico (specie la SP.32, che oggi ha ribaltato la gravitazione interna).

Case Nuove, dove Malpensa 2000 è onnipresente, è una vera spina nel cuore del PRG. Il PTA - oltre a citare la necessità di creare una misteriosa "barriera antirumore" con i proventi delle multe per l'inosservanza delle rotte (p.165) - le dedica l'intervento n.5a, che contempla appunto la possibilità di "integrare" e completare l'abitato, ma solo nei limiti attuali e nel rispetto dei vincoli aeroportuali (p.154-155). Le indicazioni di zona del PRG vigente - peraltro modificate corposamente di recente in Variante adempiendo al PRUSST della Provincia di Varese - potrebbero essere confermate dove sono già conformi alle zone acustiche del PTA che dividono in due l'abitato, ricordando che nella zona acustica B sono ammissibili solo funzioni agricole e insediamenti produttivi artigianali e industriali, e solo nella A - più prossima alla provinciale - sarebbero consentiti anche insediamenti residenziali, alberghieri ed equipaggiamenti civili, sempre a certe condizioni. In materia però va preso atto della recente e sensatissima deliberazione cautelativa del Comune che vieta qualsiasi nuova edificazione residenziale nell'intera frazione, assolutamente da confermare.

Che fare, dunque? Va dato per scontato che lo stato attuale non possa essere conservato e che quello prefigurato dal PRG vigente non sia più realizzabile salvo che nei tre interventi sanciti ultimamente dal PRUSST provinciale, prendendo atto che il presente di Case Nuove e ancor più il suo futuro richiedono profonde modificazioni insediative. L'obiettivo del PRG è che Case Nuove non venga né cancellata né inghiottita nell'aerostazione, bensì "adeguata" alle circostanze vincolanti e alle prospettive che si aprono (non solo negativamente), approfittando di tale adeguamento per dotarla finalmente di quella figura che oggi le manca e di qualche polarità centrale, oltre che di servizi e attrezzature appropriati alla sua nuova funzione "integrativa" di Malpensa 2000,

e quindi per imprimere anzitutto un disegno coerente alla viabilità - a partire anche qui sia da quella esistente che in piccola parte merita di essere conservata, sia dalle indicazioni del PRG vigente che possono essere ancora parzialmente riprese.

Ma circa i futuri usi del suolo la questione è molto più complessa. Oggi - oltre alle ben note attese dei residenti e dell'Amministrazione - appare abbastanza chiaro quello che non si può fare, ma non altrettanto quello che si può e deve fare, né per chi e/o con chi esattamente, perché questo dipende in modo determinante da indirizzi e provvedimenti regionali (e/o statali?) di natura tecnica, economica, finanziaria, giuridica, amministrativa ecc., che restano ancora incerti o sono stati appena adombrati, senza dimenticare la presenza - nell'ombra, però - di altri potentati, come per esempio la SEA. La questione dei tempi è davvero cruciale, perché quanto ci può essere di positivo delle ricadute di Malpensa 2000 su Case Nuove dipende da se, quando e in che misura tutti gli interventi "ricchi" o profittevoli previsti dal PTA nelle immediate vicinanze dell'aeroporto verranno realizzati, e da chi. In materia bisognerebbe attenersi a indicazioni "strutturali" che spettano (se non addirittura competono) a decisori fra i quali però il Comune e gli stessi cittadini appaiono dotati di facoltà solo in parte determinanti, e che fino ad ora non si sono ancora pronunciati a sufficienza, salvo che in un caso: quello della cosiddetta "delocalizzazione" di chi che non accetta le attuali penalizzazioni. Come s'è detto qualche passo in questo senso è già stato compiuto dalla Regione, ma non risolutivo in termini urbanistici, perché molte famiglie residenti non intendono o non possono spostarsi con la procedura fin qui adottata, pur desiderandolo, e soprattutto perché non si sa chi sostituirà i cittadini che si sposteranno e quali attività subentreranno a quelle residenziali attuali, le quali a quanto pare dovrebbero liberare lotti e proprietà immobiliari che oggi risultano disseminati a macchie di leopardo.

Insomma, gli aspetti operativi, gli attori finali, i destinatari effettivi degli interventi da prefigurare e normare e i tempi di tale azione difficilissima e molto complessa che vede in campo la Regione come *dominus* della situazione - tutti elementi determinanti per qualsiasi piano - oggi non si conoscono ancora a sufficienza, anche se spesso si parla di accordi raggiunti fra le autorità coinvolte. In questa situazione, le indicazioni del PRG - per quanto non rimandabili - possono solo delineare uno scenario di assetti spaziali e di modalità di intervento che sia il più consono alle attese accertate dei residenti, e allo stesso tempo il più conforme a quelle che, secondo il Comune, dovrebbero essere le attese del *dominus* regionale nel quadro del PTA: uno scenario non generico, ma certamente aperto e molto flessibile, che proponga il massimo di opportunità per l'inevitabile, profondo rimodellamento di Case Nuove in ordine al nuovo destino cui essa deve guardare.

Per cogliere nel segno con maggiori probabilità di successo, secondo il PRG questo scenario va articolato sostanzialmente in due campi metodologici: a) quello dei due piccolissimi nuclei storici di origine rurale, dove operare come in tutti gli altri pensando però in primo luogo al loro adattamento per ospitare equipaggiamenti, attrezzature e servizi per la comunità locale; e b) quello dell'intero resto dell'abitato esistente, senza distinguere più né gli attuali usi del suolo e/o presenze edilizie, né il loro ricadere nelle zone acustiche A o B.

Infatti, volendo continuare a scoraggiare fortemente le residenze anche nella zona acustica A, tutte quelle che oggi il PRG vigente classifica come zone funzionali B, C e D vanno riformate profondamente e rimodellate (dove necessario) soltanto in vista degli usi consentiti in ordine alle indicazioni del PTA. Pertanto in questo secondo grande ambito, che comprende anche i tre comparti del PRUSST, non si può più ragionare nell'ottica dei singoli interventi edilizi, ma solo in quella di piani attuativi di ristrutturazione integrale, da intendere come "speciali" tanto quanto è speciale questo caso. Tale specialità dovrà avere tre connotati principali: il favore da assegnare al concetto di valorizzazione dei suoli, la massima flessibilità nella determinazione dei perimetri dei piani attuativi e infine la confluenza, in ciascun comparto di attuazione, di tutte le proprietà che vi ricadono, pubbliche o private che risulteranno a "delocalizzazione" compiuta, le quali andranno ridistribuite e compensate reciprocamente proporzionalmente alle rispettive entità.

3.6. *Gli insediamenti commerciali e produttivi*

A quell'effetto-città di cui s'è detto ("città-giardino", si badi bene) va riferito pure il tema delle attività commerciali e produttive dell'abitato principale. Scegliendo opportunamente i siti anche in ordine alla loro qualità ambientale e alle penalizzazioni acustiche dell'aeroporto, bisogna dunque distinguere le aree e le zone destinate a ospitare funzioni e organismi edilizi che richiedono forme insediative e condizioni di accessibilità peculiari. Il declino dell'industria tradizionale - ai cui fabbisogni di spazio risponde peraltro il nuovo PIP - porta a favorire la venuta e il mantenimento di aziende tecnologicamente avanzate, di attività di servizio alla produzione, di organismi commerciali sofisticati e innovativi, di uffici, di imprese dotate di diversi addetti per unità locale, piuttosto che la presenza di grandi consumatori di spazio come sono tipicamente quelle attività di trasporto e parcheggio che oggi stanno proliferando nella periferia e addirittura nelle brughiere del Parco verso Malpensa, le quali devastano l'ambiente, implicano una serie di infrastrutture stradali e producono molto inquinamento, ma poca occupazione. Essendo prossime all'esaurimento le zone D del PRG vigente, bisogna individuarne di nuove con gli stessi criteri generali di cui s'è detto per le nuove zone C, cioè dove occorre ricomporre dei margini informi, nei vuoti altrimenti inutili delle periferie, vicino alle arterie più trafficate e non troppo lontano dalle zone residenziali. Queste zone "dedicate" devono risultare omogenee soprattutto per le tipologie insediative ed edilizie, per il corredo di equipaggiamenti e per le condizioni di accessibilità, piuttosto che sotto altri profili.

Altrove invece bisogna favorire la presenza delle funzioni artigianali, commerciali e terziarie in genere - purché compatibili sotto ogni altro profilo - nei normali ma spesso troppo inerti quartieri cittadini, affinché ne siano vitalizzati. Il tema qui è quello dei tessuti misti e di una loro corretta regolamentazione nell'ambito delle zone B e C (senza escludere i nuclei storici, laddove possibile).

In ogni caso, le nuove zone D vanno collocate nei quadranti più penalizzati dalla zonizzazione acustica del PTA, e cioè in quelli meridionali e occidentali inseriti o prossimi alla zona B.

3.7. *Il recupero delle aree industriali dismesse*

Per alcune delle aree industriali dismesse elencate nel punto 1.2.3. si prende atto di scelte e decisioni da dare ormai per mature, se non proprio già compiute. Infatti nel sedime dell'ex Lanificio di Somma di via Visconti, che è stato oggetto della Variante di PRG n.43 approvata il 17.2.2000, un apposito piano attuativo definirà la realizzazione di un albergo a 5 stelle da 170 camere, intervento che porterà a una sensibile riqualificazione del distretto circostante e a quella valorizzazione del Parco del Castello di cui si tiene già conto nella Variante per il centro storico di Somma. Invece per il recupero della ITV e dell'ex Lanificio di Somma, cioè i due complessi presso il Ticino all'altezza di Maddalena, ambientalmente incompatibili e dunque da dismettere comunque a breve termine, non resta che attenersi alle indicazioni del PTC, che ha già preso atto delle osservazioni presentate e accolte e che in entrambi i casi richiede piani attuativi di miglioramento ambientale, ammettendo il riutilizzo degli edifici per attività socioculturali, ricreative, produttive e di servizio compatibili e non moleste, e anche il loro limitato ampliamento.

Ma molti più nodi devono essere ancora sciolti. Forse non tanto quello della ex Pirelli di via Trento, dove abbiamo già visto che pare ci si stia finalmente muovendo con una proposta di recupero volumetrico residenziale, ma certamente quelli della ex Ferriera e della gigantesca *enclave* della ex Manifattura Bellora. Ricordando che è stato proprio il rango urbanistico superiore della problematica di quest'ultima a farla escludere dal perimetro della nuova zona A1 di Somma della recente Variante, l'intento di recuperarla destinandola a qualche importante insediamento p.es. residenziale (come raccomanda il

PTA e come appare opportuno alla luce delle considerazioni svolte nel paragrafo 3.4) è prioritario: ma nessun riutilizzo dell'area è possibile senza dotare la zona di un buon collegamento veicolare con la viabilità del circondario, collegamento oggi quasi inesistente visto che le stradine locali sono assolutamente incapaci di sopportare alcun carico di traffico. Tale collegamento va quindi ricercato sia nel nuovo "passante" viario di cui diremo nel punto 5.1.2., sia nei riguardi del quadrante di viale XXV Aprile, dato che in tutte le altre direzioni il sito è bloccato dalla ferrovia o dai tessuti delicatissimi del centro storico. Esso è dunque individuato in un nuovo percorso da prevedere tra la stazione ferroviaria e viale Maspero, da una parte, e il quadrante di Mezzana dall'altra, in sostituzione dell'attuale passaggio a livello delle vie Mameli-De Amicis ovvero con un raccordo - mediante un nuovo sovrappasso - tra la via Mosterts (debitamente allargata e prolungata) e la via Bianchi. Aperti sono pure il problema dell'altro lotto dell'ex Lanificio di Somma di via Visconti e quello tutto diverso (e forse ancor meno chiaro) dell'ex Mollificio Garzonio, per non dire di altre imprese dall'incerto futuro.

E' evidente che in ciascuno di questi casi, prima di poter decidere le funzioni e le tipologie insediative da considerare nel recupero dei sedimi e la tipologia degli interventi di ristrutturazione urbanistica da attuare, occorre soprattutto attivare rapporti costruttivi con le proprietà, o meglio suscitare e indirizzare quelle iniziative che ora sono sostanzialmente assenti. In merito, dunque, non bisogna procedere con delle determinazioni progettuali aprioristiche, che sarebbero inevitabilmente troppo astratte²⁶, ma piuttosto vanno offerte delle ampie opportunità di intervento, lasciando aperto il massimo delle possibilità regolamentative. A tal fine si ritiene che basti stabilire quali sono le azioni ritenute accettabili perché compatibili con i rispettivi contesti locali e con gli indirizzi generali di sviluppo della città e del comune, fornire i criteri cui attenersi per verificare le ricadute e gli impatti d'ogni genere attribuibili alle diverse scelte possibili e quindi rimandare alle sedi della pianificazione attuativa e del convenzionamento la definizione di prescrizioni e vincoli specifici, assumendo comunque che servono piani e progetti di ottima qualità. Lo spazio va dunque lasciato aperto alle modalità d'intervento più innovative che si prestino a questo scopo, piani integrati più o meno speciali di ristrutturazione urbanistica, da definire anche politicamente quando sarà il momento e da individuare fra le tante fattispecie che la recente normativa regionale e statale ha ormai messo in campo, senza dunque prescrivere alcuna nel PRG stesso.

