



# **CITTA' DI BUSTO ARSIZIO**

(PROVINCIA DI VARESE)

9° Settore – Ufficio Pianificazione Attuativa

**AGGIORNAMENTO E INTEGRAZIONI AL VIGENTE  
DOCUMENTO DI INQUADRAMENTO PER L'ATTUAZIONE DEI  
PROGRAMMI INTEGRATI DI INTERVENTO**

**L.R. 16 marzo 2005, n. 12 e s.m.i. (art. 25, primo comma, e articoli 87 – 92)**

(Il vigente Documento di Inquadramento è stato approvato con deliberazione di  
Consiglio Comunale n°36 del 18 Aprile 2007)

**OTTOBRE 2008**

# **Città di Busto Arsizio**

**Sindaco**

**Sig. Gianluigi Farioli**

**Assessore all'Urbanistica**

**Sig. Giampiero Reguzzoni**

Redazione Tecnica a cura di:

9° Settore – Ufficio Pianificazione Attuativa

(Dirigente: Dott. Arch. Roberto Brugnoli)

## **INDICE:**

### **1. Premessa generale**

### **2. L'evoluzione normativa**

- 2.1 "Proposta di Piano Territoriale Regionale" (DGR n. 6447 del 16 gennaio 2008)
- 2.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Varese
- 2.3 Piano Territoriale d'Area Malpensa
- 2.4 Piano Strategico di Busto Arsizio e degli ambiti territoriali dei Comuni di Gallarate e Legnano
- 2.5 Legge Regionale n° 4 del 14 Marzo 2008 "Ulteriori modifiche e integrazioni alla L.R. n° 12 /2005 per il Governo del territorio"

### **3. Stato di attuazione del vigente Documento di Inquadramento**

### **4. Estensione del vigente Documento di Inquadramento**

- 4.1 Premesse
- 4.2 Indirizzi programmatici
- 4.3 Servizi qualitativi di rilevante interesse pubblico
- 4.4 Ambiti territoriali integrativi
  - 4.4.1 Estensione del D.I. alle Aree ricadenti nel perimetro del Centro Direzionale - Programma Attuativo del Polo Urbano Integrato di Busto Arsizio ex L.R. 10/99
    - Allegato A -
  - 4.4.1.1 Premesse
  - 4.4.1.2 Obiettivi
  - 4.4.2 Estensione del D.I. alle Aree destinate a pubblici servizi interessate da vincoli espropriativi decaduti
  - 4.4.3 Estensione del D.I. alle Aree destinate all'agricoltura (ex art. 89 L.R. 12/05 e s.m.i.)
  - 4.4.4 Estensione del D.I. alle aree ricadenti nell'ambito urbano interessato dal Collegamento ferroviario Saronno-Malpensa – Allegato B -

## **1. Premessa generale**

Con deliberazione n.36 del 18 Aprile 2007, il Consiglio Comunale di Busto Arsizio ha approvato, in conformità a quanto disposto dall'art. 25, comma 7, della LR 12/2005, il Documento di Inquadramento per la programmazione integrata di intervento, individuando, con tale atto, le politiche e gli obiettivi di sviluppo territoriale da perseguirsi mediante ricorso al modulo operativo della programmazione integrata di intervento, esplicitando, nel contempo, i relativi criteri di indirizzo e le azioni di promozione e di valorizzazione del territorio comunale.

Ad un anno dall'entrata in vigore del vigente Documento di Inquadramento, si evidenzia la necessità di procedere all'integrazione e all'aggiornamento delle previsioni in esso contenute, e ciò in ragione, da un lato, dell'intervenuta approvazione di specifiche normative di settore (di rango nazionale e regionale) che esplicano i propri effetti anche nei procedimenti di riqualificazione e valorizzazione territoriale (si pensi, ad esempio, alle nuove disposizioni in materia di VAS – Valutazione Ambientale Strategica – di Piani e Programmi, di cui al D.Lgs. 152/2006, recentemente novellato dal D.Lgs. 4/2008, ed alle correlate deliberazioni regionali di dettaglio – cfr. DCRL n. VIII/351 del 13.3.2007 e DGRL n. VIII/6420 del 27.12.2007), e, dall'altro, dall'avvento di strumenti di programmazione territoriale di area vasta, quali il Piano Territoriale Regionale (in fase di approvazione definitiva) ed il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Varese.

Sempre con riferimento agli strumenti di programmazione territoriale approvati successivamente all'assunzione, da parte del Consiglio Comunale di Busto Arsizio, del vigente Documento di Inquadramento, nel maggio 2007 – a seguito di pubblicazione sul BURL - ha acquistato efficacia il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Varese (approvato con deliberazione del Consiglio Provinciale n. 27 dell' 11.4.2007).

La sostanziale modifica dello scenario di riferimento programmatico, unitamente agli obblighi di adeguamento dei propri strumenti urbanistici

discendenti dalla LR 12/2005, impongono, conseguentemente, all'Amministrazione Comunale di effettuare una complessiva opera di ottimizzazione e di aggiornamento delle proprie scelte di programmazione e di sviluppo territoriale, al fine di assicurare il corretto coordinamento con le disposizioni legislative e con gli strumenti di pianificazione territoriale di rango sovraordinato nel frattempo intervenuti.

Nella prospettiva sin qui descritta, dunque, il presente atto è finalizzato ad integrare gli obiettivi, le politiche e le azioni strategiche, già declinate nel vigente Documento di Inquadramento, in rapporto al mutato quadro di riferimento programmatico, al fine di assicurare l'armonica valorizzazione del territorio comunale, promuovendone, al contempo, il complessivo livello di competitività.

In tal senso, peraltro, il presente Documento, in quanto atto di "sintesi" dell'insieme delle azioni e degli obiettivi strategici di sviluppo urbanistico e territoriale perseguiti dall'Amministrazione comunale, costituisce, altresì, strumento di riferimento e di raffronto per ogni intervento di trasformazione edilizia ed urbanistica del territorio, da attuarsi anche a mezzo degli ordinari strumenti attuativi del vigente PRG (quali piani di lottizzazione, piani particolareggiati e piani di recupero), ovvero mediante ricorso allo Sportello Unico per le Attività Produttive (di cui all'art. 5 del DPR 447/98 e all'art. 97 della LR 12/2005 e s.m.i.).

Conclusivamente, dunque, l'aggiornamento e l'integrazione del vigente Documento di Inquadramento costituisce atto di definizione - alla luce del sopravvenuto quadro di riferimento programmatico - del complesso degli indirizzi e degli obiettivi di trasformazione urbanistico territoriale da promuoversi attraverso il modulo operativo della programmazione integrata di intervento, ovvero mediante gli ordinari strumenti di governo del territorio.

## **2. L'evoluzione normativa**

### **2.1 "Proposta di Piano Territoriale Regionale" (DGR n. 6447 del 16 gennaio 2008)**

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento di pianificazione di livello regionale, disciplinato dall'art. 19 della L.R. 11 marzo 2005, n. 12, che costituisce atto fondamentale di indirizzo, agli effetti territoriali, della programmazione regionale di settore, nonché documento di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale dei comuni e delle province.

In tal senso, il PTR costituisce utile riferimento per orientare ed indirizzare gli atti di pianificazione di maggiore dettaglio, essendo il medesimo Piano specificamente finalizzato all'indicazione degli obiettivi principali di sviluppo socio-economico del territorio regionale, nonché all'individuazione del quadro delle iniziative sotteso alla realizzazione delle infrastrutture e delle opere di interesse regionale e nazionale, oltre che dei criteri operativi per la salvaguardia dell'ambiente, definendo, sulla base di tali elementi, le linee orientative dell'assetto del territorio regionale, gli indirizzi generali per la prevenzione del rischio geologico, idrogeologico e sismico e gli indirizzi per la programmazione territoriale di comuni e province, in relazione agli obiettivi prioritari di interesse regionale (cfr. art. 19, comma 2, L.R. 12/2005).

Come dianzi anticipato, sebbene non ancora definitivamente approvato da parte dei competenti organi consiliari, il PTR è ormai giunto ad una fase piuttosto avanzata del procedimento di redazione, avendo la Giunta Regionale recentemente licenziato il testo del Documento di Piano da sottoporre al Consiglio per l'approvazione, unitamente ai relativi elaborati grafici (cfr. DGRL n. VIII/6447 del 16 gennaio 2008).

Ciò posto, non sembra si possa prescindere, ai fini che in questa sede maggiormente interessano, dai contenuti ed elementi desumibili dal suddetto Documento, sebbene nella sua versione non definitiva, stante, peraltro, la rilevanza e l'entità delle previsioni che interessano il quadrante territoriale in cui è inserito il Comune di Busto Arsizio.

Occorre, al riguardo, premettere che il Documento di Piano del PTR assume un'impostazione metodologica che, partendo dall'analisi della situazione di fatto dell'intero territorio regionale, nonché dei tre macro obiettivi cui è ispirata la programmazione regionale (cfr. Programma Regionale di Sviluppo della VIII legislatura, approvato con DCR n. VIII/25, pubblicata sul BURL, 2° supplemento straordinario al n. 45, del 26 ottobre 2005 – *“rafforzare la competitività dei territori della Lombardia, riequilibrare il territorio lombardo, proteggere e valorizzare le risorse della regione”*), individua un'articolata serie di obiettivi volti alla concretizzazione ed attuazione della medesima programmazione regionale, sulla base di una visione strategica, trasversale ed integrata. Tali obiettivi vengono a loro volta declinati in specifici “obiettivi tematici”, scaturiti dall'integrazione dei singoli obiettivi settoriali, nonché in “obiettivi dei sistemi territoriali”, relativi ai sei “sistemi” individuati dal piano.