L'ultima questione concerne la porzione degli ex Stabilimenti Caproni che ricade in territorio di Somma, subito a sud di Case Nuove. Come abbiamo già visto, sono considerati dismessi dal PTA, che li destina a Museo dell'Aeronautica, mentre in realtà l'interessante attività della Agusta non solo continua, ma pare addirittura in via di sviluppo. Qui, pur sapendo che le indicazioni del PTA hanno valore vincolante, il PRG intende dunque confermare lo stato di fatto già sancito dal PRG vigente.

Per il recupero delle grandi cave dismesse si rimanda infine a quanto detto nel precedente paragrafo 3.2.

²⁶ Si allude ai cosiddetti "progetti-norma", che si dovrebbero appunto esorcizzare.

4. Il meccanismo regolamentativo adottato

4.1. L'articolazione territoriale delle indicazioni

La Variante parziale interessa effettivamente la maggior parte del territorio comunale poiché esclude solo tre aree, per quanto estese: i sedime aeroportuale di Malpensa 2000 dove vige l'apposito piano regolatore approvato il 12.2.87, il PIP di via Processione approvato il 15.6.00, e i centri storici di Somma e Mezzana oggetto della Variante per le zone A1 approvata il 25.7.02. Diversi altri disposti contenuti in Varianti pure recentissime sono confermati sia dalla Cartografia di progetto che dalle nuove NTA, ma la veste assunta dallo strumento è appunto tale da chiamarlo nuovo PRG, come 'è detto sin dalle prime righe.

L'architettura del nuovo PRG è sostanzialmente diversa da quella del PRG vigente, a partire dal fatto anzitutto che ora praticamente tutte le indicazioni di Piano - sia cartografiche che normative - sono articolate assumendo due distinti ambiti territoriali e metodologici: quello costituito dalle aree delimitate dal PTC come zone "IC" di iniziativa urbanistica appunto comunale e il resto del comune, dove sostanzialmente si assume senza alcun tentativo di "interpretazione" quanto dispone il PTC stesso.

Quanto alla delimitazione delle zone "IC", i perimetri riportati nella Cartografia di progetto in scala 1:2000 e 1:5000 riprendono ovviamente quelli mostrati dal PTC in scala 1:10.000, ma i passaggi di scala e soprattutto il diverso tipo di supporto topografico utilizzato (e quindi di rappresentazione della fisicità dei riferimenti sul suolo: limiti dei boschi e dei coltivi, strade, recinzioni ecc.) hanno richiesto diversi piccoli adattamenti. Altri adattamenti locali sono invece dovuti alla opportunità di ritenere più protetti dal PTC che dal PRG luoghi meritevoli (soprattutto aree boscate) che ricadrebbero nelle zone "IC" diversamente da quelli identici che sono loro contigui, i quali invece sono tenuti prudentemente e giustamente fuori; e viceversa di inserire nelle zone "IC" aree già urbanizzate e/o proprietà e attività non diverse da quelle che il PTC vi fa già ricadere, ma che in questi casi esclude. Insomma, i perimetri del PRG risultano più coerenti con gli intenti del PTC stesso, e comunque in complesso la superficie coinvolta non supera quel 5% di scarto con la superficie delle zone "IC" del PTC che esso ammette, e semmai la aumenta²⁷.

4.2. Gli elementi generali dei disposti normativi

4.2.1.

In linea di principio, il nuovo PRG tende a semplificare le sue disposizioni rispetto a quelle del PRG vigente: meno zone, nessuna ambiguità nell'impiego del termine "verde" (la precedente dizione "verde privato" sparisce), meno parametri vincolanti, ecc. ecc. In cambio l'architettura normativa è stata dotata di una struttura logica e arricchita di molto, antepoendo sempre ai disposti la definizione dei rispettivi oggetti e gli intenti perseguiti, col che tutto l'apparato delle NTA acquista una nuova veste narrativa che parafrasa questa Relazione ed è rivolta a spiegare la natura delle questioni in gioco in ordine agli obiettivi del Piano, consentendo di averli sempre presenti in tutti i casi in cui le prescrizioni (e gli indirizzi o i criteri di azione, che pure non mancano) richiederanno delle interpretazioni da parte sia della Amministrazione, sia da chi si accinge a eseguire degli interventi.

Quanto alle prescrizioni, ci si è strettamente attenuti alla raccomandazione regionale di formularle per così dire in negativo, dicendo cioè soprattutto che cosa non è ammesso

²⁷ Vedi tavola I della Cartografia di corredo.

e quindi intendendo che quanto non è ammesso si può fare, attenendosi però ovviamente agli intenti e alle definizioni di cui sopra.

Sono poi distinte nettamente le indicazioni specifiche di zona da quelle di carattere generale, che riguardano sì determinate aree e/o situazioni, ma soprattutto temi che pervadono l'intera materia urbanistica trattata.

4.2.2.

Il primo di questi temi generali concerne l'attuazione del Piano. Come di consueto, nella generalità dei casi essa può avvenire mediante interventi diretti di iniziativa privata, pubblica o mista, ma in casi particolari si richiede che chi interviene concordi prima col Comune le condizioni dell'intervento, in particolare per quanto riguarda l'eventuale cessione di aree. Tali convenzioni possono avere per oggetto sia singole concessioni edilizie, sia più complessi piani esecutivi o attuativi.

La concessione convenzionata è richiesta per gli interventi che interessano:

- aree che il PRG vigente vincola per funzioni pubbliche o di interesse generale e che ora, tenendo conto della sentenza n. 79/1999 della Corte Costituzionale, sono svincolate e rese in buona parte edificabili;
- lotti particolarmente estesi e/o siti in posizioni delicate, che ricadono nelle zone B ma non meritano un piano attuativo;
- pochissime *enclaves*, ritagli o situazioni marginali delle zone C, la cui urbanizzazione non richiede la formazione e l'approvazione di un piano attuativo.

La formazione e l'approvazione di piani esecutivi convenzionati - di iniziativa pubblica, privata o mista - è invece richiesta obbligatoriamente in due casi, e cioè quando:

- si tratta di urbanizzare e/o edificare ex novo aree più vaste, alcune delle quali rientrano nelle zone B ma che per la grandissima maggioranza comprendono le zone C e le zone D di progetto, cioè quelle che non sono già occupate da insediamenti dedicati alle attività ivi consentite (produttive, commerciali e terziarie in genere);
- si interviene in aree già edificate e/o in organismi edilizi dismessi, obsoleti, o comunque non più utilizzabili come in origine, che quindi richiedono incisive rimodellazioni insediative e cospicue azioni di adeguamento, valorizzazione, recupero e/o riconversione funzionale. Questa circostanza riguarda gli interventi nelle zone A2 che comportano un aumento delle volumetrie esistenti e i comparti X e Y di ristrutturazione urbanistica ed edilizia.

Poiché il PRG definisce "piani esecutivi convenzionati" tutti i tipi di strumenti di questa fattispecie che sono contemplati in materia dalle leggi e dalle norme nazionali e regionali vigenti, vi rientrino anche i due comparti che sono riservati all'edilizia economica e popolare, e cioè i PEEP di Mezzana e di Coarezza.

Il PRG regola solo i piani esecutivi compresi nelle zone "IC" del PTC (perché agli altri - tutti in aree di recupero "R" - provvede direttamente il PTC stesso), distinguendo solo formalmente quelli esistenti - cioè già sanciti dal PRG vigente e dalle convenzioni tuttora valide, ma non ancora eseguiti o in via di esecuzione - da quelli di progetto, che invece sono nuovi. Naturalmente, si assume che eventualmente i perimetri di questi ultimi possano essere perfezionati in sede di formazione e convenzionamento per essere adeguati meglio alle situazioni topografiche di fatto e a circostanze proprietarie più appropriate di quelle previste. Tutti i disposti delle convenzioni già approvate ma non ancora scadute sono confermati, come è ovvio, ma nel perimetro delle concessioni edilizie e dei piani attuativi già convenzionati o da convenzionare non si può fare altro che quanto è previsto dalle convenzioni stesse, fatte salve le determinazioni espresse dalla giurisprudenza più recente in materia.

4.2.3.

Per quanto riguarda la definizione degli interventi edilizi, il PRG adotta senz'altro quelle indicate dalla Regione Lombardia nel 1998 ("Criteri e indirizzi generali per la redazione dei Regolamenti edilizi" in attuazione della Lr. n.23/1997, Allegato A, "Patrimonio edilizio esistente e nuove costruzioni: definizione e tipologie degli interventi")²⁸, che distinguono quattro categorie riguardanti rispettivamente il recupero del patrimonio esistente (manutenzione ordinaria, manutenzione straordinaria, restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione), le sue modifiche e/o integrazioni (sopralzo, ampliamento, demolizione), la sua ricostruzione e infine la nuova edificazione.

Le definizioni e i contenuti dei parametri urbanistici ed edilizi che intervengono nella attuazione del PRG restano sostanzialmente quelli delle NTA vigenti, ma non sono esposti nel nuovo articolato (col quale hanno poco a che fare), bensì in Appendice.

4.2.4.

Altre indicazioni di carattere generale riguardano le aree riservate a funzioni pubbliche e/o di pubblico interesse (le infrastrutture per la mobilità e le attrezzature o servizi), la tematica del verde urbano e la classificazione degli edifici.

Fra le prime il nuovo PRG interviene sostanzialmente solo in materia di viabilità, dove anzitutto si prende atto di una quantità di modifiche avvenute negli ultimi anni ma non registrate interamente dal PRG vigente (si pensi a tutti gli interventi realizzati per Malpensa 2000 nel quadrante di Case Nuove e dalle parti dell'aerostazione). Poi, rispetto al PRG vigente, le innovazioni riguardano la distinzione fra nuove strade di progetto (di cui si forniscono i principali parametri dimensionali) e tratti stradali che vanno migliorati, ma che già esistono. Questi ultimi richiedono solo interventi locali limitati ma molto diffusi (piccole modifiche di tracciato, qualche ampliamento delle sezioni, eliminazione di singole strozzature, correzione di altre deformità, regolarizzazione e regolamentazione degli incroci, realizzazione di marciapiedi e simili). Tenendo conto degli intenti esposti nel precedente paragrafo 3.3. e con l'obiettivo di assicurare alla viabilità esistente prestazioni analoghe a quelle delle strade di progetto, il PRG segnala la presenza di tali circostanze critiche, ma non fornisce parametri specifici per gli interventi di miglioramento richiesti, assumendo che una definizione più pertinente degli interventi da compiere sia compiuta caso per caso dagli organi municipali di programmazione e di progettazione esecutiva competenti in materia.

Quanto ai parcheggi, oltre a indicare una serie di aree destinate specificamente allo scopo (da attrezzare anche con convenzioni con soggetti privati), si obbligano tutti gli interventi che comportano un cambiamento di destinazione o uso e/o un aumento della superficie utile a garantire adeguate superfici di sosta e manovra per i mezzi di trasporto di persone e/o di merci, all'aperto o al coperto, accessibili dalla viabilità pubblica in modo agevole e sicuro, non diversamente da quanto contemplato dalla normativa statale e regionale vigente²⁹. La regolamentazione edilizia delle autorimesse e dei garages privati resta sostanzialmente quella del PRG vigente, salvo un suo riordino più organico nella formulazione delle NTA.

Per i distributori stradali di carburante si confermano tutti i disposti della apposita Variante approvata il 27 settembre 2001.

Sull'approccio adottato per altre disposizioni di carattere generale (le aree destinate a servizi e attrezzature, i temi del verde meritevole di tutela e la classificazione degli edifici) rimandiamo ai successivi paragrafi 4.7, 4.8 e 4.11, per chiudere qui con l'osservazione che le disposizioni parametriche del nuovo Piano rivolte ad assicurare la permeabilità del suolo urbanizzato sono le stesse già presenti nel PRG vigente, sia pure esposte in forma più esplicita.

²⁸ BURL, 30 ottobre 1998. Lo stesso Allegato A è richiamato nell'art. 4.3. della Lr. n.22/1999 e nella Circolare n.60 del 6.12.99 dell'Assessore regionale all'Urbanistica al punto 3, "Denuncia di attività".

²⁹ In proposito si richiama il punto 2 della Circolare n.60 del 6.12.99 dell'Assessore regionale all'Urbanistica.

4.3. La regolazione degli insediamenti storici: le zone A2

Sono definite zone A2 (per distinguerli dalle ben più importanti zone A1 di Somma e Mezzana) i vecchi nuclei originari delle frazioni di Coarezza e Maddalena e delle cascinie Case Nuove e Bellaria, delimitati con larghezza a partire dalle loro prime rappresentazioni cartografiche dell'IGM e tenendo conto di quanto sopravvive tutto attorno della edilizia rurale tradizionale successiva (vedi paragrafo 3.5). Le quattro zone A2 sono dichiarate "zone di recupero del patrimonio edilizio esistente" ai sensi della legge 457/1978.

Le indicazioni del PRG riprendono in buona parte quelle recentemente approvate per la zona A1 - sia pure con parecchie semplificazioni - perché, dati i loro caratteri, anche le zone A2 devono essere oggetto di specifiche azioni di conservazione attiva e valorizzazione fisico-funzionale. Per questo nei nuclei storici ogni intervento edilizio va rivolto a migliorare l'assetto insediativo esistente, renderlo più conforme alle esigenze degli usi contemporanei e dello sviluppo della comunità, recuperare le sue potenzialità latenti e accrescere le sue capacità prestazionali, rispettando però ed esaltando le caratteristiche architettoniche, urbanistiche e ambientali dei luoghi. L'obiettivo è di riutilizzare al massimo il patrimonio immobiliare esistente (vedi i precedenti paragrafi 3.4 e 3.5.), valorizzare le qualità storico-ambientali e civili dell'abitato, tutelare quelle ancora presenti e farle risorgere quando sono state offuscate. Naturalmente nelle zone A2 occorre che le opere adottino modalità esecutive, tecnologie, materiali ed elementi costruttivi propri della cultura edilizia locale, finalizzando gli interventi edilizi e urbanistici alla riqualificazione formale degli immobili, degli spazi e dei contesti edificati e non edificati nei quali ci si inserisce. Le tipologie tradizionali vanno mantenute o riproposte, come del resto è già avvenuto in molti casi (perché non mancano gli edifici nuovi mimetizzati da vecchi, una pratica certamente discutibile ma da non disprezzare affatto, pensando a cosa sarebbe potuto accadere con inserti "moderni" dirompenti). I riferimenti cui attenersi in merito a tutto ciò possono benissimo essere ripresi dalla *Guida tecnica* elaborata nel 2000 per le zone A1 di Somma e Mezzana, soprattutto per quanto riguarda le opere e gli interventi che rientrano nella vasta categoria del recupero.

La configurazione originale degli spazi aperti (corti, giardini, ma anche piazzali e vicoli) va preservata o ricostituita nitidamente, laddove è stata alterata da inserimenti impropri, senza ingombrare tali spazi con nuovi volumi di qualsiasi tipo, e il cambiamento di uso degli immobili disimpegnati dalle corti e/o dai vicoli interni agli isolati è consentito solo se sono assicurate buone condizioni di accesso e di sicurezza, e sempre che gli organismi insediati siano congruenti con le caratteristiche architettoniche, tipologiche e prestazionali degli edifici e dei luoghi. Il Comune deve controllare più attentamente di oggi l'unitarietà formale e la conservazione delle caratteristiche edilizie tradizionali, e chiedere che i materiali, la forma, i colori e le tecniche costruttive con le quali sono realizzate le coperture, le finestre, gli scuri, gli infissi, i ballatoi, i rivestimenti, le tinteggiature e tutti gli altri elementi che costituiscono la facciate degli edifici, nonché i materiali e le soluzioni adottate per la sistemazione degli spazi aperti esterni e interni, siano uguali a quelli già esistenti e/o prevalenti nel circostante contesto insediativo. Infine, ogni intervento edilizio va completato con la sistemazione delle aree di pertinenza e in special modo delle corti interne, alle quali va sempre assicurata una sistemazione decorosa e conforme alle tipologie storiche di questi spazi peculiari.

Le zone A2 dovranno essere prevalentemente residenziali, ma la presenza di funzioni pubbliche e attività commerciali, terziarie e artigianali non è esclusa, compatibilmente con i caratteri architettonici e le prestazioni spaziali, strutturali e funzionali tipiche dei luoghi. Quanto ai parametri assegnati agli interventi, la densità fondiaria, il rapporto di copertura, l'altezza e la volumetria degli edifici non possono essere aumentati, né diminuite le distanze tra i fabbricati e/o tra questi e i confini dei fondi o le strade.

Tutti gli edifici presenti nelle zone A2 sono classificati (vedi paragrafo 4.11). Solo nel caso della sostituzione degli edifici dissonanti del tipo E e del recupero degli edifici

scadenti di tipo F (qualora si aumenti la volumetria esistente, come ammesso a certe condizioni) si richiede la preventiva formazione e approvazione di un piano esecutivo.

4.4. La regolazione degli altri insediamenti prevalentemente residenziali: le zone B e C

Sono definite zone B tutte le rimanenti porzioni del caseggiato esistente - misto ma prevalentemente residenziale - distinguendo due sole fattispecie invece delle cinque del PRG vigente, e questo solo in ragione delle specifiche storie urbanistiche dei luoghi: le nuove zone B1, che sono regolate con i parametri della edilizia semintensiva, e le nuove zone B2, che sono regolate con i parametri di quella intensiva.

Nelle nuove zone B1 ($I_f = 0,9$ mc/mq) confluiscono le poche zone B1 del PRG vigente che non sono state inserite nei centri e nei nuclei storici (I_f attuale = esistente oppure 2,0-2,5 mc/mq), tutte le ex zone B2 (I_f attuale = 0,85 mc/mq), B3 (I_f attuale = 0,75 mc/mq) e B4 (I_f attuale = 0,7 mc/mq), le ex zone C-PEEP ormai edificate (I_f attuale = 0,84-2,44 mc/mq), un gran numero di aree G fin qui denominate "verde privato" ma di fatto semplicemente residenziali e non diverse dalle zone B (I_f attuale = esistente), e parecchi lotti residenziali enucleati dalle attuali aree agricole E1 dove erano impropriamente ricompresi (I_f attuale = 0,03 o 0,06). Come si vede, nella generalità dei casi questa scelta comporta una densificazione delle aree già urbanizzate e mette in pratica la terza strada indicata nel paragrafo 3.4. per conseguire l'obiettivo di conformare la capacità insediativa del Piano alle pressioni che si delineano. Densificazione peraltro in gran parte solo formale, perché di fatto la procedura fin qui seguita - quella delle Varianti puntuali e degli aumenti volumetrici consentiti *una tantum* - ha fatto sì che in non piccole parti dell'abitato esistente l'indice I_f del nuovo Piano (0,9 mc/mq) sia già raggiunto e in qualche caso superato.

Le poche nuove zone B2 ($I_f = 2,5$ mc/mq) sono esattamente le zone B5 del PRG vigente (I_f attuale = 2,5 mc/mq), dove erano state inserite a seguito di apposite, recenti Varianti puntuali approvate ai sensi della Lr. n.23/1997, i cui disposti sono dunque confermati.

Invece le aree non urbanizzate destinate a nuovi insediamenti prevalentemente residenziali di progetto sono definite zone C, regolate con i parametri della edilizia estensiva ($I_t = 0,5$ mc/mq). Non sono tutte riservate a PEEP, come fa invece il PRG vigente (I_f attuali = 0,84-2,44 mc/mq) col risultato deludente di cui s'è detto nel paragrafo 2.1, ma anche ora - come s'è detto - gli interventi edilizi sono ammessi solo in attuazione di appositi piani esecutivi (salvo i pochissimi casi dove si potrà agire con concessioni convenzionate) che dovranno contemplare la cessione al Comune di almeno la metà delle rispettive superfici territoriali. Invece alla nuova edilizia economica e popolare si provvede specificamente con i due citati PEEP di Mezzana e Coarezza; ma in generale, per favorire la sua presenza in tutti i nuovi tessuti, si stabilisce che se almeno 1/6 del volume edificabile nelle diverse zone C viene destinato stabilmente a impieghi abitativi di interesse sociale d'accordo con il Comune la densità fondiaria I_t può essere aumentata del 50%.

I parametri di altezza (3 piani) e di distanza sono gli stessi sia nelle nuove zone B sia in quelle C, che pur avendo grosso modo la stessa densità fondiaria dovranno però assicurare rapporti di copertura decisamente più ariosi (il 15% invece del 35%). Da queste zone prevalentemente residenziale non è affatto esclusa la presenza di funzioni complementari - piccolo commercio, artigianato, terziario amministrativo e simili, quanto cioè di solito arricchisce e vitalizza i quartieri - purché essa non prevalga e le snaturi. Meno gradita è invece la presenza residua di qualche attività industriale ancora disseminata qua e là nelle zone B1, alla quale si consente tuttavia qualche possibilità residua di sopravvivere operosamente prima della auspicata sostituzione (vedi paragrafo 3.6).

4.5. La regolazione degli insediamenti per attività produttive: le zone D

Sono definite zone D le aree assegnate all'insediamento di imprese che svolgono attività economiche dei settori secondario e terziario, in particolare quelle che necessitano di tipologie insediative, organismi edilizi, spazi di servizio e condizioni di accessibilità peculiari.

Diversamente da come fa il PRG vigente, la nuova definizione e individuazione prescinde dal fatto che oggi tali aree siano già urbanizzate e/o edificate con organismi industriali piuttosto che artigianali, oppure che siano utilizzate diversamente o addirittura libere. Invece si distinguono due sole fattispecie insediative in ragione delle diverse prospettive di sviluppo e delle necessarie coerenze funzionali interne e di contesto: le zone D1 per attività del settore secondario, artigianali e industriali, le zone D2 per attività del settore terziario, in particolare di tipo commerciale e rivolte alla grande distribuzione, e le zone D3 per attività del settore secondario, artigianali e industriali ed empori agricoli, nel solo caso di commercio al minuto dei loro prodotti. Naturalmente non può essere il Piano a stabilire l'appartenenza di un'attività economica ad uno o ad un altro dei tre settori considerati e dei rispettivi comparti economico-produttivi, perché occorre riferirsi alle leggi e alle norme nazionali e regionali vigenti in materia.

Con questo inquadramento, i comparti delle zone D di progetto si distinguono dagli altri solo per il fatto che ciascuno di essi deve essere oggetto di un apposito piano esecutivo di iniziativa pubblica, privata o mista, o di convenzioni convenzionate, che anche in questo caso dovranno contemplare la cessione al Comune di almeno la metà delle rispettive superfici territoriali.

I parametri urbanistici ed edilizi sono sostanzialmente gli stessi del PRG vigente.

4.6. La regolazione delle aree da rimodellare: i comparti speciali X e Y

Come si è visto, a Somma e a Case Nuove esistono diverse aree edificate il cui assetto attuale - conformatosi in situazioni storico-economiche e sociali superate dagli eventi - va profondamente riformato alla luce delle nuove prospettive di sviluppo della comunità e delle sue nuove esigenze in fatto di qualità della vita. In tutti i casi si tratta di suoli e immobili estremamente bisognosi di una profonda opera di riconversione funzionale e spaziale.

Queste aree sono definite comparti per interventi integrati speciali di recupero e ristrutturazione urbanistica ed edilizia, distinguendo due situazioni critiche che si presentano con manifestazioni e in contesti completamente diversi: i comparti X, situati nell'abitato del capoluogo e occupati da grandi insediamenti produttivi dismessi (vedi precedente paragrafo 3.7), e i comparti Y, situati nell'abitato di Case Nuove e occupati da insediamenti misti - residenziali, produttivi, terziari - per i quali valgono le considerazioni svolte alla fine del paragrafo 3.5. In entrambi i casi si tratta di fattispecie regolamentative nuove nel PRG di Somma Lombardo.

I delicatissimi procedimenti richiesti per la ristrutturazione e il recupero urbanistico da compiere nei comparti X e Y impongono non solo una progettazione molto accurata, ma soprattutto prima un circostanziato montaggio di tutte le operazioni da concertare con il Comune (promozionali, finanziarie, procedurali ecc.), e poi un attento monitoraggio dell'esecuzione. Pertanto essi sono ammessi solo in attuazione di appositi piani esecutivi convenzionati di particolare momento, di iniziativa pubblica, privata o mista, ciascuno dei quali deve assicurare al suo interno un'adeguata dotazione di spazi pubblici e/o di interesse generale destinati a servizi, attrezzature, parcheggi ecc., dotazione che non può coinvolgere meno del 50% della rispettiva superficie territoriale.

I parametri urbanistici ed edilizi stabiliti dal Piano richiamano quelli delle zone B2 nel caso dei comparti X di Somma e delle zone D2 in quello dei comparti Y di Case Nuove,

con l'importante differenza che qui entra in gioco la superficie territoriale (come nelle zone C), in particolare per determinare le volumetrie edificabili, che nei comparti X non potranno superare la metà di quelle esistenti, tanto inutili quanto purtroppo molto cospicue, e di conseguenza i rapporti di copertura, che sulle residue superfici fondiarie risulteranno necessariamente piuttosto elevati. Quanto alle altezze massime degli edifici, si ricorda che nei comparti Y vigono naturalmente i disposti della legge n. 58/63 in merito alle servitù aeroportuali, che tra l'altro obbligano a farle rientrare - nel raggio di 300 m dal confine del sedime aeroportuale - sotto un piano inclinato con pendenza 1:7.

Per le attese del Piano riguardo a questi comparti e per i criteri che portano a regolarli come indicato - puntando sulla qualità dei progetti da convenzionare con criteri da stabilire di volta in volta in sede attuativa - si rimanda ai paragrafi 3.5. e 3.7. sopra citati. L'importante è che si faccia presto, e quindi per sollecitare gli interventi in questione si prevede che qualora i piani esecutivi previsti non fossero formati nei cinque anni successivi alla approvazione del PRG, le densità territoriali oggi indicate decadranno, o meglio verranno dimezzate (non automaticamente, ma con appositi provvedimenti urbanistici dell'Amministrazione comunale che andranno deliberati con apposite Varianti).