Ciò premesso, si richiamano, in sintesi, gli obiettivi territoriali proposti dal PTR (cfr. Documento di Piano del PTR, pag. 25):

- *“assicurare a tutti i territori della regione ed a tutti i cittadini l'accesso ai servizi pubblici e di pubblica utilità, attraverso una pianificazione integrata delle reti della mobilità, tecnologiche, distributive, culturali, della formazione, sanitarie, energetiche e dei servizi;*
- *migliorare la qualità e la vitalità dei contesti urbani e dell'abitare nella sua accezione estensiva di spazio fisico, relazionale, di movimento e identitaria (contesti multifunzionali, accessibili, ambientalmente qualificati e sostenibili, paesaggisticamente coerenti e riconoscibili) attraverso la promozione della qualità architettonica degli interventi, la riduzione del fabbisogno energetico degli edifici, il recupero delle aree degradate, la riqualificazione dei quartieri ERP, l'integrazione funzionale, il riequilibrio tra aree marginali e centrali, la promozione dei processi partecipativi;*
- *porre le condizioni per un'offerta adeguata alla domanda di spazi per la residenza, la produzione, il commercio, lo sport e il tempo libero,*

*agendo prioritariamente su contesti da riqualificare o da recuperare e riducendo il ricorso all'utilizzo di suolo libero;*

*- realizzare, per il contenimento della diffusione urbana, un sistema policentrico di centralità urbane compatte, ponendo attenzione al rapporto tra centri urbani e aree meno dense, alla valorizzazione dei piccoli centri come strumenti di presidio del territorio, al miglioramento del sistema infrastrutturale, attraverso azioni che controllino l'utilizzo estensivo di suolo;*

*- riequilibrare ambientalmente e valorizzare paesaggisticamente i territori della Lombardia. Anche attraverso un attento utilizzo dei sistemi agricolo e forstale come elementi di ricomposizione paesaggistica, di rinaturalizzazione del territorio, tenendo conto delle potenzialità degli habitat;*

*- valorizzare in forma integrata il territorio e le sue risorse, anche attraverso la messa a sistema dei patrimoni paesaggistico, culturale, ambientale, naturalistico, forestale, e agroalimentare e il riconoscimento del loro valore intrinseco come capitale fondamentale per l'identità della Lombardia;*

*- promuovere l'integrazione paesistica, ambientale e naturalistica degli interventi derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio, tramite la promozione della qualità progettuale, la mitigazione degli impatti ambientali, e la migliore contestualizzazione degli interventi già realizzati;*

*- realizzare la pianificazione integrata del territorio e degli interventi, con particolare attenzione alla rigorosa mitigazione degli impatti, assumendo l'agricoltura ed il paesaggio come fattori di qualificazione progettuale e di valorizzazione del territorio;"*

Il documento di programmazione in esame assume, inoltre, quale metodo organizzativo primario della programmazione territoriale, il "modello policentrico", rilevando come tale impostazione sia espressamente finalizzata a "promuove lo sviluppo di network di territori, ciascuno con funzioni diverse e complementari, secondo un modello di svilup18/04/2008po più equilibrato, da un punto di vista

*sociale ed economico”, consentendo “di avvicinare i servizi a tutti i territori lombardi, per offrire ad essi le medesime opportunità di sviluppo e, non secondariamente, perché viene ritenuto un assetto che richiede una minore domanda di mobilità, con tutte le conseguenze positive che, a cascata, comporta: minori investimenti per infrastrutture e minori costi di gestione; minore consumo di suolo e minore frantumazione del territorio agricolo; risparmio energetico; minore congestione; minore inquinamento atmosferico, in definitiva una migliore qualità della vita e una maggiore competitività. Questi aspetti devono essere perseguiti nell’ipotizzare l’assetto della regione e quindi delle conseguenti politiche” (cfr. Documento di Piano del PTR, pag. 29).*

In tale contesto, peraltro, la programmazione regionale prende atto delle polarità storiche presenti sul territorio – tra le quali è espressamente annoverato l’asse del Sempione – annotandone la funzione di “ossatura portante” del sistema insediativo, e cogliendone, al contempo, le prospettive di sviluppo (“*l’Aeroporto di Malpensa e il Nuovo Polo Fieristico Rho-Però possono svolgere il ruolo di attrattore autonomo di funzioni ... (omissis) Lo scenario di sviluppo possibile è quello di un’area ad elevata accessibilità, che potrebbe comprendere anche Novara come nodo secondario di gravitazione. Il governo delle trasformazioni, anche di livello micro, è fondamentale per non compromettere ambiti di pregio e per cogliere l’occasione di insediare funzioni di alto rango, per le quali è necessaria una elevata qualità ambientale del contesto. Si tenga presente, infatti, che l’area di trasformazione comprende parte del Parco Regionale del Ticino: i nuovi insediamenti dovranno perciò tendere in primo luogo a riutilizzare gli spazi dimessi dalle vecchie industrie, contribuendo così anche alla riqualificazione dell’area”*; cfr. Documento di Piano del PTR, pag. 31).

Tali obiettivi rappresentano, per la pianificazione comunale, elementi di riferimento essenziali per orientare e coordinare le scelte locali, consentendo di pervenire ad una lettura del territorio in una “*logica sistemica entro la quale dare senso ed efficacia all’azione di progettazione urbanistica degli enti locali ... aperta a riconoscere le*

*occasioni di sviluppo presenti in un contesto ben più ampio, e naturalmente non riconducibile a quello dei contesti amministrativi”.*

In tal senso, nel riconoscere specifica rilevanza agli strumenti di cooperazione interistituzionale per la progettazione condivisa delle trasformazioni territoriali (Accordi di programma e Piani territoriali d’area), il PTR ritiene elementi essenziali di riferimento pianificatorio fattori quali: l’ordine e la compattezza dello sviluppo urbanistico, l’equipaggiamento con essenze verdi, a fini ecologico - naturalistici e di promozione della qualità dell’ambiente urbano, l’adeguato assetto delle previsioni insediative, in rapporto alla funzionalità degli assi viabilistici su cui esse si appoggiano, lo sviluppo delle reti locali di “mobilità dolce” (pedonale e ciclabile), la valorizzazione delle risorse culturali, monumentali, storiche diffuse nel territorio (cfr. Documento di Piano del PTR, pag. 49), assumendo, peraltro, quale finalità primaria della pianificazione locale *“il riordino dell’assetto urbano esistente, in rapporto sia allo stadio di urbanizzazione generale della nostra regione, sia agli obiettivi delle politiche territoriali volti al prioritario recupero degli ambiti urbani e degli edifici abbandonati e sottoutilizzati nonché al contenimento dell’uso del suolo agricolo e naturale”.*

Il PTR dedica, inoltre, particolare attenzione alla necessità di assumere, all’interno degli strumenti di pianificazione urbanistica, *“una logica di prevenzione del degrado urbano, promuovendo scelte tempestive e qualificate nelle aree urbane per le quali può venire ragionevolmente individuata una prospettiva di cessazione dell’utilizzo consolidato”,* improntando i nuovi “progetti urbani” – intesi quali iniziative di comparti dimensionalmente significativi rispetto alla scala locale – ad una *“logica di integrazione attiva con le aree urbane limitrofe (in termini di accessibilità, transito, servizio, configurazione architettonico - paesistica e degli spazi urbani....)”.* Secondo il PTR, peraltro, tale logica dovrà permeare i Programmi Integrati di Intervento e i nuovi Piani attuativi, *“cui è attribuito un rilievo significativo per l’attuazione delle nuove politiche urbane, ove si punti a conseguire livelli di qualità specifica dei nuovi interventi da realizzare secondo gli indirizzi qui espressi”* (cfr.Doc.

Piano PTR, pag. 49).

Come dianzi rilevato, gli obiettivi del PTR già richiamati sono ulteriormente declinati in obiettivi tematici, relativi ai temi di interesse del medesimo PTR, ciascuno dei quali consente, mediante specifiche linee di azione (o misure), il raggiungimento di uno o più dei 24 obiettivi del PTR.

Con particolare riferimento al tema dell'“*assetto territoriale (infrastrutture e mobilità, diffusione urbana, utilizzo del suolo, rifiuti, reti commerciali)*” di maggiore interesse in questa sede, il PTR si propone, in primo luogo, di “**ridurre i carichi di traffico nelle aree congestionate**” (obiettivo TM 2.2, da perseguirsi, tra le altre, attraverso le seguenti misure: mettere in atto politiche di razionalizzazione e miglioramento del servizio di trasporto pubblico; trasferire gradualmente le merci dalla gomma ai sistemi a basso livello di inquinamento ferro/acqua); “**intervenire sulla capacità del sistema distributivo di organizzare il territorio affinché non si creino squilibri tra polarità, abbandono dei centri minori e aumento della congestione lungo le principali direttrici commerciali**” (obiettivo TM 2.9, da perseguirsi, tra le altre, attraverso le seguenti misure: integrare le politiche di sviluppo commerciale e con la pianificazione territoriale, ambientale e paesistica; integrare lo sviluppo dei grandi centri commerciali e la pianificazione dei trasporti; ridurre la tendenza alla desertificazione commerciale; pianificare attentamente la distribuzione delle grandi superfici di vendita sul territorio; ripensare le politiche di distribuzione nei piccoli centri, soprattutto situati in montagna, per contenere il disagio della popolazione residente e la tendenza all'abbandono); “**perseguire la riqualificazione e lo sviluppo urbano**” (obiettivo TM 2.10, da perseguirsi, tra le altre, attraverso le seguenti misure: riutilizzare e riqualificare il patrimonio edilizio esistente e degli spazi collettivi; recuperare le aree dismesse per il miglioramento e la riqualificazione complessiva dell'ambito urbano; riqualificare gli ambiti urbani adiacenti al sistema ferroviario; fare ricorso alla programmazione integrata; qualificare paesaggisticamente le aree

produttive e commerciali; definire gli indirizzi per la riqualificazione paesistica di contesti degradati; creare sistemi verdi nei contesti urbani e a protezione delle aree periurbane); "**contenere il consumo di suolo**" (obiettivo TM 2.13, da perseguirsi, tra le altre, attraverso le seguenti misure: recuperare i territori degradati e le aree dimesse; razionalizzare, riutilizzare e recuperare le volumetrie disponibili; controllare l'urbanizzazione nei pressi delle grandi infrastrutture di collegamento; mitigare l'espansione urbana grazie alla creazione di sistemi verdi e di protezione delle aree periurbane); "**garantire la qualità progettuale e la sostenibilità ambientale degli insediamenti**" (obiettivo TM 2.14, da perseguirsi, tra le altre, attraverso le seguenti misure: promuovere la teleclimatizzazione mediante tecnologie a basso impatto ambientale; utilizzare fonti energetiche rinnovabili; sviluppare tecnologie innovative a basso impatto; sviluppare e incentivare tecnologie di bioedilizia e architettura bioclimatica; promuovere il risparmio energetico e l'isolamento acustico in edilizia).

Specifico rilievo assume, inoltre, nell'ambito del tema relativo al "Paesaggio e patrimonio culturale", l'obiettivo tematico 4.6 – "**Riqualificare e recuperare dal punto di vista paesaggistico le aree degradate o compromesse e mettere in campo azioni utili ad impedire o contenere i processi di degrado e compromissione in corso o prevedibili**", da attuarsi mediante le seguenti misure: aggiornare i criteri relativi al contenuto paesistico ambientale dei PTCP; incentivare e/o promuovere specifiche azioni locali (processi di Agenda 21, Contratti di quartiere, Piani integrati di intervento, Costruzione di sistemi verdi agro-forestali, costituzione di nuovi PLIS, piani di settore dei Parchi); promuovere a livello regionale azioni e programmi con una logica di sistema, specificamente rivolti alla riqualificazione ambientale e ricomposizione paesaggistica di ambiti altamente degradati, compromessi e destrutturati, di rilevanza regionale (Contratti di fiume, programmazione negoziata, ...); individuare ed attivare specifici progetti d'ambito; definire indirizzi strategici condivisi per l'inserimento paesaggistico di elementi di forte impatto (grandi

infrastrutture della mobilità, infrastrutture ed impianti per la produzione e il trasporto di energia, nuovi demani sciabili, grandi complessi/poli produttivi, commerciali e logistici, campi eolici....); promuovere politiche di recupero residenziale dei nuclei e borghi storici minori in aree svantaggiate.