4.7. La regolazione delle aree assegnate agli equipaggiamenti urbanistici

Sono definite aree assegnate a funzioni pubbliche e/o di interesse generale tutte quelle che il nuovo Piano riserva ai servizi, alle attrezzature e agli impianti che rientrano nella grande categoria dei cosiddetti standard urbanistici, come codificati dalla legislazione regionale vigente. A differenza delle zone M del PRG vigente, queste aree non devono dunque essere necessariamente tutte di proprietà pubblica e/o di enti pubblici o di diritto pubblico, in quanto non mancano quelle private dove si svolgono attività di interesse generale, la cui individuazione è importante sia ai fini sostanziali del funzionamento dell'organismo urbanistico complessivo, sia a quelli formali del computo degli standard, ma non corrisponde di per sé a un vincolo preordinato all'esproprio³⁰.

Nella Cartografia di progetto si distinguono i servizi e le attrezzature civili (sigla AC), i servizi e le attrezzature scolastiche (sigla AS), i servizi e attrezzature sanitarie e/o assistenziali (sigla SA), i parcheggi pubblici o disponibili per la pubblica utilizzazione (sigla PP), le attrezzature sportive e/o ricreative (sigla SR), i parchi e i giardini urbani (sigla VP), i servizi e le attrezzature religiose (sigla AR), i servizi di interesse collettivo con uso specifico attrezzature religiose (SC-AR) e gli impianti tecnologici (sigla IT), prescindendo dal fatto che tali indicazioni corrispondano a realtà già esistenti e confermate o abbiano valore di indirizzo progettuale.

La scelta delle aree di progetto discende per un verso da una valutazione della effettiva attualità di quelle già impegnate allo scopo dal PRG vigente, ma non realizzate, e della conseguente cernita (vedi paragrafi 2.1. e 3.4); e per un altro dalle esigenze implicite nel modello adottato per il riassetto urbanistico generale degli abitati (vedi capitolo 3), messe a confronto con l'effettiva disponibilità dei suoli liberi che si prestano allo scopo.

Ma per tutto ciò che riguarda questi aspetti, i rapporti tra lo stato di fatto e le previsioni, i risvolti programmatori e le verifiche della corrispondenza tra la capacità insediativa del Piano e la dotazione di standard urbanistici - a norma di legge - si rimanda alle analisi, ai conteggi e alle indicazioni contenute nel Piano dei Servizi unito al PRG (Allegato 1).

³⁰ E' il caso, per esempio, di alcuni parcheggi, di aree sportive, di maneggi, di organismi sanitari e/o assistenziali e simili, per non dire dei luoghi di culto: cioè, di spazi ed immobili fruiti dal pubblico e le cui condizioni di fruibilità con pubblico vantaggio possono essere regolate semplicemente da convenzioni con il Comune. Con ciò il PRG si attiene alle indicazioni della sentenza n. 179/99 della Corte Costituzionale e della più recente legislazione regionale in materia.

Per gli interventi di realizzazione di questi equipaggiamenti non sono forniti indici e/o parametri edilizi o urbanistici vincolanti, ma si lascia all'Amministrazione la responsabilità di stabilirli caso per caso sulla base dei requisiti prestazionali degli organismi da realizzare, che possono essere stabiliti dal Piano dei Servizi, e/o di appositi progetti di massima e studi preliminari intesi a valutare l'impatto urbanistico e ambientale dei rispettivi programmi, attenendosi solo agli obiettivi generali del PRG. Gli interventi possono essere promossi ed eseguiti da soggetti sia pubblici che privati, singolarmente o in concorso, ma per quelli rivolti a realizzare organismi particolarmente cospicui e/o complessi sono contemplati gli stessi procedimenti preliminari di formazione e approvazione contemplati per i piani esecutivi di progetto. Nel caso di interventi privati, la loro conformità ai requisiti dell'interesse generale e le condizioni che ne assicurino l'uso ai cittadini vanno formalizzate con apposite convenzioni, come stabilito dalle disposizioni vigenti in materia.

Infine, sono stabiliti i normali disposti particolari in materia di parcheggi e verde pubblico, confermando quelli recentemente approvati dal Comune in materia di antenne per radiodiffusione, radiocomunicazione e impianti di telefonia, materia nella quale - salvo che all'interno del perimetro aeroportuale delimitato dal PTA, dove vigono i disposti delle autorità ivi competenti - si applicano le indicazioni e le norme approvate dal Comune nel luglio del 2002.

4.8. La difesa del verde meritevole di tutela a vario titolo e dell'ambiente nell'abitato

Coerentemente con l'intento di concepire tutti gli abitati del comune come componenti di un'unica città giardino (vedi paragrafo 3.1.) la funzione urbanistica e ambientale del verde in rapporto con gli insediamenti è regolata dal nuovo Piano più attentamente e con meno ambiguità terminologiche di quanto avvenisse con quello vigente.

Come primo passo, solo in apparenza trascurabile, si prescrive a tutti i progetti degli interventi edilizi e urbanistici di indicare sempre in dettaglio la sistemazione finale esterna degli spazi scoperti (zone alberate, prati, giardini, orti, con le relative opere di pavimentazione, recinzione ecc.), di riportare il rilievo delle posizioni e delle essenze degli alberi presenti nell'area in cui si opera, e di proporre soluzioni che li rispettino.

In secondo luogo si enucleano esplicitamente precise tematiche cui corrispondono altrettante circostanze normative, e cioè:

- per quanto riguarda il verde pubblico: a) i giardini e i parchi intesi quali attrezzature pubbliche o di interesse generale; e b) le aree destinate alla protezione ecologica di determinati abitati o luoghi, ovvero alla realizzazione di interventi di arredo stradale;
- per quanto riguarda il verde privato: c) i parchi e gli spazi aperti rurali esistenti intesi quali polmoni e/o cinture degli abitati, da preservare integralmente; d) i giardini privati esistenti di qualità significativa meritevoli di tutela in nome dell'interesse generale della collettività; ed e) le azioni rivolte a qualificare con nuovo verde la scena urbana, a potenziare il patrimonio arboreo cittadino e a impedirne il depauperamento.

Assunto che per la valorizzazione e il potenziamento del verde pubblico cittadino il Comune si possa già avvalere di propri strumenti specifici di programmazione e progettazione, nel quadro di un'azione di miglioramento ecologico rivolta a mitigare il disturbo arrecato a insediamenti o luoghi che sono gravemente penalizzati dalla indesiderata ma ineliminabile prossimità di un impianto o un'infrastruttura molesti o inquinanti (tipicamente: l'aeroporto, i grandi assi stradali, la piattaforma ecologica) sono definite quali aree verdi di protezione alcune zone non edificate, che il Piano destina alla formazione di ampie macchie boscate. La stessa denominazione è data al verde di arredo stradale e cioè a parecchie fasce di suolo destinate ai parterre alberati dei viali cittadini e suburbani esistenti e di progetto, nonché agli spazi centrali delle isole

spartitraffico e a quelli assegnati alle airole e a tutti gli altri elementi complementari della viabilità cittadina di questo genere che sono individuabili alla scala 1:2000 - 1:5000.

Quanto al verde privato, invece di denominare così aree e proprietà di ogni tipo e di ben diverso valore, come fa il PRG vigente, bloccandole tutte anche se in molti casi si tratta di lotti residenziali non diversi dagli altri (vedi l'inevitabile pioggia di aumenti volumetrici *una tantum*), la scelta del nuovo Piano è di distinguere nettamente e senza ambiguità le situazioni che effettivamente vanno conservate con la regolamentazione attuale, ovvero "congelate", e quelle dove invece si impongono solo delle cautele, senza però negare che si tratta di zone residenziali A2 o B1 a tutti gli effetti. Questo ha comportato sia una cernita delle attuali zone G, che sono state o confermate (ma con un nome diverso e con vincoli più espliciti e circostanziati), o riclassificate come zone A2 o B1 a loro modo speciali proprio per via della presenza di giardini non da poco, presenza che comporta particolari indicazioni normative e che quindi viene segnalata nella Cartografia di progetto.

Pertanto, sono definite aree verdi da preservare integralmente alcuni grandi parchi che circondano belle dimore signorili e qualche giardino privato particolarmente notevole, gli uni e gli altri dotati di una importante vegetazione arborea. Lo stesso nome è dato - ma per ragioni diverse - a diversi prati o coltivi, spesso arborati e in declivio, non edificati e dall'aspetto ancora rurale, che si trovano a ridosso dell'abitato in posizioni particolarmente delicate sotto i profili paesaggistici, ambientali e urbanistici. In entrambi i casi queste aree sono strategicamente assai rilevanti sotto il profilo della caratterizzazione funzionale e di immagine dell'abitato e del suo contesto ambientale: i parchi e i giardini ricadenti nell'abitato quali polmoni di verde molto pregevole, i prati e i boschi posti immediatamente a ridosso del limite dell'urbanizzato come cintura di contenimento, quella che tra l'altro è richiesta dal PTC³¹. Pertanto la loro condizione va mantenuta integralmente nello stato attuale, assicurandone l'utilizzo ma senza compromettere i valori culturali e ambientali presenti in nome dell'interesse generale della comunità e senza ammettere edifici e usi del suolo diversi da quelli di tipo residenziale e/o agricolo esistenti, salvo gli eventuali piccoli ampliamenti *una tantum* già contemplati dal PRG vigente (qualora naturalmente non fossero già stati eseguiti). E' ovvio che qui sia vietato alterare la configurazione e la composizione dei contesti vegetazionali esistenti senza comprovate esigenze di manutenzione del patrimonio arboreo e dei siti e in assenza di documentati progetti di qualificazione paesaggistica, ambientale e funzionale, e che fuori terra si consenta solo la realizzazione di piccoli accessori compatibili, e in sottosuolo quella di piccoli garage bene ambientati, e con molte cautele.

Se le aree verdi da preservare integralmente sono vere e proprie nuove zone del PRG, la segnalazione della presenza di giardini privati di pregio ma dotati di qualità meno significativa non dà luogo a una specifica zona, ma mostra che nelle zone A2 e B1 così marcate vigono anche specifici disposti di tutela del verde esistente, i quali riguardano ogni intervento che possa modificare il suo assetto attuale e sono appena meno stringenti di quelli che riguardano le aree sacre e intoccabili di cui sopra. Infatti anche questi giardini "minori" sono altrettanti modelli insediativi esemplari, in quanto contribuiscono a valorizzare l'immagine urbana sia Somma "città-giardino" sia a livello locale che complessivamente, quali tessere di quel mosaico di verde che rappresenta un prezioso e ancora cospicuo patrimonio culturale e ambientale, dotato di notevoli potenzialità, capace di fungere da matrice di base per il futuro sviluppo urbano dell'abitato, e di cui va certamente evitata la scomparsa.

Pertanto con questa distinzione l'ambigua zona G "verde privato" del PRG vigente sparisce.

Al fine di potenziare il patrimonio arboreo cittadino, il PRG richiede poi che ogni intervento di nuova costruzione che avvenga su una superficie fondiaria superiore a 600

³¹ Vedi NTA del PTC, articolo 12.IC.3 lettera d).

mq comporti la messa a dimora di almeno un albero di alto fusto di essenza autoctona o naturalizzata ogni 100 mq di superficie scoperta. E infine, per difendere i numerosi grandi alberi presenti nell'abitato, si regolano le condizioni per il loro eventuale abbattimento, proprio se inevitabile, e in questo caso per il risarcimento degli alberi abbattuti.

4.9. La regolazione delle aree agricole comprese negli ambiti "IC" del PTC: le zone E

Sono definite zone E le campagne ricadenti all'interno delle zone "IC" del PTC, e cioè le aree che sono riservate alle attività agricole e zootecniche del settore produttivo primario, non diversamente da quanto avviene nel PRG vigente.

Nelle zone agricole si consentono solo lo svolgimento di attività e la presenza di organismi strettamente pertinenti all'esercizio dell'agricoltura e alla zootecnia. Oltre agli immobili produttivi veri e propri del settore primario (stalle, silos, serre, magazzini, locali per la lavorazione, la conservazione e la vendita dei prodotti agricoli ecc.) con i relativi equipaggiamenti di servizio e le necessarie infrastrutture tecniche, si ammette naturalmente la presenza delle abitazioni degli imprenditori e dei dipendenti delle aziende agricole e zootecniche, ma solo se davvero si tratta delle loro prime residenze, mentre agli altri edifici abitativi esistenti, e cioè a quelli non collegati all'attività agricola o zootecnica, si consente solo un eventuale piccolo ampliamento *una tantum* e a condizioni, come già stabilito da recenti Varianti del PRG vigente.

I parametri urbanistici ed edilizi sono gli stessi del PRG vigente.

4.10. La regolazione delle aree esterne agli ambiti "IC" del PTC

Con riferimento agli intenti esposti nel paragrafo 3.2, il meccanismo adottato per la regolazione delle aree esterne alle zone "IC" del PTC è semplicissimo, in quanto il Piano rimanda senz'altro al PTC stesso, la cui cartografia è ripresa in quella di progetto del PRG in scala 1:5000, confermando tali e quali le definizioni, gli indirizzi e le prescrizioni contenuti nell'articolato delle sue NTA.

Abbiamo già visto nel quadro riportato nel paragrafo 2.2. quali siano i tematismi coinvolti, il cui solo riassunto è impossibile. In generale, in questo vastissimo ambito territoriale gli interventi edilizi, infrastrutturali e idraulici, le modifiche dello stato attuale e i condizionamenti posti all'uso sono soggetti dappertutto a vincoli piuttosto restrittivi rispetto a quanto avviene entro le zone "IC", sia pure con ampie differenze da circostanza a circostanza (le meno penalizzate sono nell'ordine le zone "G1", "C2" e "C1"). Per esempio, non si consentono presenze, attività e opere in contrasto con le finalità di tutela perseguite, e questo riguarda non solo le attività estrattive e forestali, ma anche i nuovi insediamenti abitativi, commerciali, terziari, produttivi, ecc. Solo la manutenzione degli edifici esistenti, l'adeguamento, la ristrutturazione edilizia sono considerate eventualità accettabili, e talvolta anche gli ampliamenti e nelle zone agricole persino le nuove costruzioni (rurali), ma sempre nel rispetto di minuziose condizioni. Tra l'altro, ogni intervento edilizio deve attenersi all'apposito "Abaco" allegato al PTC, mentre quelli di maggior momento - in particolare per funzioni ricreativo-turistico-sportive - richiedono sempre appositi piani esecutivi da convenzionare.

Prescindendo poi dai vincoli più rigidi (che come è ovvio riguardano le aree "F" di divagazione del Ticino, dove si contempla soltanto il naturale evolversi della dinamica fluviale; e la zona "ZNP" riserva zoologica-biogenetica dei Boschi di Arsago, dove è previsto un piano specifico e intanto tutto o quasi è bloccato), gli scavi e le modifiche del suolo, delle coltivazioni agricole, del sistema boschivo e comunque del patrimonio arboreo sono regolamentati ferreamente dappertutto, sia pure con gradi decrescenti di

restrizioni man mano che si passa dalle zone “G1” a quelle “B2”. Lo stesso vale per l'esecuzione di opere idrauliche e infrastrutturali, di cui è sempre richiesto il minimo impatto ambientale e che vanno perfettamente ambientate, oltre che accompagnate da congrui risarcimenti boschivi.

Qualche dettaglio in più, in questa sede, meritano alcune delle nove aree di recupero “R” che il PTC prefigura come potenziali equipaggiamenti del Parco e che quindi rivestono maggiore importanza nel PRG sotto il profilo degli standard urbanistici³². Da questo punto di vista si segnalano infatti:

- l'area “R12” (impianto di betonaggio e deposito inerti Sommabeton in fondo alla valle Strona), di cui si prevede la sistemazione, il rimboschimento e il recupero per finalità ricreativo-naturalistiche;
- l'area “R13” (ex cava Canottieri in fondo alla valle Strona), di cui si prevede la sistemazione generale con possibili attività naturalistico-ricreative per tempo libero;
- l'area “R15” (cava di pietrisco Ticino allo sbocco della valle Strona), dove è già stato approvato un piano di recupero e riuso naturalistico-ricreativo;
- l'area “R16” (stabilimento ITV sotto Maddalena), per il quale si prevede il miglioramento ambientale con riutilizzo degli edifici per attività socioculturali, ricreative, produttive e di servizio compatibili e non moleste, e si ammettono addirittura ampliamenti, sebbene questi possono “essere concessi, una sola volta, per comprovati motivi di adeguamenti tecnologici e funzionali”³³, intendendo gli ampliamenti come opere necessarie al miglioramento della qualità ambientale. Il tutto comunque nell'ambito di un piano attuativo;
- l'area “R17” (ex cava Presentazzi, oggi trasformata nel bacino di pesca “Lago dei Gabbiani”, sotto Maddalena) di cui si prevede la rinaturalizzazione mantenendo i volumi esistenti, sempre per lo svolgimento di attività ricreative;
- l'area “R18” (ex “Lanificio di Somma”, sotto Maddalena), per il quale si richiedono gli stessi provvedimenti e le stesse modalità d'intervento concernenti l'area “R.16 (ad eccezione degli ampliamenti, vietati in quest'area)”³⁴.

La stessa valenza di equipaggiamenti del Parco può essere attribuita alle quattro aree “D” di promozione economico-sociale presenti nel territorio di Somma (e precisamente la “D1-2”, la “D2-2”, la “D2-3” e la “D2-4”), tutte site sul Ticino in zona B2 e per lo più già dotate di organismi di varia consistenza quali trattorie, ristoranti, aree di sosta attrezzate, parcheggi ecc.³⁵

Minor significato urbanistico sotto il profilo degli standard hanno invece l'area “R3” (parte della ex cava e discarica RSU, vicino al Tiro a Segno) e l'area “R14” (deposito scarti della ex cava Canottieri, in fondo alla valle Strona), delle quali si prevede il restauro ambientale, il rimboschimento e il recupero naturalistico-funzionale, senza altre funzioni.

Un significato ancora diverso ha infine l'area “R19” (ex cave Malpensa a monte della SS.336, di fronte al Terminal 2), dove è già approvato un piano di recupero che contempla l'insediamento di funzioni a servizio dell'aeroporto.

Per finire, va ricordato per tutti gli interventi edilizi ammessi dal PTC nelle zone di sua competenza il PRG assume che i parametri da considerare siano quelli da esso stesso definiti, così come riportati in Appendice alle sue NTA.

4.11. La classificazione degli edifici esistenti

³² Il PTC fornisce apposite schede descrittive e normative di ciascuna zona “R”, con sviluppi cartografici in scala 1:2000.

³³ Si legga in proposito la relativa scheda “R” n.16 del PTC.

³⁴ Si veda la relativa scheda “R” n.18 del PTC.

³⁵ Apposite schede descrittive e normative del PTC riguardano anche ciascuna zona “R”, sempre con sviluppi cartografici in scala 1:2000.

Le ragioni che hanno indotto il PRG a classificare un certo numero di edifici sono state anticipate nel paragrafo 3.1: i nuclei storici delle frazioni richiedono un trattamento non dissimile da quello già in vigore nelle zone A1 dei centri di Somma e Mezzana. Ma poiché molti altri immobili meritevoli di attenzione non ricadono nelle zone A2, il discorso che li riguarda viene ora allargato a tutto il territorio comunale.

Il Piano individua dunque tutti gli edifici che, in sé e/o in relazione al contesto in cui si trovano, risultano meritevoli di attenzione sotto il profilo storico-architettonico, tipologico, etnologico-documentario e/o ambientale. In questa ottica si distinguono due distinte categorie: da una parte gli edifici di varia natura che vanno tutelati, dovunque si trovino; e dall'altra quelli che invece non richiedono tutela, bensì sostanziali interventi di riforma, i quali vengono segnalati e regolamentati solo quando si trovano nei nuclei storici delle frazioni delle zone A2.

A seconda del loro valore, gli edifici da tutelare sono assoggettati a quattro gradi di protezione decrescente in un quadro complessivo di recupero e valorizzazione: si tratta degli edifici di tipo A, rilevanti sotto il profilo storico-culturale; di tipo B, esempi notevoli di cascine, fabbricati civili e industriali tradizionali; di tipo C, classici esempi di edilizia tradizionale corrente; e di tipo D, esempi significativi di rustici e manufatti di servizio tradizionali. La demolizione degli edifici di questo tipo è vietata, dovunque siano.

Appartengono invece alla categoria degli edifici da riformare gli immobili di nessun pregio architettonico-ambientale, o addirittura di valore negativo, la cui presenza nelle delicate zone A2 costituisce un elemento detrattivo della qualità prestazionale e formale che deve connotare i nuclei storici. Con l'intento di favorire specifici interventi di riforma e miglioramento delle situazioni rilevate, sempre indirizzati al recupero ma non certo alla conservazione, si contemplano tre fattispecie ed altrettante modalità normative - limitatamente alle zone A2 - per gli edifici di tipo E, molto dissonanti e da ricontestualizzare; di tipo F, volumi scadenti ma da non perdere; e di tipo G, volumi accessori da riorganizzare. In questi casi il concetto di recupero acquista quindi una valenza molto diversa.

Scopo di questa doppia classificazione è di individuare - tipo per tipo - le finalità da perseguire con gli interventi e le azioni da compiere allo scopo. Queste azioni sono minuziosamente descritte nelle NTA, le quali si focalizzano sulle caratteristiche tecniche delle opere che ogni intervento comporta, piuttosto che sulla prescrizione di questa o quella categoria "legale" di intervento (vedi punto 4.2.3), e insistono sulla necessità di abbinare sempre al recupero il riutilizzo degli immobili recuperati, riutilizzo che deve essere ovviamente compatibile con i loro caratteri sia tipologici e architettonici, sia prestazionali. In questa prospettiva, il concetto portante è quello della "conservazione attiva".

Il grado di protezione più elevato è dato agli edifici di tipo A, e cioè gli organismi "monumentali" presenti nel territorio comunale. Siano essi già vincolati oppure meritino il vincolo perché di pari natura e valore, per tali gli immobili del massimo rilievo architettonico, storico-documentario e ambientale l'intervento più appropriato è sostanzialmente il restauro conservativo.

Seguono quindi gli edifici di tipo B, e cioè parecchie cascine storiche e altri organismi architettonici che - pur non avendo il valore di quelli di tipo A - si segnalano con evidenza per la loro qualità intrinseca o per la loro funzione nel rendere pregevole un luogo sotto il profilo culturale e/o ambientale: pochissime ma cospicue case tradizionali, alcune belle ville signorili, qualche vecchio mulino ecc. che sono particolarmente interessanti anche dal punto di vista tipologico e storico-documentario, o che rappresentano testimonianze significative di momenti rilevanti della storia sommesa e di modi di vivere e lavorare della comunità locale. In questi casi gli interventi più appropriati sono quelli del risanamento, del consolidamento e dell'adeguamento alle necessità d'uso moderne, nonché del miglioramento delle prestazioni funzionali.

Di un grado di protezione inferiore godono poi gli edifici di tipo C, che sono i più numerosi. Si tratta di diversi classici esempi superstiti dell'edilizia corrente tradizionale: cascine e case lombarde di paese e di campagna (in linea, a corte o isolate) non necessariamente antiche, ma che testimoniano bene - spesso coralmemente - le qualità architettoniche della tradizione edilizia e insediativa del posto e ciò che resta del *genius loci* originario. Queste testimonianze vanno conservate e valorizzate funzionalmente (naturalmente se già non lo sono, come spesso avviene) conservando però i loro connotati originari nella prospettiva del recupero architettonico e insediativo e della ristrutturazione rispettosa.

Per quanto minimo, di un certo grado di protezione godono infine anche gli edifici di tipo D, che invece sono assai pochi: i migliori esempi superstiti di organismi rustici secondari (fienili, depositi agricoli ecc.) sorti in un passato ormai lontano e oggi spesso usati per altri scopi e talvolta abbandonati, che tuttavia testimoniano ancora a loro volta la buona qualità di queste componenti dell'antico paesaggio agrario e delle sue forme insediative, e dunque sono dotati di qualche pregio sotto questo profilo. Lo stesso vale per altri manufatti minori di servizio tradizionali (qualche vecchia bella cabina elettrica e fabbricati del genere). Per quanto talvolta siano molto degradate e comunque quasi sempre sottoutilizzate, anche queste modeste testimonianze non vanno perdute, ma meritano di essere rimesse in gioco e quindi recuperate per usi contemporanei ovviamente diversi da quelli iniziali (p.es. abitativi, o ricreativi), sia pure a precise condizioni.

Nelle zone A2 il discorso si ribalta. Gli edifici di tipo E sono gli immobili più brutti realizzati dopo gli anni '50 sia ex novo che intervenendo maldestramente su organismi preesistenti, le volumetrie, le altezze, le tipologie, i caratteri architettonici, i colori dei quali stridono con quelli dei tessuti edilizi tradizionali circostanti, e la cui presenza - spesso in punti cruciali - deturpa gravemente l'immagine dei luoghi. Trattandosi di edilizia recente, essi richiedono raramente dei profondi interventi di miglioramento funzionale e dunque non abbisognano di un vero e proprio recupero, ma certamente impongono una significativa azione di adeguamento formale. Anche gli edifici di tipo E si trovano dappertutto, ma quando li si incontra nelle zone A2 (dove non sono numerosissimi) se ne auspica la sostituzione o comunque la riforma, lasciando ovviamente liberi i proprietari di scegliere, ma imponendo la procedura del piano attuativo nel caso della demolizione e ricostruzione.

Gli edifici di tipo F sono invece fabbricati assai scadenti di varia origine e destinazione, anch'essi privi di ogni valore sotto il profilo architettonico o storico-documentario, ma che versano in un pessimo stato di conservazione, specie se abbandonati. Quando si trovano nelle zone A2 essi richiedono a loro volta dei provvedimenti in quanto allo stato attuale risultano gravi detrattori delle delicate qualità ambientali locali. Per sottrarre tale inutile zavorra edilizia alla condizione odierna di inutilizzo e degrado e a tutte le sue riverberazioni negative, e per rimettere in gioco se non altro la potenzialità rappresentata dalle volumetrie esistenti - che spesso non sono trascurabili e che comunque costituiscono una risorsa importante per gli obiettivi complessivi del Piano - si contempla con favore e si stimola con un incentivo volumetrico del 10% qualsiasi azione di recupero volumetrico per usi contemporanei più proficui, compresa la demolizione e la ricostruzione, purché abbinate a significativi interventi di ricontestualizzazione e riadeguamento architettonico e delle tipologie insediative.