Agli obiettivi tematici come appena sinteticamente richiamati si affiancano, in una logica di complementarità e non di sovrapposizione, gli obiettivi territoriali del PTR, costituenti le priorità specifiche dei vari territori, in relazione ai quali il medesimo PTR individua specifiche linee di azione (o misure).

Il quadrante territoriale in cui è inserito il Comune di Busto Arsizio ricade nell'ambito del "**Sistema Territoriale Metropolitano lombardo**" ed, in particolare, nel sub sistema afferente l'area metropolitana storica, situata ad ovest dell'Adda, *"incentrata sul tradizionale triangolo industriale Varese – Lecco - Milano, convergente sul capoluogo regionale"*.

Relativamente a tale area, il PTR annota come essa sia *"caratterizzata da elevatissime densità insediative, ma anche da grandi spazi verdi tra le conurbazioni dei vari poli. Il progressivo ampliamento dei poli urbani del Sistema Metropolitano, caratterizzato da aree residenziali, grandi industrie, oggi sovente dismesse, servizi, infrastrutture, aree libere residuali, si sovrappone alla struttura originaria inglobando vecchi tessuti agrari (le cui tracce permangono qua e là), vecchie cascine e centri rurali, un tempo autonomamente identificabili e oggi divenuti satelliti di un unico organismo. In quest'area si distingue per i suoi caratteri peculiari l'asse del Sempione, appoggiato sulla densa conurbazione Legnano - Busto Arsizio - Gallarate. Varie circostanze (trasporti, sviluppo economico, produzione di energia idraulica, ecc) hanno qui favorito il sorgere di una zona di intensa industrializzazione, oggi in declino. Con la creazione del nuovo polo fieristico a Pero - Rho e dell'aeroporto della Malpensa, l'asse del Sempione riveste, anche oggi, un ruolo di primaria importanza nella pianificazione regionale"* (cfr. Documento di Piano del PTR, pag. 74)<sup>1</sup>.

Gli obiettivi territoriali che il Documento di Piano declina per il sistema territoriale metropolitano di che trattasi si pongono, come già anticipato, in una logica di complementarità rispetto agli obiettivi tematici, contribuendo anch'essi al perseguimento degli obiettivi del PTR attraverso la puntuale declinazione delle misure da intraprendere.

In tal senso, il PTR propone di "**favorire uno sviluppo e riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia**" (obiettivo ST 1.4, pag. 82, da perseguirsi attraverso: la creazione di un efficace sistema policentrico condiviso in una visione comune, attraverso il potenziamento dei poli secondari complementari evitando il depotenziamento di Milano; la creazione di un polo regionale intorno all'aeroporto di Malpensa che ricomprensca anche il polo fieristico di Rho-Pero, grazie ad un progetto condiviso di valorizzazione e messa a sistema delle risorse territoriali esistenti e la piena valorizzazione delle opportunità offerte dal funzionamento dell'aeroporto e dalla possibilità di collegamenti con il nodo di Novara; la realizzazione di opere infrastrutturali necessarie a favorire l'accessibilità trasportistica su gomma favorendo il perfezionamento della rete stradale e in specie realizzando le opere finalizzate al perfezionamento delle relazioni tra i poli secondari del sistema territoriale, con particolare riferimento al sistema viabilistico pedemontano, alla tangenziale est esterna e al collegamento autostradale Milano-Brescia; la riduzione della tendenza alla dispersione insediativa, privilegiando la concentrazione degli insediamenti presso i poli e pianificando gli insediamenti coerentemente con il SFR).

Ulteriore obiettivo di sviluppo territoriale concerne "**l'applicazione di modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio**" (obiettivo ST 1.7, pag. 83, da perseguirsi attraverso le seguenti azioni: applicazione sistematica di modalità di progettazione integrata, improntate a criteri di massima qualità paesistico/culturale, nonché finalizzate alla tutela delle risorse naturali, concepite come riferimento prioritario e opportunità di

qualificazione progettuale (e ciò con particolare riferimento ai programmi di riqualificazione degli ambiti degradati delle periferie); valorizzazione della rete delle polarità urbane minori, preservandone i valori storico-culturali messi a rischio dalla pressione insediativa derivante dallo spostamento della popolazione dai centri maggiori a più alta densità, alla ricerca di più elevati standard abitativi; recupero e rifunzionalizzazione delle aree dismesse o degradate, con attenzione a previsioni d'uso che non si limitino ad aree edificate ma prendano in considerazione l'insediamento di servizi pubblici e di verde; tutela del suolo libero esistente; pianificazione attenta degli insediamenti della grande distribuzione, per evitare la scomparsa degli esercizi di vicinato ed evitare creazione di congestione in aree già dense; realizzazione di strutture congressuali di rilevanza internazionale, valorizzando appieno le risorse ambientali, paesaggistiche e storiche del sistema urbano, unitamente a quelle dell'accessibilità trasportistiche; realizzazione di opere infrastrutturali ed edilizie attente alla costruzione del paesaggio urbano complessivo; valorizzazione del sistema del verde e delle aree libere nel ridisegno delle aree di frangia, per il miglioramento della qualità del paesaggio urbano e periurbano ed il contenimento dei fenomeni conurbativi, con specifica attenzione alle situazioni a rischio di saldatura; riqualificazione dei quartieri urbani più degradati o ambientalmente irrisolti atti a ridurre le sacche di marginalità e disparità sociale e a facilitare l'integrazione della nuova immigrazione).

## **2.2 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Varese**

Il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Varese (approvato con delibera C.P. n. 27 del 11.4.2007, pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia, Serie Inserzioni, n. 18 del 2.05.2007) costituisce strumento di programmazione territoriale di area vasta, all'interno del quale trovano declinazione le principali scelte (in materia di tutela e valorizzazione paesistico – ambientale, di potenziamento infrastrutturale e di gestione delle dinamiche insediative) relative al territorio provinciale.

Tale strumento costituisce, dunque, il quadro di riferimento programmatico a cui rapportare le strategie e le azioni di valorizzazione del territorio di Busto Arsizio.

Nell'evidenziare le prospettive di sviluppo economico del territorio provinciale, in particolare, il PTCP assume quale obiettivo primario quello di *“favorire l'innovazione nella struttura economica provinciale da industriale a neo-industriale, con un ruolo dell'industria che si mantiene rilevante, in quanto basata sulla “conoscenza” quale fattore distintivo e di competitività (omissis) ... la neo-industria cambia i suoi prodotti e i suoi processi, basandosi sulla qualità delle risorse umane e sulla capacità di costruire saperi, conoscenze e competenze specifiche come fattori differenziali competitivi ed utilizzando la rivoluzione che viene dall'Information Communication Technology, grazie a nuove infrastrutture e alla nuova logistica, cioè ai fattori più rivoluzionari dell'epoca attuale”* (cfr. Relazione Generale al PTCP, pag. 33).

Nelle proprie politiche di sviluppo, peraltro, la Provincia di Varese intende promuovere l'obiettivo della qualità urbana e del sistema territoriale, *“ponendo attenzione non solo alla valorizzazione delle risorse locali, ma anche recuperando gli elementi di criticità presenti sul territorio provinciale, in primo luogo le aree dismesse con un programma che aiuti i comuni a perseguire, nei limiti del possibile, i seguenti obiettivi: trovare un riutilizzo produttivo dell'area dimessa, (...)*

*favorendo, a livello micro, ciò che già avviene a livello macro, cioè trasformare uno stabilimento industriale in uno stabilimento commerciale o comunque del terziario (si veda il caso dell'Università Carlo Cattaneo, insediata nell'ex-stabilimento del cotonificio Cantoni); recuperare l'area dismessa, a funzioni di connessione urbana e ambientale", assumendo quale criterio informatore di tali processi di riqualificazione "quello di favorire e accompagnare la trasformazione della struttura economica provinciale da industriale a neo-industriale" (cfr. Relazione Generale al PTCP, pag. 35).*

Sulla base di tali presupposti, lo strumento di programmazione territoriale di che trattasi reca utili indicazioni in ordine allo sviluppo del sistema insediativo, declinando, con maggiore dettaglio, la prospettiva di sviluppo in senso "policentrico" del territorio, di cui si è in precedenza fatto cenno.

Il comune di Busto, in particolare, risulta specificamente inserito nel sistema insediativo delle "conurbazioni lineari di carattere metropolitano", e, date le peculiarità e le caratteristiche delle zone in esso ricomprese, nel sub ambito del "Sempione – conurbazione lineare principale", sviluppatosi lungo l'asse storico del Sempione. I relativi indirizzi specifici per il governo del territorio, seppure privi di valenza immediatamente precettiva, costituiscono, tuttavia, utile riferimento per una definizione dello sviluppo territoriale maggiormente condivisa da parte di tutti gli enti territoriali coinvolti nei processi di pianificazione. La Provincia di Varese, per quanto di propria competenza, ritiene fondamentale nell'ambito territoriale di che trattasi "localizzare servizi di interesse sovracomunale legati alla ricerca e allo sviluppo per le attività economiche, localizzare insediamenti di interesse sovracomunale a condizione che determinino sensibili effetti per il miglioramento della rete stradale che struttura l'ambito, localizzare insediamenti e servizi di livello sovracomunale non direttamente relazionati alla s.s. 33, capaci di accentuare la struttura policentrica dell'ambito" (cfr. Relazione generale al PTCP, pag 95).

Posto che, come già anticipato, anche il PTCP assume quale criterio

ispiratore della pianificazione territoriale il modello policentrico, occorre sottolineare come Busto Arsizio sia individuato dal medesimo PTCP come polarità urbana di livello provinciale, che si configura quale "polo attrattore"<sup>ni</sup>, la cui definizione è assunta dal PTCP "*come strategia di base per integrare le politiche provinciali e locali nel garantire lo sviluppo equilibrato della rete dei servizi sovracomunali esistente nel territorio provinciale, limitandone i fenomeni di duplicazione e polverizzazione delle funzioni di livello sovracomunale per le quali l'efficienza è dipendente dall'esistenza di una struttura a rete. A tale fine si riconosce il ruolo prioritario dei comuni polo attrattore come sede privilegiata per la localizzazione dei servizi di interesse sovracomunale, al fine di generare sinergie con altri servizi esistenti del medesimo rango (...)*" (cfr. Relazione Generale, pag 100).

Strettamente collegate al tema dello sviluppo insediativo sono le previsioni – declinate dal medesimo strumento di programmazione territoriale - afferenti il sistema della mobilità.