In modo ancora diverso, deturpano le zone A2 pure i numerosissimi edifici di tipo G, piccoli fabbricati (in genere assai mal tenuti) a servizio degli immobili di cui sono pertinenza: tettoie, baracche, legnaie e simili altri depositi, latrine esterne, box e simili modestissimi volumi sostanzialmente accessori che, oltre ad avere un limitato valore funzionale e/o a essere utilizzati impropriamente, il più delle volte invadono disordinatamente le corti e i giardini, alterano i loro spazi originari e li rendono irriconoscibili. Nelle configurazioni attuali questi modesti e/o brutti piccoli edifici, poco disponibili a riusi o adattamenti, non meritano certamente un recupero, mentre la loro

rimozione si impone soprattutto sotto il profilo formale. A tale scopo, oltre alla demolizione senza ricostruzione, si consente il trasferimento della loro volumetria in posizioni e con configurazioni diverse, tali cioè da assicurare e recuperare l'integrità planimetrica delle corti, degli orti e dei giardini.

4.12. La determinazione della capacità insediativa e degli standard: il Piano dei Servizi

Coerentemente con le premesse di cui al paragrafo 3.1, il nuovo PRG ha una capacità insediativa parecchio inferiore a quella progettata dal PRG vigente: circa 20.200 abitanti invece di 22.000, ovvero circa 3.800 abitanti in più rispetto a quelli residenti alla data dell'ultimo censimento. Paragonando questo dato con quelli previsionali riportati nel paragrafo 3.4, esso risulta conforme con il *trend* dei fabbisogni abitativi pregressi in ordine al miglioramento per così dire metabolico delle condizioni di vita, e comunque (qualora questi fabbisogni pregressi locali fossero ormai estinti) appare in linea con le ipotesi minimali di sviluppo che abbiamo esaminate in quella sede.

La dotazione di standard per la popolazione complessiva stimata è in generale superiore ai parametri di legge, comunque li si calcoli e anche senza tener conto che gran parte del territorio comunale potrebbe essere messa in gioco nei conteggi in quanto ascrivita al Parco regionale del Ticino. Rientra poi nei parametri pure nelle singole voci, come prescritto. Comunque, l'intera materia riguardante la determinazione della capacità insediativa del PRG e il conteggio degli standard è trattata nel Piano dei Servizi unito al Piano come Allegato n.1, il quale è il documento contemplato dall'art.22 della Legge urbanistica regionale³⁶.

Il Piano dei Servizi - che ha una funzione sia documentaria che di indirizzo - interpreta entrambi i concetti alla luce dei "Criteri orientativi" regionali approvati e pubblicati alla fine del 2001 e li applica nel PRG stesso, specificando le scelte compiute in ordine alla programmazione degli interventi in materia di attrezzature, impianti ed equipaggiamenti urbanistici dell'abitato e del territorio, con le rispettive priorità. Le aree schedate dal Piano dei Servizi sono state selezionate con i criteri esposti all'inizio del precedente paragrafo 4.7, le stesse cioè che sono riportate nella Cartografia di progetto del PRG e che vengono regolate dall'articolo 7 delle NTA.

4.13. La verifica delle prestazioni tecniche dei suoli e dei rischi correlati: lo Studio Geologico

L'intera materia riguardante le prestazioni tecniche dei suoli e i rischi ad esse correlati è trattata nello Studio Geologico del territorio comunale unito al PRG come Allegato n.2, il quale è il documento contemplato dall'art.3 della Lr. n.41/1997 e da diverse successive deliberazioni della Giunta regionale³⁷.

Sulla scorta di una serie di analisi specialistiche finalizzate, lo Studio Geologico - che ha una funzione sia documentaria che prescrittiva - delinea le caratteristiche e gli effetti delle componenti geologica, idrogeologica e geotecnica sui processi insediativi e di infrastrutturazione del territorio e - sotto questo profilo - fornisce gli elementi di fattibilità delle azioni previste dal PRG e in generale di ogni intervento urbanistico ed edilizio. Pertanto l'attuazione di tutte le azioni contemplate dal PRG deve avvenire coerentemente con le sue indicazioni.

³⁶ Beninteso, nella versione modificata dall'art. 7 della Lr. n.1/2001.

³⁷ Si richiamano le DGR n.6/37918 del 6.8.98; la DGR n.7/6645 del 29.10.01; e la DGR n.7/7365 dell' 11.12.01.

4.14. I materiali del Piano

Oltre che dalla presente Relazione illustrativa, il PRG è costituito da materiali prescrittivi e materiali integrativi. Sono prescrittivi la Cartografia di progetto, la Carta dei vincoli e le Norme tecniche di attuazione, mentre sono integrativi il Piano dei Servizi dell'Allegato n.1. e lo Studio Geologico dell'Allegato n.2, dei quali si è appena detto.

Coerentemente con l'articolazione generale del Piano, la Cartografia di progetto è costituita da due tavole: la tavola 1 riguarda l'ambito territoriale che ricade entro le zone "IC" del PTC (scala 1:2000), la tavola 2 l'ambito esterno (scala 1:5000). La terza tavola di piano (redatta dal Servizio edilizia privata e urbanistica del Comune di Somma pure in scala 1:5000 su base semplificata) riporta invece i vincoli urbanistici presenti nell'intero territorio comunale anche indipendentemente dal PRG. Come base di questi elaborati si è adottata la nuova carta tecnica numerica comunale, desunta da voli eseguiti nel 1999 e aggiornata successivamente. Questo complica un poco, ma ovviamente non impedisce, i confronti con il PRG vigente, redatto su una base catastale superata in scala 1:2000, nonché con il PTC e il PTA, che utilizzano la carta tecnica regionale in scala 1:10.000 del 1994.

Le Norme tecniche di attuazione sono volutamente ricche di intenti esplicativi, tanto da riprendere tali e quali alcuni passi della presente Relazione (quando si tratta di definizioni) o di richiamarli in sintesi (quando si tratta di esporre le finalità dei dispositivi). Naturalmente, precisate le circostanze che di volta in volta vengono regolate, esse stabiliscono sempre a) la natura degli interventi ammessi; b) le condizioni cui tali interventi devono attenersi; c) i risultati che ci si attendono ed e) le procedure stabilite per la progettazione e l'esecuzione delle opere contemplate. Le NTA sono costituite da 24 articoli suddivisi in quattro parti di ampiezza assai diversa: le disposizioni generali (11 articoli), quelle per il territorio comunale ricadente nelle zone "IC" del PTA (8 articoli concernenti le singole zone), quelle per il territorio comunale esterno alle stesse (1 solo articolo), e infine le disposizioni per gli edifici classificati in quanto da tutelare e da valorizzare (4 articoli). Le definizioni dei parametri urbanistici ed edilizi utilizzati dal PRG o ad esso correlati, che non rientrano nella logica di questa architettura, sono riportate in appendice.

Il Piano è infine accompagnato da una serie di tavole di carattere documentario o di corredo, scegliendo solo quelle richieste dalla Regione fra le tantissime elaborate nel corso del lavoro. Il loro elenco, insieme a quello di tutti gli altri materiali del PRG ordinati appunto in ragione di questa richiesta, è riportato nel seguente quadro di raffronto.

Raffronto tra gli elaborati richiesti dal DGR 13.9.99 n.6/45075 e i materiali del PRG

	<i>Documentazione richiesta dal DGR 13.9.99</i>	<i>Materiali del PRG</i>	<i>Collocazione</i>
1.	Planimetria di inquadramento territoriale e sintesi delle previsioni urbanistiche dei comuni confinanti, scala 1:25.000/1:10.000	- tav. A, Mosaico dei PRG dei comuni contermini, scala 1:25.000 - tav. B, PRG vigente, scala 1:5000 (3 fogli) - tav. C, Stato di attuazione del PRG vigente, scala 1:5000	Cartografia di corredo
2.	Planimetria dello stato di fatto: lettura del territorio, stato delle urbanizzazioni, condizioni dell'edificazione, scala 1:5000/1:2000	- tav. D, Morfologia generale del territorio, scala 1:10.000 - tav. E, Trasformazioni edilizie 1964-94 e 1994-99, scala 1:5000/1:10.000 (2 fogli) - tav. F, Uso del suolo complessivo, scala 1:5000 (4 fogli) - tav. G, Rilievo edilizio degli abitati, scala 1:2000 (6 fogli)	
3.	Pianificazione sovracomunale (estratti)	- tav. H, PTA, scala 1:10.000 - tav. I, PTC, scala 1:10.000	
4.	Zone territoriali omogenee ex DI. 1444/68, scala 1:5000	prospetto delle corrispondenze con le zone di PRG	Relazione, paragrafo 5.3.
5.	Azzonamento all'interno del perimetro del centro edificato, scala 1:2000	tav. 1, scala 1:2000 (12 fogli)	Cartografia del PRG
6.	Azzonamento del centro storico ex art.17 Lr. 51/75, scala 1:1000/1:500	tav. 1, zone A2 con classificazione degli edifici, sviluppi in scala 1:1000 (fogli 9-12)	
7.	Zone di recupero ex art.27 legge 457/78		
8.	Azzonamento fuori dal perimetro del centro edificato, scala 1:5000	tav. 2, scala 1:5000 (4 fogli)	
9.	Vincoli leggi 1497/39, 431/85, 3267/23, 1089/39, scala 1:5000/1:2000	tav. 3, Vincoli non derivanti dal PRG, scala 1:5000 (4 fogli)	
10.	Relazione illustrativa	Relazione illustrativa	testo del PRG
11.	Norme tecniche di attuazione	Norme tecniche di attuazione	testo del PRG
12.	Computo della capacità insediativa e relativi standard ex artt. 19 e 22 Lr. 51/75 (tabella e planimetria)	Piano dei Servizi	Allegato n.1 al PRG
13.	Studio Geologico ex Lr. 41/97 e successive DGR	Studio Geologico	Allegato n.2 al PRG

5. I CRITERI ASSUNTI PER IL DISEGNO DI PROGETTO

5.1. *Gli interventi viabilistici*

5.1.1.

Il sistema viabilistico territoriale portante di progetto - tutte strade di scorrimento a due corsie - è rappresentato dagli assi indicati dagli interventi del PTA con priorità 4 (il collegamento Malpensa - Somma - Arsago - Besnate - A8/A26) e con priorità 6 (la tangenziale di Somma).

Per il primo collegamento va potenziata la SS.336 tra la grande rotatoria esistente presso Case Nuove e lo svincolo a raso da realizzare alle porte dell'abitato di Somma/zone industriale sud, mentre il tronco da quest'ultimo a quello pure da realizzare all'incrocio con la SS.33 del Sempione (direzione Gallarate) - e cioè la cosiddetta "bretella di Arsago" - sarà interamente nuovo. Esso è disegnato in modo da poter superare il notevole dislivello tra i due punti fissi con un andamento parzialmente diverso da quello indicato dal PTA per adattarsi meglio alla morfologia dei luoghi delicatissimi che attraversa (suoli pianeggianti nel primo tratto, che poi però si inerpicano con una bella collina boscata, seguita da valletta prativa e da una ripida costa pure boscata) e alla necessità di non smembrare irrimediabilmente i coltivi di tre aziende della piana. Pertanto la bretella ha un andamento sinuoso che in salita sottopassa per circa 350 m la collina in galleria, ma purtroppo non può evitare di uscire all'aperto nella parte più alta e stretta della valletta e nel bosco della costa soprastante, alla cui sommità deve inoltre insinuarsi faticosamente fra zone commerciali e produttive esistenti e grossi capannoni in espansione (Aviometal) per giungere finalmente al terrazzo dove corre la SS.33. Il raccordo con via Valle-Molino Secco, la quale va pure potenziata come già prevede il PRG vigente, spezza in due questo tronco subito prima della galleria, ma consente di collegare direttamente alla grande viabilità territoriale tutto il quadrante sud-est della periferia di Somma e in particolare il nuovo grande complesso sportivo, più vantaggiosamente di quanto ora facciano via del Rile-via Goito dall'altra parte corso della Repubblica.

- per giungere finalmente al terrazzo dove corre la SS.33 -

Quanto alla tangenziale, della scelta a favore della soluzione ovest (alternativa B del PTA) si è detto nel paragrafo 3.3. Passando ora alle indicazioni cartografiche del PRG, il percorso dalla SS.336 (direzione Malpensa) alla SS.33 (direzione Sesto Calende) risulta suddiviso in quattro tratte lunghe in tutto meno di 3,5 km, di cui circa 2,2 in galleria.

La prima tratta si stacca dalla futura rotatoria di Somma-sud, aggira a sud il PIP da lontano, curva in modo da evitare la cascina Torretta e altre pregevoli case nella piana, e si dirige a nord fino all'altezza dell'attuale incrocio fra la via Briante (che sale ai quartieri sud-ovest della periferia di Somma), la via Processione (che diventerà il futuro asse portante del PIP), la via Maddalena (che conduce all'omonima frazione) e la via Beltramada (che porta a una serie di belle ville nascoste nell'omonima brughiera). Questo incrocio - fondamentale per poter far gravitare sulla grande viabilità territoriale tanti quadranti importanti della città - viene evidentemente sostituito con una nuova rotatoria.

Da qui la seconda tratta percorre ancora circa 300 m all'aperto in piano fino alla costa del terrazzo di Somma, dove si inserisce in galleria salendo fino a sboccare nella campagna che lo occupa a nord di via Villaresi, dove curva per dirigersi verso via Ronchi, incrociata con una rotatoria che fa accedere il quadrante ovest della periferia di Somma alla grande viabilità territoriale. La galleria, lunga circa 800 m, consente di salvare l'antica Torre del Pizzo (o del Capitano) e altre belle case e cascine presenti nella zona, e di non tagliare strade come la via Valmirolo e la via Cà Bagaggio, che collegano a Somma non solo la piattaforma ecologica, ma pure altri bei complessi residenziali nei boschi tra le Vignazze e il Belvedere, e la via Villaresi, che porta alla cascina Belevedere stessa

(naturalmente, poiché siano fuori dall'abitato, stiamo parlando dei prolungamenti campestri di tutte le strade esistenti). Anche la parte boschiva della costa che verrà interessata dai lavori è la meno pregevole, sfasciata com'è dalla linee dell'alta tensione che passano proprio qui.

La terza tratta ritorna in galleria a circa 150 m dalla rotatoria di via Ronchi, per cui in questo punto solo circa 450 m di tangenziale corrono in aperta campagna sul terrazzo. Questa seconda galleria, in buona parte artificiale per via della scarsa copertura e lunga circa 850 m, salva le vie Murè, Moncarletto, Salmorina e Peduzza con i relativi abitati (anche se non li preserva tutti dai disagi derivanti dai lavori) scendendo verso via Monte Bello ovvero la SS.336 per il Piemonte, con cui si incrocia in un punto obbligato mediante un'altra rotatoria la quale in questo caso disimpegna il quadrante nord-ovest della periferia di Somma.

Qui ci si trova infossati, per cui la quarta tratta della tangenziale può tornare a risalire quasi subito in una terza galleria di circa 550 m che passa sotto il bel poggio boscato di Monte Sordo, uscendo finalmente all'aperto a 200 m dalla confluenza finale nella SS.33 del Sempione, anch'essa in rotatoria, altro punto fisso che qui purtroppo obbliga la nuova strada ad avvicinarsi sensibilmente ad alcune case e a tagliare qualche lotto libero dell'estrema periferia nord di Somma, peraltro non edificabile secondo il PRG vigente.

Il disegno del PTA richiede però di essere completato anche per quanto riguarda la SS.33 a nord dell'innesto della tangenziale, per cui si indicano il rifacimento del pericoloso ponte in curva sullo Strona e la sistemazione (sempre con rotatoria) della confluenza nel Sempione della piccola bretella diretta a Mornago (e a Vergiate, o a Varese) e del sottopasso ferroviario, ormai al confine comunale.

Come si vede, nel complesso il tracciato disegnato per la tangenziale è molto più mosso e adattativo di quello tratteggiato dal PTA. Nessun edificio è coinvolto (salvo quelli in fondo a via Peduzza, ma solo nel corso dei lavori), pochissimi lotti sono drasticamente compromessi, nessun abitato è tagliato fuori, tutti i boschi sono risparmiati, si evitano i complicati e dirompenti marchingegni proposti dal PTA per gli svincoli, che ora invece sono risolti tutti a raso. Ma soprattutto - in termini urbanistici - la tangenziale acquista una funzione ben più interessante per Somma di quella assegnatale in origine, e cioè di mero canale per snellire i flussi di traffico relativi a Malpensa 2000, in quanto ora le sue pur limitate connessioni con la viabilità locale (solo una in più rispetto al disegno del PTA, quella di via Ronchi) la rendono molto funzionale in ordine alla accessibilità diretta dei quartieri periferici occidentali e del loro disimpegno generale, non facendoli più dipendere nel rapporto con gli altri dalla disordinata e poverissima viabilità interna e dal solo anello di corso Europa-Repubblica, salvo ovviamente che per i movimenti rivolti al centro cittadino. Sotto tale profilo questo tracciato di Piano svolge il compito che il PRG vigente affida a quella circonvallazione ovest che non è stata mai realizzata ma di cui restano tracce nella via Paradiso, peraltro non trascurabili (come vedremo). Certo, di fronte a questi vantaggi vanno pure considerati gli impatti negativi, che infatti non mancano. Ma quelli inerenti da questa soluzione appaiono senz'altro minori degli impatti che avrebbe avuto il tracciato A del PTA, per non dire degli impatti (e della minore utilità e/o convenienza) che hanno portato a scartarlo.

Una notazione finale sull'argomento delle bretelle e della tangenziale va fatta circa il loro rapporto col PTC. Salvo che nel tratto più elevato che rientra nella zona "IC" di Somma, la bretella attraversa una zona "G1" del PTC, cioè di quelle che non sono fra le più protette dal Parco. Questo non toglie che questa zona abbia importanti qualità (la "Campagna Grande", il poggio, la valletta, i bei boschi), sicché appare inopportuno chiedere una modifica del perimetro della zona "IC" di Somma per ricompenderci appunto la bretella, che col Parco non ha nulla a che fare. Invece la tangenziale progettata corre proprio lungo il frastagliato margine posto dal PTC, che viene tagliato continuamente passando ora dentro, ora fuori. Questo fa carezzare l'idea di chiedere un suo adattamento alla configurazione planimetrica del nuovo asse stradale, che però oggi non è rilevabile sul terreno. Pertanto, come suggerito dall'Ente Parco, la soluzione

adottata è di mantenere anche qui il perimetro della zona "IC" di Somma così come è riportato dal PTC (con gli aggiustamenti topografici locali di cui si è detto nel paragrafo 4.1.), e di rimandare la sua pur auspicabile modifica a una fase successiva.

5.1.2.

A un livello gerarchico inferiore si collocano le indicazioni del PRG per la viabilità portante di rango cittadino.

Il primo intervento da segnalare mira direttamente a ridimensionare la funzione catalizzatrice del Sempione non tanto quale asse territoriale ormai consolidato, ma nei suoi tratti urbani e cioè le congestionate via Milano e via Mazzini, creando - nelle zone a valle della ferrovia - un nuovo percorso alternativo sulla stessa direttrice, una sorta di "passante" interno simile (ma solo per quanto concerne il dirottamento del traffico) a corso Europa-Repubblica. Esso si stacca dalle rotatorie della SS.33 sull'estremo confine est del comune - quella dove giungerà la bretella di Arsago e quella già in costruzione all'altezza di via Soragna - e ritorna in via Mazzini il più lontano possibile. Il "passante" è ottenuto congiungendo due tratti stradali esistenti che possono essere agevolmente potenziati - e cioè ristrutturati, allargati, attrezzati ecc. - e che richiedono solo completamenti tutto sommato modesti, i quali si uniscono vicino alla piazzetta della stazione ferroviaria. Questo in realtà sarebbe stato il posto ideale, ma si è dovuto escluderlo perché bisognerebbe ridisegnarla completamente abbattendo i suoi alberi e soprattutto rimodellare il vicino parcheggio pubblico che oggi occupa l'ex sedime ferroviario, il quale è tuttora di proprietà delle FS.

Il tratto verso sud-est è costituito dalla via IV Novembre, da migliorare in vari segmenti e soprattutto da prolungare con una sezione adeguata non solo da via Soragna in giù, dove esiste già in embrione, ma proprio fino al confine comunale, con un nuovo percorso dapprima di fianco alla massicciata, ma che poi svolti per arrivare appunto alle rotatorie di cui sopra. In questo modo non solo si apre una nuova direttrice per i flussi locali in transito, ma si valorizza di parecchio tutta la zona emarginata che sta a nord di via Albania, da via Locatelli in giù, la quale diventa estremamente accessibile e dunque molto appetitosa per le attività produttive e terziarie che già caratterizzano i luoghi.

Dall'altra parte il tratto verso nord-ovest si realizza unendo via Mosterts a via Cadorna molto meglio di quanto non avvenga oggi, e superando problemi non impossibili. Tra la piazzetta della stazione e via Colombo l'allargamento della via Mosterts fino a 7 m può avvenire sul sedime attuale, riaprendo però il segmento che oggi è "invaso" da un giardino privato e allineandosi con il muro di sostegno verso la ferrovia, che corre più in basso. Invece i primi 200 m circa di via Cadorna vanno interamente rifatti stando più in basso e invadendo un poco l'attuale sedime ferroviario, per cui bisogna spostare il muro di sostegno, cosa possibile in quanto i binari di corsa e l'armamento delle linee elettriche passano sufficientemente lontano, mentre la parte finale può essere facilmente potenziata fino al suo innesto in via Mazzini.

In complesso il risultato atteso da questi interventi (che abbiamo già volutamente definire coraggiosi, ma non impossibili) è di duplicare la attuale capacità di traffico del tratto urbano del Sempione e quindi di permetterlo in modo drastico, nonché di dare ossigeno alle non piccole porzioni di Somma che oggi sono soffocate e declassate dalla ferrovia (prima fra tutte l'*enclave* dell'ex Manifattura Bellora), il tutto mediante una semplice strada di 7 m. Di questi vantaggi godrebbe naturalmente anche il semi-anello di corso Europa-Repubblica.

Quanto alle vie Mazzini e Milano, una volta sottratte agli obblighi attuali e introdotto almeno in parte un senso unico di marcia, vi si potrà realizzare un largo marciapiede che favorirà e invoglierà gli spostamenti pedonali, oltre ad abbellirle con alberate e attrezzarle per il parcheggio a rotazione.

Dirottato all'esterno il grosso del traffico in transito, come carichi veicolari da gestire (vedi PUT) resteranno quasi soltanto quelli interni, con flussi totali futuri nella rete locale sensibilmente inferiori a quelli di oggi.

5.1.3.

Circa la necessità di rendere più fluido il rapporto spaziale esistente e di facilitare i collegamenti fra le zone a monte della ferrovia con quelle a valle, occorre dirottare il più possibile il traffico di Mezzana, Monte Ameno e dintorni dalle strozzature dei sottopassi ferroviari attuali, che non sono allargabili e impongono senz'altro la ricerca di alternative sostanziali, evitando però che un altro itinerario passante locale assuma indesiderate funzioni di rango sovracomunale, come faceva la circonvallazione proposta dal PRG vigente ma rimasta sulla carta. Pertanto qui l'indicazione principale è la realizzazione di un nuovo sovrappasso ferroviario tra via Bianco Isaia e via Mosterts, entrambe da potenziare, ma quest'ultima intesa proprio come segmento della strada di scorrimento interno alternativa al Sempione appena descritta. Questo sovrappasso è collocato nel punto più vicino alla stazione dove la differenza di quota con il piano dei binari lo consente, e ha molte funzioni oltre a quella di sostituire l'attuale passaggio a livello tra via Mameli e via De Amicis (destinato a sparire) perché avvicina di molto i quartieri a monte della ferrovia alla viabilità urbana principale e offre ulteriore accessibilità all'area dell'ex Manifattura Bellora. Poiché la via Bianco Isaia non potrà essere allargata più di tanto, il Piano indica uno sbocco più efficace per questo condotto (che sostituisce evidentemente il vecchio e stretto sovrappasso di via Colombo) completandolo con un breve tronco stradale che porta direttamente a via XXV Aprile, destinata ad avere un ruolo più importante di quello attuale.

Da qui infatti si diramano due interventi di minor momento, ma sicuramente più semplici da realizzare in tempi brevi: il prolungamento di via dei Laghetti fino a collegarla a via dei Prati Lago, con due ritorni a Mezzana sulla via De Amicis³⁸, e la ristrutturazione dell'anello che avvolge da lontano Monte Ameno, costituito dalla strada delle Motte e da via Lazzaretto, con ritorno sia sulla via Bianco Isaia che sul cavalcavia (e quindi sul Sempione), anch'essi da potenziare.

5.1.4.

Invece il riassetto della rete stradale principale dei quartieri periferici di Somma comporta l'individuazione degli elementi portanti nel confusissimo disegno attuale confermando ovviamente l'importanza di quelli esistenti, che sono l'anulare di corso Europa-Repubblica, le radiali di via Giusti, via Briante, via Villosesi e via Alberto da Somma, nonché la spezzata di via del Rile-via Goito. Il supporto principale per tale operazione è fornito dalla nuova tangenziale ovest e in parte anche dalla nuova bretella di Arsago, o meglio dai pochi contatti che queste strade di scorrimento esterne hanno con la viabilità locale. E' dunque a partire dalle intersezioni a raso elencate sopra che emergono le nuove gerarchie locali sulle quali distribuire i carichi di traffico complessivi, le quali rafforzano il rango di via Giusti, via Briante e via Alberto da Somma, ma non quello delle altre. In cambio sono promosse due radiali oggi meno importanti e cioè anzitutto la più baricentrica e meno compromessa via Ronchi, e in minor misura il tracciato che da via Valle-Molino Secco lambisce a sud la zona sportiva.