Per quanto concerne il sistema infrastrutturale, la relativa tavola "Mob 1" reca una rappresentazione immediata delle opere in previsione ricadenti sul territorio comunale di Busto Arsizio. Dall'esame della suddetta Tavola emergono, relativamente al territorio di Busto, le seguenti previsioni di potenziamento del sistema infrastrutturale:

- variante alla S.S. 33 del Sempione, destinata a sottrarre al tracciato storico buona parte dell'elevato traffico attuale;
- variante alla S.S. 341, che sebbene posta esternamente al territorio comunale, è destinata a produrre effetti positivi sul sistema viabilistico comunale;
- sistema della "Pedemontana";

Il PTCP dedica, inoltre, particolare attenzione al potenziamento ed alla riqualificazione del sistema di trasporto pubblico su rotaia, al fine di ottimizzare gli spostamenti di persone e merci.

In tale contesto si inquadrano il "*progetto di triplicamento della tratta Gallarate – Rho ... l'interramento della tratta di Castellanza, la realizzazione di una nuova stazione in territorio di Busto Arsizio (...)*".

Al riguardo, si segnala che la Relazione Generale al PTCP annota come *“tutti questi progetti di innovazione/ampliamento della rete ferroviaria sono necessari, come detto in precedenza, per migliorare i collegamenti con l’aeroporto di Malpensa, rimediando a quella che è una carenza rilevante per la Provincia di Varese proprio riguardo i collegamenti ferroviari con l’aeroporto, soprattutto per i comuni del centro e del nord della provincia (...). Va rilevato, tuttavia, che i progetti in corso consentono di delineare uno scenario nel quale l’aeroporto sarà collegato, tramite la linea RFI, sia alla stazione di Gallarate sia alla nuova stazione di Busto Arsizio, posta all’intersezione tra le linee RFI e FNME”* (cfr. Relazione Generale al PTCP, pag. 65).

Giova, peraltro, segnalare che la medesima Relazione Generale dà espressamente atto degli studi di fattibilità, in corso di predisposizione da parte di FNME, *“riguardanti il servizio lungo la linea “Novara — Milano” nel tratto Busto Arsizio – Saronno: tali studi sono finalizzati a valutare il potenziale incremento dei livelli di servizio ove fosse istituita una nuova fermata nel territorio di Castellanza, unitamente ad un servizio ferroviario con funzione locale, il cosiddetto “tram - treno”.*

Si segnala, inoltre, la previsione della *“realizzazione di un terminal ferroviario nel Comune di Busto Arsizio, in località Sacconago, sulla linea FNM Novara – Saronno”.*

Per quel che concerne, invece, il tema della tutela degli ambiti di interesse naturalistico ed ambientale, il PTCP suddivide il territorio provinciale in specifiche *“Unità di Paesaggio”*, definite come *“sistemi paesistici, caratterizzati, sia strutturalmente che funzionalmente, dagli ecosistemi (elementi del paesaggio) attraverso cui sono organizzati”* (cfr. Relazione Generale, pag. 168).

In particolare, il territorio comunale di Busto è ricompreso nell’ambito dell’Unità di paesaggio n. 3 – *“Il medio Olona”*, con riferimento alla quale le relative Tavole di PTCP non indicano la presenza di particolari criticità. Al riguardo, l’art. 63 delle NTA del Piano Territoriale di coordinamento Provinciale enuclea, per ciascun ambito, una serie di indirizzi generali di tutela, costituenti *“un primo inquadramento cui fare riferimento negli*

*atti di pianificazione di maggior dettaglio" (art. 62, comma 2 NTA del PTCP).*

In tal senso, meritano di essere segnalati, tra gli altri, i seguenti indirizzi:

- tutelare e valorizzare il paesaggio agrario; in particolare vanno salvaguardati e valorizzati gli elementi connotativi del paesaggio agrario e recuperate le aree a vocazione agricola in abbandono; specifica attenzione deve essere prevista per la progettazione edilizia in spazi rurali, recuperando tecniche e caratteri tradizionali, nonché controllando l'impatto derivante dall'ampliamento degli insediamenti esistenti;
- individuare tracciati di interesse paesaggistico, panoramico, naturalistico; tutelare i coni visuali;
- promuovere politiche di valorizzazione dei sentieri, delle piste ciclabili e dei percorsi ippici, specialmente se di rilevanza paesaggistica;
- prevedere, lungo tutta la valle dell'olona, un programma di recupero delle numerose aree produttive dimesse;
- recuperare le aree produttive dimesse, sia con destinazione d'uso originaria, sia con differente utilizzazione. Il recupero deve rientrare in una politica finalizzata al riuso di aree esistenti piuttosto che al consumo di territorio e deve intendersi come un'occasione di riqualificazione urbanistico ambientale dell'intera zona in cui ricade l'area; valorizzare, ove presenti, gli elementi di archeologia industriale.

In stretta connessione con tali tematiche, inoltre, il PTCP dedica particolare attenzione alla tutela degli ambiti agricoli, intesi quale *"componente significativa del sistema economico provinciale ed elemento di presidio paesaggistico/ambientale"*. In tal senso, l'individuazione degli ambiti agricoli, su scala provinciale, appare *"quale un opportuno punto di riferimento per la pianificazione comunale che, grazie alla migliore conoscenza del proprio territorio e delle proprie dinamiche, può anche modificare (e quindi anche integrare) la previsione provinciale"*.

Ulteriori indicazioni in materia di tutela paesistico – ambientale sono rinvenibili nella Tavola PAE3i - “*Carta della rete ecologica*”, ove, oltre al riconoscimento cartografico del perimetro del Parco Alto Milanese, risulta evidenziata la funzione di connessione della parte meridionale del territorio comunale con la rete ecologica della Provincia di Milano.

### **2.3 Piano Territoriale d’Area Malpensa**

Il territorio di Busto Arsizio è interamente ricompreso all’interno del Piano Territoriale d’Area Malpensa, approvato con LR 12.4.1999, n. 10 (di seguito anche denominato “PTA”).

Sebbene ormai prossimo alla scadenza del termine di efficacia previsto dalla legge istitutiva (dieci anni dalla data di entrata in vigore della medesima legge), il Piano d’area rappresenta un utile riferimento per la verifica ed il coordinamento degli interventi di sviluppo socio economico e di valorizzazione del territorio regionale interessato dall’insediamento aeroportuale, nonché atto di indirizzo per la predisposizione degli strumenti di programmazione e di pianificazione degli enti territoriali coinvolti.

Nell’ambito delle previsioni del PTA, il comune di Busto è tradizionalmente individuato, unitamente ai Comuni di Gallarate e Legnano, quale “*sistema urbano di riferimento dell’area aeroportuale*” (cfr. Piano d’Area Malpensa, Vol I, Par. 2.1.2) sviluppatosi intorno alla direttrice del Sempione, la cui dipendenza “*ha portato a quella situazione di congestione e di soffocamento che contraddistingue i rapporti di mobilità di tutta l’area, oltre che le possibilità di insediamento. Una condizione tuttavia che non impedisce al sistema urbano del Sempione di esercitare tuttora, in ragione della sua robusta taglia produttiva, una buona capacità di attrazione di flussi pendolari per motivi di lavoro; pendolarismo che, a causa del carattere integrato del sistema produttivo e territoriale, ha origine e destinazione entro la conurbazione Bustese-Gallaratese*” (cfr. Piano d’Area Malpensa, Vol I, Par. 2.1.3).

In particolare, il PTA offre al Comune di Busto l’opportunità di cogliere le

occasioni di sviluppo direttamente connesse alla presenza dell'aerostazione, *"insieme agli effetti diretti generati dallo sviluppo del complesso delle funzioni proprie di una città aeroportuale"*, assumendo, alla base di tale prospettiva, le possibilità di riconversione del sistema produttivo locale, senza che le prospettive di evoluzione del sistema economico locale si basino esclusivamente *"su un processo di terziarizzazione massiccia, inteso come alternativo allo sviluppo industriale. Occorre, invece, un ripensamento di portata strategica che, facendo perno sul ruolo centrale delle imprese industriali, valorizzi le peculiarità del sistema locale e colga pienamente le potenzialità derivanti dalla costruzione di un aeroporto hub. In questo senso, pare opportuno indirizzare il sistema industriale locale verso modelli di produzione che facciano leva sul sapere, sulla qualità e sulla continua innovazione. Occorre quindi rafforzare la capacità competitiva del sistema produttivo locale nei segmenti alti del mercato, accentuando l'offerta di beni di elevata qualità, fortemente differenziati, innovativi, capaci di incorporare servizi e conoscenze a forte valore aggiunto. In questo quadro, risulta strategico promuovere una decisa crescita del sistema dei servizi e - nel contempo - supportare un'efficiente integrazione tra questi ultimi e il settore industriale"*.

In tal senso, il medesimo PTA non manca di cogliere le ricadute sulle dinamiche insediative del quadrante territoriale preso in considerazione, derivanti dal mutato scenario di riferimento economico occupazionale, annotando, con riferimento alla *"stima dell'impatto economico – occupazionale del nuovo hub"*, che *"gran parte dell'attivazione occupazionale messa in moto da Malpensa 2000 riguarda il settore dei servizi, che complessivamente occupa circa l'85% degli addetti attivati, mentre l'industria copre la rimanente parte. (...) dato che pare sostanzialmente riprodursi anche sul medio e lungo periodo"*, rilevando, inoltre, che *"entro il settore dei servizi è soprattutto il comparto del commercio, pubblici esercizi ed alberghi a ricoprire, sia attualmente che in prospettiva, la quota occupazionale più rilevante"* (cfr. Piano d'Area Malpensa, vol. II, par. 1.4.1).

Con riferimento alle esigenze localizzative potenzialmente espresse dal sistema produttivo, inoltre, il PTA annota come possano individuarsi differenti scenari in relazione al grado di prossimità rispetto alla struttura aeroportuale, sottolineando, con riferimento alle zone, quali quella bustese, non immediatamente adiacenti all'aeroporto, l'opportunità di rafforzare e sviluppare "l'effetto città", attraverso interventi di riconversione in senso terziario/direzionale e di servizio alle imprese, oltre che distributivo commerciale, in grado di offrire localizzazioni connotate da elevata qualità architettonica ed urbanistica<sup>iii</sup>.

Le corrispondenti azioni progettuali di sviluppo del "sistema Malpensa", specificamente individuate dal PTA per il Comune di Busto, risultano perfettamente consonanti con tale impostazione.

In ragione della sua strategica collocazione territoriale, nonché delle dirette relazioni che lo legano alle nuove infrastrutture, realizzate e/o programmate ed in corso di realizzazione, Busto Arsizio assume, nelle previsioni del PTA, un ruolo di assoluta centralità e rilevanza strategica, testimoniata principalmente dal novero degli "interventi prioritari di individuazione preliminare" (compresi nella Tabella A2 dell'allegato A della legge istitutiva) che il medesimo PTA prevede a valere sul territorio comunale: Polo urbano integrato (Centro Direzionale) e Polo fieristico.