Per completare l'intelaiatura tale impianto va comunque connesso anche da percorsi trasversali di tipo cittadino, più robusti di quelli che si vedono nel tessuto minore dei quartieri racchiusi negli spicchi. Allo scopo il Piano indica la via Paradiso, opportunamente completata, e una nuova strada di cintura più a ovest, entrambe orientate grosso modo da sud a nord, dove si avvicinano, e distanziate mediamente di circa 350 m. La via Paradiso - prolungamento di via Casale - è un fossile della abortita arteria di circonvallazione ovest del PRG vigente, di cui conserva però il grosso calibro. Oggi ha un ruolo relativamente marginale, ma prolungata a nord di circa 500 m più o meno sul percorso già previsto dal PRG vigente, può servire (o drenare) molto meglio di ora tutti i quartieri periferici che stanno tra via Briante e via Moncarletto, una radiale fin qui minore ma con buone prospettive di valorizzazione. Invece la nuova cintura

³⁸ In realtà si era pensato di prolungare la via Prati Lago fino allo snodo di via Don Selva, come sarebbe stato di gran lunga meglio, ma passare nel prato non lontano dalla Madonna della Ghianda è sembrato troppo azzardato.

occidentale - che passa in spazi ancora non urbanizzati - chiude una volta per tutte l'espansione cittadina a ovest, ribadendo in tale funzione il ruolo della tangenziale³⁹ e collegando i punti di arrivo finale di tutte le radiali di questo quadrante, minori o maggiori che siano, esclusa ovviamente la via Ronchi, che al contrario le fa da cordone ombelicale nei riguardi della tangenziale stessa. Approfittando del fatto che la lunga galleria della terza tratta della tangenziale sarà in buona parte artificiale, questa cintura le si sovrappone appena giunge a toccarla e ne assume l'andamento, e quindi disimpegna una zona che va da via Valmirolo (dove arriva con un altro avvolgimento) alla cascina Peduzza (dove infine si sfrangia nell'abitato rado).

5.1.5.

Per gli interventi indicati per la viabilità locale minore si rimanda alla tavola 1, che parla da sola. In generale le nuove strade previste dal PRG mirano a completare percorsi che oggi sono a fondo cieco (p. es. la via Monte Sordo, la via Sale), a raccordare meglio internamente singole zone, a chiudere anelli, a facilitare la circolazione, e soprattutto a rendere accessibili molte sacche interne delle periferie oggi tagliate fuori e a suddividere in isolati regolari le previste aree di espansione residenziali e produttive. L'intento complessivo è di trasformare l'odierno disegno viabilistico "ad alberi" con tanti rami indipendenti sostenuti da tronchi comunque debolissimi, in uno "a rete" sempre gerarchizzata, ma più razionalmente e con migliori interconnessioni fra le parti. In particolare, a molte della ferrovia - ridimensionate radicalmente tutte le ambizioni del PRG vigente per Monte Ameno - emerge lo sforzo di fornire almeno un elemento portante all'infelicitissima viabilità esistente nella periferia est di Mezzana, che andrebbe tutta rimessa a norma e dove il miglior candidato a fungere da spina dorsale appare la via Pascoli, la sola che ha il calibro necessario e che inoltre può sboccare senza moltissimi problemi in uno svincolo attrezzato che porta alla viabilità principale esterna (salvo entrare nel vicino comune di Arsago con un raccordo diretto al tratto di bretella che passa nel suo territorio).

5.1.6.

Una nota a parte richiedono anche le frazioni, e in particolare Case Nuove, dove si tratta di costruire condizioni di accessibilità completamente diverse da quelle esistenti in vista del suo futuro destino e dove infatti - oltre a ridisegnare qualche nuovo tracciato già previsto dal PRG vigente - è indicato un sistema pure a rete di strade in parte esistenti da potenziare, in parte nuove, tale da conformare isolati il più regolari possibili, e cioè i comparti X. A Maddalena invece sono previsti solo i due completamenti di cui s'è detto nel paragrafo 3.5, indispensabili per agevolare la circolazione introducendo dei sensi unici e per dare un limite al paese. A Coarezza, per le stesse ragioni, le novità si riducono al prolungamento di una breve via fondo cieco e al potenziamento di qualche altra stradina strettissima e di alcuni itinerari di visita al Parco.

5.2. La zonizzazione

5.2.1.

Sulle zone A2 e B c'è poco da dire, perché si tratta degli insediamenti prevalentemente residenziali esistenti. I nuclei storici delle frazioni sono delimitati come s'è detto nel paragrafo 4.3. e le zone B come spiegato nel paragrafo 4.4, dove s'è già visto che rispetto al PRG vigente i cambiamenti riguardano l'unificazione dei parametri urbanistici di tutte le ex zone B1, B2, B3 e B4 in quelli della nuova zona B1 e la ricomprensione in quest'ultima di molte ex zone G, M ed E.

Le zone di espansione C si trovano solo nell'abitato principale, sia a valle che a monte della ferrovia, e ovviamente ricadono tutte nella zona acustica A del PTA. Si tratta di aree

³⁹ Tra cintura e tangenziale il PRG indica solo verde di protezione, cioè rimboschimento.

di una certa consistenza da organizzare come veri e propri nuovi quartieri di “città-giardino”, le quali sono individuate nella Cartografia di progetto con i seguenti criteri:

- che siano già inserite a qualche titolo nel PRG vigente, il più delle volte come zone per servizi e attrezzature M il cui vincolo non è più rinnovabile;
- che siano grosse sacche interne o marginali della polilobata periferia esistente, terre derelitte che la nuova viabilità renderà finalmente accessibili;
- che siano suoli liberi compresi tra le cinture esterne create a ovest di Somma e a nord di Mezzana, da intendere quali completamenti definitivi dell'abitato.

5.2.2.

Per quanto riguarda le zone D esistenti, la loro individuazione aggiorna quella compiuta dal PRG vigente tenendo conto delle ultime Varianti apportatevi.

Le zone D di progetto sono poste solo nella periferia di Somma dove - indipendentemente dalla zonizzazione acustica del PTA - sono collocate nei quadranti più penalizzati dal rumore dei decolli aerei, e cioè quelli a sud e sud-est, adottando i medesimi criteri di cui s'è detto per le zone C e tenendo inoltre conto delle opportunità create dal nuovo “passante” viario interno parallelo alla ferrovia (vedi punto 5.1.2). In maggioranza - specie se si trovano vicino all'abitato - si tratta di zone D2, cioè destinate ad insediamenti terziari e commerciali.

5.2.3.

I comparti speciali X di Somma sono sei e corrispondono alla ex ferriera presso il ramo nord della SS.33, sotto il Lazzaretto, alle due aree industriali dismesse dell'ex Lanificio di via Visconti-corso Europa, a quella dell'ex stabilimento Pirelli di via Trieste-via Villorosi-via Piave, all'area ancora parzialmente attiva dell'ex Manifattura Bellora di via Mosterts-via Galli, e all'area dall'ex Mollificio Garzonio di via Galilei, che invece oggi ospita un'attività da dismettere (vedi punto 1.2.3. e paragrafo 3.7).

Invece i numerosi comparti speciali Y di Case Nuove corrispondono a tutti gli isolati esistenti nelle zone acustiche A e B e a quelli creati con la nuova viabilità di cui s'è detto sopra al punto 5.1.3, senza fare distinzioni tra le attuali aree residenziali, produttive o terziarie, secondo gli intenti esposti alla fine del paragrafo 3.5. Anche l'area della scuola elementare viene inserita in un comparto y, intendendosi che tutta la problematica scolastica di Case Nuove va rivista anche in ordine ai suoi attuali rapporti con quella di Vizzola Ticino⁴⁰.

5.2.4.

Le aree assegnate a funzioni pubbliche e/o di interesse generale sono individuate in modo da confermare - oltre ovviamente a tutte quelle esistenti che non richiedono cambiamenti - le indicazioni previsionali del PRG vigente (ex zone M) che conservano ancora senso e che sono rinnovabili secondo le disposizioni della sentenza 179/99 della Corte Costituzionale. I criteri adottati in merito sono quelli esposti all'inizio del paragrafo 4.7., per cui compaiono numerose aree di proprietà non pubblica, ma privata, senza che ciò alluda a un vincolo preordinato all'esproprio. Naturalmente si è tenuto conto anche delle aree ascrivibili a questa categoria riportate nel PTA (dalle parti dell'aerostazione ma fuori dal sedime aeroportuale) e dal PTC (vedi paragrafo 2.3).

Per il resto - salvo che a Case Nuove, dove sono vincolate diverse nuove aree in ordine al rimodellamento generale della frazione - si tratta di:

- alcuni modesti ampliamenti di terreni scolastici o sportivi, oppure di giardini pubblici esistenti;
- nuove aree standard inserite sia nelle zone C e D di espansione o nei comparti speciali X e Y, sia nei loro pressi, con la funzione di specificare alcuni connotati ritenuti importanti dell'equipaggiamento urbanistico dei nuovi insediamenti (prescindendo però dalla quantità complessiva di standard che essi devono comunque assicurare entro la propria

⁴⁰ Oggi gli scolari Vizzola frequentano la scuola di Case Nuove, ma la cosa appare priva di senso. Domani si dovrà certamente fare il contrario.

superficie territoriale, che è stabilita dalle NTA) e allo stesso tempo di arricchire la dotazione degli insediamenti vicini esistenti;

- attrezzature private esistenti che ora vengono classificate di interesse generale ai sensi della legislazione vigente (in particolare quelle di tipo sportivo e/o ricreativo; ma lo stesso vale per qualche parcheggio, attrezzatura assistenziale, scolastica, religiosa, ecc.).

Evidentemente, la rilettura selettiva delle ex zone M del PRG vigente e l'introduzione di questi ultimi criteri portano a un disegno generale delle aree assegnate a funzioni pubbliche e/o di interesse generale abbastanza diverso da quello precedente. Per tutti gli altri aspetti di questa materia si rimanda come sempre al Piano dei Servizi dell'Allegato 1.

5.2.5.

Come si è visto nel paragrafo 4.8, il nuovo tipo di regolazione dei giardini privati ha portato a una drastica selezione qualitativa delle aree che oggi ricadono nella zona G del PRG vigente (ora eliminata), la quale si sposa con una parallela rilettura delle zone agricole. Ne escono due nuove indicazioni cartografiche: una sotto forma di "aree verdi da preservare integralmente", che comprendono i parchi e i giardini ritenuti sacri e intoccabili per il loro grande pregio e le fasce agricole di cintura, non edificabili; e l'altra sotto forma di notazione per così dire procedurale, che segnala la presenza di altri giardini notevoli nelle zone prevalentemente residenziali A2 e B.

Le residue zone agricole E entro la zona "IC" del PTC (che pure fanno parte della grande categoria del verde privato) sono invece evidenziate dalla mancanza di campiture.

5.2.6.

L'intento seguito dal PRG nel disegno degli spazi aperti extraurbani è di prescindere - soprattutto per gli aspetti paesistici e ambientali - dalla delimitazione formale delle zone "IC" del PTC, anche se nella Cartografia di progetto e nell'architettura delle NTA i due ambiti territoriali sono tenuti ben distinti. In particolare, per assicurare la massima continuità sostanziale alle aree boscate e ai coltivi, i loro margini sono assunti come elementi vincolanti per la delimitazione delle zone "edificabili" (diversamente da come fa il PRG vigente, che si appoggia sul catasto), e lo stesso vale per ogni percorso rurale e corso d'acqua, nonché per le fasce di rispetto fluviali (laddove non sono già superate).

Comunque, la grandissima maggioranza degli spazi aperti extraurbani si trova fuori dalle zone "IC" e - come abbiamo detto più volte - la sua regolazione viene affidata direttamente al PTC, che il PRG riporta scrupolosamente nelle proprie tavole.

5.3. *La rappresentazione cartografica delle modalità attuative, degli altri vincoli e delle zone omogenee*

Oltre che nella tavola 3 dei vincoli generali, i quali sono ripresi dai documenti ufficiali che li formalizzano, tutte le circostanze nelle quali l'attuazione del PRG all'interno delle zone "IC" del PTC richiede particolari cautele e/o adempimenti specifici da parte di chi interviene sono evidenziate nella tavola 1. Si tratta dei seguenti casi contemplati dalle NTA:

- edifici classificati (articolo 6, commi 5, 6 e 7 dell'articoli 12 e articoli 12, 21, 22, 23 e 24);
- giardini privati notevoli nelle zone A2, B1 e B2 (articolo 10 comma 2);
- convenzionamento delle concessioni edilizie (articoli 4 e commi 3 degli articoli 13, 14 e 15);
- formazione e convenzionamento di piani esecutivi (articoli 5 e commi 3 degli articoli 13, 14, 15 e 19).

Queste indicazioni cartografiche vanno utilizzate insieme a quelle dello Studio Geologico dell'Allegato 2, che a loro volta riguardano cautele o disposizioni vincolanti.

In questo modo si mira ad integrare nei documenti del PRG praticamente tutti gli elaborati e i materiali tecnici da utilizzare per il governo del territorio sommeso, e quindi

ad agevolare quanti useranno il nuovo Piano, facendone uno strumento di lavoro davvero completo.

Quanto infine alle zone territoriale omogenee del Dl. 1444/68, il seguente prospetto come esse si correlano con quelle indicate nella Cartografia di progetto del PRG:

*zone territoriali
omogenee Dl.
1444/68*

zone del PRG

A	A2
B	B1, B2, X e aree verdi da preservare integralmente
C	C
D	D1, D2 e Y
E	E
F	Aree ospedaliere e scolastiche superiori nell'abitato di Somma Aree "R" e "D" nell'ambito esterno delle zone "IC" del PTCO