Parallelamente, ed al medesimo fine di rafforzare e consolidare la qualificazione urbana del contesto territoriale interessato dall'aerostazione, rafforzandone, contestualmente, l'armatura viaria e ferroviaria, il Piano Territoriale d'Area individua una serie di interventi prioritari riguardanti l'accessibilità (si pensi al raccordo Malpensa – A4, alla variante alla SS 33 Rho – Gallarate, alla nuova SS 341 da Gallarate a Vanzaghello) .

#### ***2.4 Piano Strategico di Busto Arsizio e degli ambiti territoriali dei Comuni di Gallarate e Legnano***

Con la predisposizione di tale documento, l'Amministrazione Comunale ha espressamente inteso estendere l'ambito di indagine circa le prospettive di sviluppo del proprio territorio, assumendo - quale modulo

innovativo rispetto al modello tradizionale di pianificazione basato esclusivamente sul Piano Regolatore Generale - un nuovo strumento in grado di *"pianificare una strategia unitaria tra i tre ambiti comunali finalizzata a promuovere un'azione sinergica in grado di dar vita a un progetto integrato per il territorio"* (cfr. Piano Strategico, pag. 6).

In tal senso, il modello di pianificazione strategica *"si propone quale occasione di sperimentazione attiva di un nuovo metodo di governance istituzionale, estesa agli attori rilevanti dell'economia e della società, per definire e sancire forme di convergenza territoriale, a scala di area vasta, riguardanti in particolare: le politiche delle opere pubbliche, della mobilità, dell'urbanistica, dell'ambiente, della casa, del welfare, del sostegno attivo per il lavoro e l'occupazione"*, attraverso lo sfruttamento delle potenzialità offerte dalla co-pianificazione intercomunale, *"indirizzando la capacità progettuale al servizio del sistema produttivo"* in modo da *"creare qualità urbana con la costruzione, la riqualificazione e l'uso di spazi e strutture, nonché di garantire la convivenza civile e la sicurezza"* (cfr. Piano Strategico, pag. 8).

Assumendo l'ormai unanimemente riconosciuta inadeguatezza ed eccessiva rigidità del P.R.G. nell'adeguarsi rapidamente alle mutevoli esigenze espresse dalla collettività, il Piano Strategico, *"inteso come processo di costruzione dal basso dello sviluppo della città e del territorio nel medio e lungo periodo"*, individua obiettivi strategici condivisi, ponendosi quale *"vero è proprio progetto di riqualificazione della città"* fondato *"nel sistema di relazioni, alleanze e partenariati politici e socio-economici che sostengono sia con investimenti puntuali sia con cultura propositiva lo sviluppo delle linee di azione fissate per raggiungere la città desiderata"* (cfr. Piano Strategico, Par. 2.1, pag. 10). Presupposto fondante delle linee di intervento individuate dal Piano strategico è rappresentato dall'analisi puntuale del sistema territoriale di riferimento, effettuata seguendo un'impostazione multidisciplinare, idonea a coglierne le dinamiche storiche, sociali ed economiche, al fine di *"estrarre tutti gli ingredienti economici e territoriali, mappando le opportunità locali che il territorio offre in funzione delle specializzazioni"*

*produttive, delle vocazioni locali e delle caratteristiche ambientali di contesto, connesse alla dotazione infrastrutturale” (cfr. Piano Strategico, Par. 3.1, pag. 27).*

Al fine di definire le relative strategie territoriali, inoltre, il modello metodologico assunto alla base del Piano Strategico prevede la raccolta delle aspettative ed informazioni provenienti dagli attori sociali, consentendo, così, di meglio orientare le linee di intervento ed indirizzare i conseguenti investimenti pubblici e privati.

Il Piano strategico annota, al riguardo, quale problematica prioritaria, la marcata conurbazione tipica della zona, che determina *“la necessità di spazi verdi liberi per il tempo libero e per un miglioramento della qualità ambientale”*. Quale tema connesso al precedente, vi è quello della razionalizzazione del sistema della viabilità e delle infrastrutture: in tal senso, il Piano, muovendo dalla constatazione che i collegamenti si svolgono prevalentemente su gomma (essendo quelli ferroviari *“inadeguati sia nella frequenza sia in termini di qualità del servizio”*), evidenzia che il congestionamento del traffico risulta essere elemento di criticità non solo per i cittadini, ma anche per le aziende *“la cui competitività dipende anche dai costi logistici e di trasporto. Politiche in grado di sanare il fabbisogno infrastrutturale odierno dovrebbero integrarsi con politiche condivise di sviluppo produttivo ed economico”* (cfr. Piano Strategico, Paragrafo 5.2, pag. 126).

Ulteriore problematica, puntualmente rilevata nel Piano Strategico (Paragrafi 5.2., pag. 127) è rappresentata dalla contrazione occupazionale: *“la chiusura e il ridimensionamento di grosse realtà industriali meccaniche e del tessile - abbigliamento, specie a Legnano e a Busto Arsizio, ha determinato una situazione di perdita di posti di lavoro diretti, nonché ripercussioni molto forti sull’indotto, costituito dalle molteplici imprese artigiane di cui la zona pullulava e che costituivano peraltro il valore aggiunto della produzione locale”*.

In stretta dipendenza al tema della crisi occupazionale si pone *“la presenza di aree dismesse all’interno del centro storico, di cui sono necessarie ora la bonifica e la riconversione”*.

A fronte di tali criticità, il medesimo Piano Strategico prospetta una serie di azioni e linee di intervento, in relazione alle quali *“terziario e terziario avanzato sembrano essere i fari verso cui indirizzare il nuovo sviluppo dell’area”*, sebbene il settore produttivo *“non abbia finito il suo corso ed un rinnovamento, una nuova trasformazione é già avviata”*, attraverso la valorizzazione delle numerose risorse umane qualificate che costituiscono *“un capitale umano di alto valore tecnico che potrebbe essere impiegato per produrre innovazione, brevetti, alta tecnologia a supporto di una riconversione sia di prodotto sia di processo delle industrie tradizionali”* (cfr. Piano Strategico, Par. 5.2, pag. 128).

Con particolare riferimento ai servizi alle imprese, inoltre si rileva la necessità di evitare la duplicazione di strutture a supporto delle attività d’impresa attraverso la *“lungimiranza in una gestione coordinata dei problemi comuni da parte delle amministrazioni comunali”*. In tal senso, si annota, altresì, la posizione strategica del territorio di riferimento, *“che rende l’area potenzialmente attrattiva per eventuali nuovi insediamenti o la creazione di centri servizi d’eccellenza”*, eventualmente considerando *“lo sviluppo di un terziario avanzato che produca servizi innovativi a supporto di imprese esistenti o di nuove che potrebbero insediarsi. Le proposte più concrete avanzate dalla cittadinanza si riferiscono alla creazione di centri di eccellenza quali punti di riferimento nazionali ed internazionali per la ricerca specie in campo sanitario nello specifico le biotecnologie e biomedicali. Una “cittadella della ricerca” potrebbe risolvere contestualmente vari problemi: riutilizzo di aree dismesse all’interno della città, occupazione, progresso tecnologico e servizi alle imprese e alla collettività”*.

Dall’analisi delle peculiarità territoriali, analizzate sotto il profilo storico economico e sociale, oltre che nelle loro reciproche relazioni, il Piano Strategico propone, in conclusione, *“la necessità di strutturare e sviluppare un modello di programmazione territoriale in grado di perseguire i seguenti tre assi strategici: > qualità, da intendersi sia in termini di qualità della vita sia in termini di qualità urbana, qualità dei servizi pubblici e qualità dello sviluppo; > innovazione, in risposta al*

*crescente bisogno di riconversione dell'area rispetto ad un tessuto economico-industriale e sociale in trasformazione dove a nuove istanze è necessario rispondere con nuove funzioni; > coesione, attraverso un processo di convergenza degli attori pubblici e privati dell'area vasta verso politiche e progetti di sviluppo condivisi".*

Sulla base di tali prospettive strategiche, inoltre, il medesimo Piano individua alcune "priorità progettuali", ritenute essenziali per il perseguimento degli obiettivi di sviluppo dell'area, tra le quali si segnalano:

- valorizzazione di "MalpensaFiere", in sinergia con il Polo fieristico Rho - Pero;
- integrazione del RFI — FNME nel nodo Busto Arsizio/Gallarate;
- riqualificazione dell'area urbana circostante la Stazione Nord di Busto Arsizio;
- definizione di un sistema di servizi di eccellenza d'area vasta sui temi della salute, energia e ambiente;
- definizione di azioni innovative d'area vasta per la competitività delle imprese;
- interconnessioni con Alta Velocità + CIM di Novara;
- ammodernamento Stazione FS di Legnano;
- definizione di una rete ecologica di parchi urbani e d'area vasta;
- definizione di una rete di usi e funzioni da attribuire ai vuoti urbani;
- potenziamento delle politiche culturali e ambientali.

### ***2.5 Legge Regionale n° 4 del 14 Marzo 2008 "Ulteriori modifiche e integrazioni alla L.R. n° 12 /2005 per il Governo del territorio"***

La legge costituisce il terzo significativo intervento legislativo di modifica della L.R. 11 Marzo 2005 n° 12.

Aggiunge all'art. 1 della L.R. 12/05 il criterio fondamentale per il quale, la Regione, in collaborazione con le provincie e e gli altri Enti Locali, promuove, attraverso gli strumenti di pianificazione previsti dalla medesima legge, il recupero e la riqualificazione delle aree degradate o

dimesse, che possono compromettere la sostenibilità e la compatibilità urbanistica, la tutela dell'ambiente e gli aspetti socio-economici.

Introduce e modifica alcuni commi dell'art. 88 (ambiti e obiettivi) della disciplina dei programmi integrati di intervento , sia sancendo la riqualificazione urbana ed ambientale delle aree degradate o dimesse , che introducendo il concetto che in sede di negoziazione il programma integrato di intervento possa prevedere a carico del soggetto attuatore interventi di potenziamento alla mobilità regionale .

Infine perfeziona i disposti di cui all'art. 89 (Interventi su aree destinate all'agricoltura) per favorire gli interventi di riqualificazione urbanistica e ambientale delle aree ritirate dalla produzione agricola o abbandonate e dei fabbricati compresi nei Programmi Integrati di intervento.

### **3. *Stato di attuazione del vigente Documento di Inquadramento dei Programmi Integrati di Intervento***

A seguito dell'approvazione del Documento di Inquadramento dei programmi Integrati di Intervento sono pervenute al Comune , sino ad oggi, 9 proposte di iniziativa privata , principalmente articolate su aree produttive dimesse e su aree ricadenti nelle zone di recupero dei Centri Storici di Sacconago , di Borsano e di quello cittadino.

In particolare, le proposte formulate sulle aree di dismissione industriale comportano prevalentemente interventi residenziali e terziari volti alla trasformazione urbanistica ed alla riqualificazione del territorio oltre che al potenziamento delle reti viarie di contorno ed ad una offerta economicamente significativa per la realizzazione diretta (da parte degli Operatori privati) di servizi di qualità da individuare a cura del comune in coerenza con la programmazione annuale e pluriennale del Programma delle Opere Pubbliche.

Le proposte pervenute su aree ricadenti nei Centri Storici, seppure frammentarie nella loro localizzazione, intervengono su tessuti notevolmente degradati che per ubicazione e consistenza (si veda per es. l'isolato esteso tra le vie Matteotti e S. Michele nel Centro storico cittadino, oppure quello posto in affaccio alle vie Don Tazzoli e Biagio

Bellotti, nel Centro Storico di Sacconago) non hanno trovato nel tempo reali possibilità di trasformazione mediante il ricorso ai tradizionali strumenti attuativi di pianificazione del territorio (Piani di Recupero, Piani Particolareggiati).

Di importanza rilevante nel quadro complessivo delle ristrutturazioni e delle sostituzioni edilizie proposte, emerge, in primis, la ricerca di forme morfologiche culturalmente affini a quelle dei tessuti storici esistenti, sia negli aspetti compositivi che in quelli più meramente funzionali e distributivi, con riguardo particolare al ruolo che le nuove costruzioni assumeranno nei confronti di spazi pubblici e percorrenze pedonali.

I programmi dedicati ai Centri Storici, propongono altresì episodi significativi di valorizzazione di luoghi urbani attraverso interventi di arredo di qualità e la realizzazione di consistenti infrastrutture sotterranee da riservare al pubblico parcheggio.

L'integrazione al vigente Documento di Inquadramento dei Programmi Integrati di Intervento si rende ora opportuna e necessaria ai fini di consentire, attraverso proposte private già pervenute ed al vaglio del Comune:

- la riqualificazione urbanistica e funzionale delle vaste aree ricadenti nella zona omogenea B, meglio denominata "**Polo Urbano Integrato - Centro Direzionale**" di subarea C2, posta a cavaliere dell'interrato tracciato ferroviario Nord Milano già interrato per circa 170 metri lineari, a partire da viale Sardegna, sino alla via Marco Polo ;
- la pianificazione urbanistica, funzionale e ambientale delle aree destinate a pubblici servizi e/o interessate da vincoli espropriativi decaduti;
- il recupero funzionale di aree agricole produttivamente dimesse e la valorizzazione degli edifici esistenti ex rurali (cascinali).

Viene comunque fatto salvo, laddove possibile senza che ciò comporti variante sostanziale al vigente P.R.G., la realizzazione di interventi urbanistici anche attraverso strumenti attuativi di tipo tradizionale, quali i Piani di lottizzazione, i Piani di Recupero ed in genere i Piani Attuativi, comunque denominati.

#### 4. ***Estensione del vigente Documento di Inquadramento***

##### **4.1 Premesse**

L'Amministrazione Comunale di Busto Arsizio intende attivare rapporti di concertazione tra pubblico e privato per favorire la realizzazione di servizi e di attrezzature nei luoghi dove il tessuto urbano risulta maggiormente carente, in coerenza alle previsioni del Programma triennale delle Opere Pubbliche, ma anche con proposte integrative di tali previsioni, rispondendo in modo efficace e diretto alle concrete esigenze della popolazione e delle realtà imprenditoriali locali.

L'obiettivo è quello di incentivare l'iniziativa imprenditoriale locale alla presentazione di proposte anche in non completa conformità con gli strumenti urbanistici vigenti, a condizione che siano evidenti l'interesse ed il maggior vantaggio pubblico derivanti da tali proposte.

L'Amministrazione Comunale intende perciò utilizzare i Programmi Integrati di Intervento per contribuire a raggiungere i seguenti obiettivi generali sull'intero territorio comunale:

1. Migliorare la qualità urbana con il miglioramento dei servizi esistenti e la dotazione di nuovi servizi alle persone e alle imprese;
2. Riqualificare zone urbane degradate o obsolete;
3. Attrezzare aree verdi e spazi pubblici già di proprietà comunale ma non utilizzati;
4. Creare nuove aree destinate a pubblici servizi per aumentare la qualità e la vivibilità del contesto urbano;
5. Favorire il coinvolgimento di operatori privati per la realizzazione e la gestione di opere pubbliche previste nel "Programma triennale delle opere pubbliche", ma anche con proposte integrative e modificative di tali previsioni;
6. Limitare il consumo del suolo mediante la riqualificazione

dell'esistente, il riuso delle aree produttive dismesse e la limitazione di nuove forme di espansione;

7. Incentivare interventi di edilizia residenziale e produttiva a prezzi agevolati/convenzionati;

8. Incrementare i servizi pubblici e privati per i cittadini anziani, la realizzazione di mini alloggi per anziani e l'ammodernamento dei centri diurni e delle residenze sanitarie assistenziali nel capoluogo e nelle frazioni;

9. Favorire la realizzazione di nuovi parchi di quartiere e parchi urbani, spazi per il gioco protetti per bambini, aree verdi e pedonali intercomunali, piste pedonali e ciclabili, marciapiedi e alberature stradali;

10. Favorire la dotazione di parcheggi anche oltre le dotazioni minime previste per legge, al fine di sopperire alle carenze di posti auto riscontrate sul territorio.

Questi obiettivi generali concordano con le verifiche effettuate riguardanti la dotazione attuale e il fabbisogno dei Servizi del Comune di Busto Arsizio, premessa necessaria per la redazione del Piano dei Servizi attualmente allo studio.

#### **4.2 Indirizzi programmatici**

Il Comune di Busto Arsizio condivide e fa quindi proprio l'obiettivo generale, previsto nella L.R. 12/2005 e s.m.i., di valorizzare l'attivazione di servizi concretamente fruibili dalla collettività in rapporto alle effettive esigenze ravvisabili sul territorio, quale obiettivo prevalente e prioritario rispetto alla mera acquisizione di aree libere rispondenti esclusivamente a parametri di tipo quantitativo.

A fronte dell'obbligo di cedere al Comune aree preordinate alla realizzazione di strutture pubbliche o di interesse pubblico è ammessa, quale modalità integralmente equivalente di adempimento, la realizzazione e la cessione, da parte del privato, di opere idonee a soddisfare l'interesse generale previsto, tali opere vengono riconosciute come "standard qualitativo".

Questa possibilità è prevista dall'art. 90 comma 3 della L.R. 12/2005, che

afferma che: "Qualora le attrezzature e le aree risultino idonee a supportare le funzioni previste può essere proposta la realizzazione di nuove attrezzature indicate nel piano dei servizi o eventualmente da inserire nello stesso (...), ovvero la cessione di aree anche esterne al perimetro del singolo programma purchè sia garantita la loro accessibilità e fruibilità".

*Ai fini di una maggiore trasparenza amministrativa tutte le proposte di P.I.I., indipendentemente dalla valutazione degli uffici tecnici, verranno portate all'attenzione della Commissione Ambiente e Territorio*

### **4.3 Servizi qualitativi di rilevante interesse pubblico**

Per servizi qualitativi si intende la realizzazione sostitutiva di opere di interesse generale come prevista dalla normativa vigente. La determinazione contenuta nei programmi di avvalersi dello standard qualitativo, ha carattere sostitutivo della cessione gratuita di aree libere, e soddisfa gli obblighi di reperimento delle aree per infrastrutture e servizi pubblici.

In relazione allo specifico tema dello "standard qualitativo", l'amministrazione comunale ritiene equo che il valore delle opere che andrà coprire la dotazione delle aree che avrebbero dovuto essere reperite e cedute, non risulti inferiore ai valori a libero mercato di aree fabbricabili, stimato d'ufficio ai sensi di legge.

La valutazione effettiva dello standard qualitativo da realizzare sarà comunque commisurata al risultato della relazione economica sulla fattibilità del programma presentata dall'Operatore proponente e verificata dall'ufficio tecnico comunale preposto.

Le opere proposte saranno valutate in relazione al loro interesse pubblico e generale, a prescindere dal loro preventivo inserimento nel Programma triennale delle opere pubbliche. Nel caso di approvazione di un Programma che ne preveda la realizzazione esse saranno inserite nel Programma Triennale delle OO.PP. al primo adeguamento .

### **4.4 Ambiti territoriali integrativi**

In particolare, al fine di attuare una effettiva riqualificazione urbana ed ambientale del territorio cittadino, il presente Documento di Inquadramento, ad estensione e integrazione di quello vigente, promuove interventi urbanistici ed edilizi sulle seguenti aree:

#### ***4.4.1 Estensione del D.I. alle Aree ricadenti nel perimetro del Centro Direzionale - Programma Attuativo del Polo Urbano Integrato di Busto Arsizio ex L.R. 10/99***

##### ***4.4.1.1 Premesse***

La Legge Regionale n° 10/99 "Piano Territoriale d'area Malpensa. Norme speciali per l'aerostazione intercontinentale Malpensa 2000" ha previsto tra gli interventi di preminente interesse regionale il Centro Direzionale di Busto Arsizio denominandolo "Polo urbano integrato di Busto Arsizio"; L'attuazione di detta previsione ha comportato l'approvazione di una variante di Piano Regolatore Generale che ha distinto il Centro Direzionale in questione in tre distinti ambiti :aree a residenza libera, aree residenziali assoggettate a Piano di Recupero, aree assoggettate a Programma Attuativo, ciascuno con differenti modalità procedurali di attuazione.

Al contrario dell'immediata operatività degli ambiti a residenza libera e a Piano di Recupero, la pianificazione dell'ambito assoggettato a Programma Attuativo , più complesso e articolato per la compresenza di attività industriali, anche di consistenti dimensioni, a ridosso delle abitazioni e strettamente adiacenti al Centro Storico cittadino, la cui operatività è stata subordinata all' approvazione da parte della Regione Lombardia, con le procedure istituite dalla citata L.R. 10/99, ha preso formalmente avvio a seguito della deliberazione di Giunta Comunale n° 720 del 23 Ottobre 2003.

Nel medesimo provvedimento il Comune , in sintesi, approvava il Programma Attuativo del "Polo urbano integrato", disponendo di trasmetterne copia alla Regione Lombardia per l'approvazione di competenza e di monitorarne le fasi attuative attraverso l'istituzione di un apposito "Ufficio comunale di Piano" con in compito di vagliare i vari

Piani Attuativi convenzionati in coerenza con gli obiettivi dell'Amministrazione comunale medesima.

Al fine di consentire una più dinamica attuazione delle trasformazioni urbanistiche ed edilizie necessarie a valorizzare l'immagine complessiva di questo importante e vitale nucleo urbano posto nel cuore della città, l'Amministrazione comunale intende avvalersi, oltre che dei Piani Attuativi convenzionati, espressamente previsti per la realizzazione del Programma Attuativo (Art. 3 delle vigenti Norme Tecniche del Programma Attuativo ex L.R. 10/99), anche dei disposti offerti dalla vigente Legge Regionale n° 12/05 e s.m.i. per dar corso ad una progettualità esecutiva di elevato valore architettonico attraverso strumenti di natura negoziale, quali i Programmi Integrati di Intervento. In attesa che il Comune costituisca il così detto "Ufficio di Piano" con mansioni di monitoraggio temporale dello sviluppo urbanistico ed edilizio del Polo Urbano Integrato, i Programmi Integrati di Intervento saranno preliminarmente vagliati dal "Nucleo di Valutazione" istituito con deliberazione di Giunta Comunale n°686 del 13 Dicembre 2007 .

Gli isolati urbani che costituiscono il "Polo urbano integrato di Busto Arsizio" sono ricompresi (o posti in affaccio) tra le vie Polo e Cairoli, viale Dei Mille, Piazza Plebiscito, via Dante e Monti, Piazzale Barsanti, via Ferrucci e Cagliari, viale Cadorna, via Muratori e Petrarca, via Castelmorrone , via Menotti, via Rosolino Pilo e via Vercelli, via Magenta e via Arconte.

#### **4.4.1.2 Obiettivi**

I Programmi Integrati di Intervento in tale ambito dovranno garantire:

- la valorizzazione, come elemento di primaria importanza, della qualità architettonica, funzionale e tecnologica degli edifici e degli spazi pubblici;
- il miglioramento della viabilità urbana all'interno e nelle immediate vicinanze delle aree interessate da Programmi Integrati di Intervento, favorendo i collegamenti e gli interscambi tra trasporto pubblico e privato, la realizzazione di parcheggi pubblici e la viabilità ciclopedonale;
- un'efficace pluralità di funzioni e destinazioni d'uso, al fine di ottenere un effettivo miglioramento della qualità urbana dei luoghi oggetto di

intervento;

- il miglioramento della dotazione di servizi ed attrezzature di interesse pubblico;
- il recupero del patrimonio culturale;
- la delocalizzazione delle attività produttive, tramite opportuni incentivi urbanistici, prossime al tessuto residenziale ma incompatibili con questo in quanto fonte di rumore, emissioni, traffico pesante, ecc.;
- la qualità abitativa e l' integrazione sociale, mediante interventi residenziali ricchi di aree a verde e dotati di una quota di edilizia convenzionata;
- l'insediamento sul territorio comunale di strutture commerciali per la media distribuzione.

Tutti gli interventi previsti dal programma dovranno essere realizzati con risorse finanziarie messe a disposizione dal proponente. In particolare, i costi di bonifica o di messa in sicurezza delle aree, dove non avesse provveduto l'autore del danno, sono interamente a carico del proponente, fatta salva la facoltà dell'Amministrazione di autorizzare la realizzazione di opere di interesse pubblico a scomuto, totale o parziale del contributo relativo agli oneri di urbanizzazione, prevista dall'art. 45 della L.R. 12/2005.

I programmi, a meno di particolari e dimostrate complessità attuative, dovranno avere validità di cinque anni, entro i quali dovranno essere richiesti i titoli abilitativi relativi a tutti gli interventi previsti.

L'attuazione completa delle opere di urbanizzazione dovrà avvenire contestualmente all'ultimazione delle opere edilizie private.

Fatta salva l'attuazione del Programma del Polo Urbano integrato a mezzo di Piani Attuativi convenzionati di tipo tradizionale, i Programmi Integrati di Intervento proposti a cura di operatori privati saranno tenuti a rispettare le specifiche normative del Programma Attuativo, in vigore, unicamente per quanto attiene le distanze dei nuovi fabbricati dalle strade ed alla densità massima ammessa per le zone omogenee "B" ai sensi e per gli effetti del D.M. 1444/68, nonché saranno tenuti al rispetto delle norme igienico sanitarie vigenti e delle disposizioni del Codice

Civile.

Tutti gli altri parametri edilizi e le densità edificatorie, verranno motivatamente regolamentati dal PII medesimo a prescindere dai parametri edificatori offerti dal vigente strumento urbanistico generale e sue varianti, previa dimostrazione del corretto e proporzionato inserimento dell'intervento nel contesto urbano esistente e del soddisfacimento da parte di esso di pubblici fabbisogni in misura adeguata.

Viene confermata la possibilità per tutti i Programmi Integrati di Intervento di avvalersi di incentivi pari al 5% della Superficie Lorda complessiva di progetto correlati a progettazioni che prevedano il risparmio energetico di cui al D.gLs. 192/05 e s.m.i.. e di un ulteriore 5% (sempre calcolato sulla Superficie lorda complessiva di progetto) per soluzioni tipologiche di edilizia sociale a prezzi calmierati.

Le singole proposte potranno frazionare ulteriormente i quattro Comparti a destinazione prevalentemente terziaria che costituiscono il Polo urbano Integrato o aggregare più Comparti tra loro.

Le destinazioni d'uso ammesse, oltre a quelle residenziali e artigianali compatibili con la residenza, sono quelle Terziarie commerciali e direzionali .

Le iniziative private nei Comparti a ridosso della stazione ferroviaria interrata delle Ferrovie Nord-Milano dovranno tener conto della riqualificazione urbanistica ed edilizia delle aree attigue alla Stazione medesima e di quelle ad essa pertinenti .

Gli operatori privati dovranno altresì garantire al Comune (ed in intesa con Esso) la realizzazione nell'ambito dell'intero territorio cittadino di uno standard di qualità il cui valore economico verrà computato dall'ufficio comunale preposto.

#### 4.4.2 ***Estensione del D.I. alle Aree destinate a pubblici servizi e/o interessate da vincoli espropriativi decaduti***

In attesa dell'approvazione del Piano dei Servizi , quale strumento di indirizzo per l'attuazione del Piano di Governo del Territorio della Città di Busto Arsizio, in fase di approntamento, che conterrà previsioni in ordine alle necessarie dotazioni di servizi pubblici e di interesse pubblico a carattere locale, nonché quelle relative alle infrastrutture di allacciamento ai pubblici servizi e di servizi tecnologici, l'Amministrazione comunale ritiene in via prioritaria di dare attuazione sin d'ora e in tempi brevi, sulle aree destinate dal vigente P.R.G. a pubblici servizi (con o senza vincolo decaduto a termini di legge) e con l'esclusione delle aree destinate a verde pubblico (vedi deliberazione di consiglio comunale n. 51/2009) ad iniziative private e/o pubbliche con il concorso dei privati, nell'ottica di realizzare in tempi brevi le attrezzature pubbliche o di uso pubblico già previste dal vigente strumento urbanistico generale.

A tale scopo, a tutte le aree destinate dal vigente PRG a "pubblici servizi"(con riferimento sia a quelli con vincolo reiterato, che decaduto per decorrenza dei termini quinquennali di validità) , viene assegnata indicativamente una densità fondiaria di utilizzo a scopo edificatorio di 1,35 mq. per ogni mq. di superficie fondiaria (equivalente a 4,50 mc/mq), ove, in analogia con la norma attuativa in vigore per ambiti perimetrati ai sensi delle NTA del vigente P.R.G. a "subarea C3" (aree ad elevata frammistione di produttivo e residenza) assoggettabili a interventi di ristrutturazione urbanistica, la superficie fondiaria è ottenuta depurando quella territoriale (l'area di proprietà al netto delle aree per la formazione della viabilità pubblica) di circa il 65% da destinare alla realizzazione (in loco) di pubblici servizi.

Scopo fondamentale della scelta dell'Amministrazione è quello sotteso a consentire su dette aree la realizzazione di un'edificazione di minor impatto urbanistico e, conseguentemente, un assetto più coerente con

pubbliche finalità quali per esempio la realizzazione dei parcheggi, del verde o di attrezzature di interesse collettivo che, in tal modo, possono essere realizzate in continuità con gli interventi privati senza la necessità di occupare altri spazi urbani.

Inoltre, oltre alla garanzia di cessione "in loco" delle aree standard indotte ai sensi di legge, rende possibile l'applicazione di criteri economici perequativi basati sulla proporzionalità, per i quali l'aumento di capacità edificatoria non può che corrispondere ad un maggior rendimento economico a vantaggio del privato e, pertanto, deve necessariamente indurre una prestazione di rilevanza pubblica più significativa a vantaggio del Comune.

Al fine di stabilire una congruità con i valori di compravendita delle aree a libero mercato, desumibili, dai prezzi correnti dell'Osservatorio Mobiliare Italiano, il livello economico della controprestazione, oggetto di intesa negoziale (standard qualitativi), verrà dedotto dalla sommatoria delle seguenti quantità:

- con l'applicazione degli importi unitari stabiliti dal Comune ai fini ICI per le zone omogenee di riferimento, riferiti alla effettiva superficie fondiaria di intervento
- con l'applicazione di valori stimati d'ufficio, per la mancata cessione di aree standard, riferiti all'effettiva superficie dell'area d'intervento (*vedi deliberazione di consiglio comunale n. 51/2009*).

Inoltre, qualora venga valutata dal Comune la carenza o l'assenza di interesse pubblico ad acquisire "in loco" l'area da destinare alla realizzazione di pubblici servizi (cioè la superficie standards pari al 65% dell'area di intervento, indotta dalla capacità edificatoria ), l'Operatore proponente il PII sarà tenuto a garantire , in alternativa, la realizzazione diretta di un'opera pubblica da concordare con l'Amministrazione comunale, aggiungendo al valore economico della controprestazione (computato secondo il criterio dianzi esposto), anche il valore economico almeno pari a quello stimato per la mancata cessione "in loco" degli standards indotti .

L'ipotesi volumetrica suesposta non deve in ogni caso considerarsi indifferenziata, cioè applicabile a tutte le aree con vincoli pubblici, in quanto è opportuno che le densità edificatorie riconoscibili all'Operatore privato non risultino superiori alle densità di aree edificabili eventualmente adiacenti o prospicienti quella di intervento (soggetta a vincolo pubblico vigente , ancorché decaduto).

Pertanto ciascuna istanza di attivazione di Programma Integrato di Intervento su aree destinate a "pubblici servizi" dovrà essere attentamente valutata con riferimento all'assetto urbanistico e planivolumetrico generale nel quale essa risulta ubicata.

Quanto sopra, non pone comunque sostanziali limiti alla decisione amministrativa di assegnare, secondo differenti opportunità od obiettivi, maggior densità edificatoria alle aree rientranti nella fattispecie summenzionata, purché alla maggior densità edificatoria (comunque non eccedente complessivamente i limiti consentiti dal vigente D.M. n° 1444 del 2 Aprile 1968 per zone omogenee inedificate destinate alla realizzazione di nuovi complessi insediativi), corrisponda una dotazione pubblica qualitativamente proporzionata.

Le aree destinate a pubblici servizi del territorio cittadino, assoggettabili agli indirizzi di cui al presente Documento di Inquadramento, dovranno pertanto essere sufficientemente consistenti per garantire significativi e rilevanti interventi di riqualificazione urbanistica e ambientale.

#### 4.4.3 ***Estensione del D.I. alle Aree destinate all'agricoltura (ex art. 89 L.R. 12/05 e s.m.i.)***

In attesa della formazione del Piano delle Regole quale strumento di attuazione del Piano per il Governo del Territorio di cui alla Legge Regionale n. 12/05 e s.m.i. ed in sintonia con la legislazione comunitaria (Reg. 1257/1999 sullo sviluppo rurale) e nazionale (legge 378 del 24.12.2003) , in tutte le aree a vocazione agricola, purché non funzionali all'attività agricola ,ed in quelle ritirate dalla produzione agricola o

abbandonate , oltre agli interventi manutentivi comunque denominati sui fabbricati esistenti che hanno perso il carattere di ruralità, sono ammesse a mezzo di PII, anche in assenza di requisiti soggettivi (art. 60 L.R. 12/05) , tipologie di intervento riconducibili a: ristrutturazione edilizia, adeguamento tecnologico ed igienico sanitario , cambio di destinazione d'uso, ampliamento nei limiti previsti dall'ordinamento vigente.

Il soggetto proponente, per l'attivazione del PII, dovrà pertanto preliminarmente acquisire dalla competente Provincia di Varese specifico certificato che attesti che i fabbricati rurali e le aree ricomprese nel Programma, effettivamente non siano destinate all'esercizio dell'attività agricola.

Il PII su aree ritirate dalla produzione agricola o abbandonate da almeno un triennio (art.89 comma 3-bis L.R. 12/05 e s.m.i.) dovrà conseguire prioritariamente l'obiettivo del recupero di elementi significativi che caratterizzano l'ambiente, quali, in particolare, i valori antropologici, archeologici, storici e architettonici presenti nel territorio, le biodiversità per favorire la conservazione di singole specie animali e/o vegetali con i relativi habitat, associazioni vegetali e forestali.

Il PII, relativamente agli elementi significativi del paesaggio di interesse ambientale, recepisce ed integra nel proprio quadro conoscitivo i sistemi e gli immobili da tutelare attraverso interventi conservativi e ristrutturativi e ne specifica la relativa disciplina. In particolare individua:

- edifici di valore storico architettonico, culturale e testimoniale e i relativi spazi inedificati di carattere pertinenziale, comprese le recinzioni, le pavimentazioni e gli oggetti d'arredo;
- parchi e giardini di interesse storico/ architettonico;
- viabilità storica extraurbana (strade vicinali e poderali) e gli eventuali itinerari di interesse storico-ambientale;
- il sistema delle acque derivate e delle opere idrauliche;
- le sistemazioni agrarie tradizionali (i filari di alberi, le piantate, ecc);
- le zone archeologiche.

Il PII nelle zone agricole , oltre a garantire il mantenimento dei suoli ad elevata vocazione agricola o silvestre , limitandone il consumo, favorisce lo sviluppo di una agricoltura sostenibile, improntata sull'impiego di tecnologie non inquinanti e finalizzata al risparmio di energia e di risorse non riproducibili. Promuove la valorizzazione e il recupero del patrimonio edilizio esistente attraverso il riutilizzo dei fabbricati rurali non più funzionali all'attività agricola e di quelli abbandonati, valutando l'opportunità di inserire destinazioni residenziali, ricreative, culturali, turistico-ricettive e di ristorazione con espressa esclusione delle destinazioni commerciali di vicinato e/o di piccola e media distribuzione. Disciplina le strutture precarie (legittime anche a seguito del Condono Edilizio) al fine di realizzare un decoroso riordino degli insediamenti ed il miglioramento complessivo delle condizioni paesaggistiche e ambientali. I parcheggi privati indotti nel rispetto della quantità prescritta dalla Legge 122/89 e s.m.i. per le destinazioni residenziali, potranno essere ricavati nell'interrato delle aree strettamente pertinenti ai fabbricati esistenti o, qualora lo stato di fatto lo consenta, nell'interrato dei medesimi fabbricati. Autorimesse esterne o parcheggi coperti dovranno essere opportunamente schermate alla vista ed armonizzate con l'introduzione di elementi di mitigazione ambientale (piantumazioni d'alto fusto).

Le aree immediatamente adiacenti ai fabbricati oggetto di intervento dovranno essere sistemate in coerenza con la morfologia del territorio agricolo circostante.

L'introduzione sulle aree oggetto di PII di essenze arboree non autoctone dovrà essere preventivamente autorizzata dal Comune.

I fabbricati pertinenti all'edificio rurale principale , quali, stalle, fienili, rimesse per attrezzi agricoli e autorimesse, potranno essere interamente recuperati , ampliati e mutati per destinazione d'uso, purchè l'intervento non snaturi la loro impostazione tipologica e gli elementi estetici di pregio eventualmente presenti.

Tutte le eventuali attrezzature agricole e i macchinari d'epoca rinvenuti sulle aree o nei fabbricati rurali oggetto di intervento, dovranno essere

accuratamente rilevati, comunicati al Comune e opportunamente conservati e valorizzati.

Il PII può anche prevedere la completa demolizione del fabbricato rurale e delle sue pertinenze con la conseguente ricostruzione, a condizione che tutti i manufatti esistenti vengano preventivamente rilevati e documentati con fotografie d'insieme che evidenzino il preciso stato dei luoghi che dovrà essere riproposto dal nuovo intervento edilizio.

Ai sensi del combinato disposto degli articoli 46.1,43.1,43.1.e delle Norme di Attuazione del PTCP che consente di adottare Programmi Integrati di Intervento e Piani Attuativi privati o pubblici conformi al P.R.G., l'adozione di Programmi integrati di Intervento in variante al vigente P.R.G. (ex art. 25.1 della L.R. 12/05 e s.m.i.) è ammessa qualora con essi non si attui la "riduzione" delle aree ricadenti in ambiti agricoli.

Per esempio, è possibile la realizzazione di opere pubbliche necessarie a garantire funzionalità ai nuovi insediamenti in ambiti ex rurali , a condizione che le aree interessate dall'opera medesima vengano opportunamente compensate (anche mediante semplice traslazione) con altre aree , per non costituire "riduzione" di ambito destinato dal PTCP all'agricoltura.

#### ***4.4.4 Aree ricadenti nell'ambito urbano interessato dal Collegamento ferroviario Saronno-Malpensa***

La città Busto Arsizio per localizzazione geografica si pone oggi quale tessuto connettivo fra le comunicazioni regionali, interregionali e, soprattutto, internazionali che confluiscono sul nodo di Milano. Il rilancio a scala internazionale della città, in particolare in Europa, non può pertanto prescindere dal sistema di connessioni su grande scala, che si identifica nel progetto di Malpensa 2000 e in quello dell'Alta Velocità ferroviaria, mediante la riorganizzazione ed il potenziamento del sistema aeroportuale e ferroviario padano.

Se con l'avvento del nuovo terminal aeroportuale di Malpensa 2000 è stata avviata la riorganizzazione del territorio della Provincia di Varese attraverso opere di potenziamento viabilistico, per quanto riguarda l'Alta

Velocità, che necessariamente impone elevati costi ambientali oltre che economici, l' integrazione con la rete europea è divenuta nel tempo condizione di sviluppo indispensabile per la generale specializzazione dell'intera produttività regionale, il contenimento della spesa pubblica e, conseguentemente, il miglioramento delle condizioni di vita all'interno dei nuclei urbani locali interessati dall'attraversamento delle tratte ferroviarie.

La prospettiva di una valorizzazione del trasporto su ferro è strettamente connessa alla creazione del Passante ferroviario integrato nel nodo di Busto Arsizio , con la rete delle Ferrovie Nord Milano che dà luogo all' esigenza di una nuova pianificazione strategica il cui obiettivo centrale risulta il riassetto dell'intero sistema funzionale bustese finalizzato alla costituzione di un polo direzionale, terziario e commerciale di supporto al Comune capoluogo di Regione .

In quest'ottica dovrà essere possibile offrire un sistema integrato ad alto livello qualitativo che sappia interagire con l'organismo urbano esistente e con il sistema ambientale circostante. Ciò anche in vista dell'EXPO 2015 che genererà un transito giornaliero dal Passante ferroviario sulla direttrice Milano-Saronno e, quindi dalla nuova stazione , stimabile in non meno di 100.000 utenze.

Il regime delle aree edificabili e di quelle destinate a pubblici servizi presenti in un raggio di 500 metri dal perimetro del Passante, dovrà necessariamente consentire, attraverso mirati interventi di programmazione negoziata (quali i PII) volti alla riqualificazione ambientale e funzionale del tessuto urbano e all'accrescimento della dotazione di servizi e infrastrutture pubbliche specializzate, la progressiva trasformazione del tessuto edilizio e urbanistico degli attuali isolati , privilegiando la realizzazione di tipologie abitative e terziarie direzionali verticali pluripiano (dai 10 ai 15 piani), parcheggi in autosilo e autorimesse interrato, centri commerciali , attrezzature per lo svago e per il benessere ,spazi per l'aggregazione sociale e la cultura anche di interesse sovra comunale.

Gli interventi edificatori su proposta di operatori privati avranno quali

unici vincoli il rispetto dell'assetto viabilistico imposto dal progetto di realizzazione del Passante ferroviario, e, limitatamente agli interventi di nuova costruzione a tipologia pluripiano (oltre i 10 piani), il rispetto di una distanza non inferiore alla metà dell'altezza del fabbricato frontistante che rechi maggior altezza. Per le altre nuove costruzioni la distanza dalle strade non potrà essere inferiore a 10 metri secondo le disposizioni del decreto ministeriale 2 Aprile 1968, n. 1444.

Il comparto territoriale su cui sarà possibile promuovere interventi di ristrutturazione urbanistica attraverso atti di programmazione negoziata, è indicativamente individuato dall'Allegato "B".

Le medesime possibilità di intervento potranno intendersi estese anche agli isolati esterni a detto perimetro teorico, posti in fregio ad esso.

Nell'ambito della pluralità di funzioni quale peculiarità della programmazione negoziata, il Comune intende valorizzare il suo territorio anche con dotazioni più consistenti per la ristorazione e la funzione alberghiera. Ciò in quanto il sistema dell'accoglienza si integra con il carattere fortemente specialistico del turismo che investe oggi la provincia di Varese e quella di Milano, cioè la tipologia di turismo d'affari (oltre 9 milioni di presenze annue legate alle manifestazioni fieristiche) da un lato e l'attuale eccessiva concentrazione di strutture ricettive e congressuali nei Comuni capoluogo, dall'altro. E' indispensabile, quindi, che la Città di Busto Arsizio, forte del futuro Passante ferroviario, maggiormente sottolinei e caratterizzi un modello di sviluppo incardinato sul processo di decongestionamento dei servizi, riorganizzandosi nell'offerta al terziario in generale, di strutture ricettive di alta qualità a prezzi contenuti.

i  
ii  
iii