

PGT

ARCHITETTO GIORGIO BALDIZZONE
ARCHITETTO GIUSEPPE BARRA
ARCHITETTO ADO FRANCHINI
ARCHITETTO FABRIZIO OTTOLINI

COMUNE DI LUISAGO

PROVINCIA DI COMO



DOCUMENTO DI PIANO

QUADRO PROGETTUALE – RELAZIONE

Modificata a seguito di controdeduzione alle osservazioni e ai pareri di compatibilità

Ottobre 2013

INDICE

1 - LA FORMAZIONE DEL PIANO.....	3
2 - IL PROCESSO PARTECIPATO E LE ISTANZE DEI CITTADINI	4
2.1 - SUGGERIMENTI E PROPOSTE PRELIMINARI (ISTANZE) DEI CITTADINI.....	4
3 - OBIETTIVI DELLA PIANIFICAZIONE LOCALE E RACCORDO CON GLI OBIETTIVI DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA	7
3.1 - OBIETTIVI E AZIONI DEL DDP	7
3.2 - GLI OBIETTIVI DELLA PROGRAMMAZIONE SOVRAORDINATA	10
4 - QUADRO INTERPRETATIVO.....	11
4.1 - QUADRO INTERPRETATIVO E STRATEGICO – CRITICITA’ E POTENZIALITA’	11
4.1.1 Opportunità e criticità del sistema ambientale e paesistico	11
4.1.2 Opportunità e criticità del sistema infrastrutturale.....	13
4.1.3 Opportunità e criticità del sistema insediativo	14
4.2 LE ALTERNATIVE DI PIANO.....	18
4.2.1 Alternative disponibili e ipotesi di piano	18
5 - IL PROGETTO DI PIANO.....	20
5.1 - INQUADRAMENTO GENERALE E SINTESI DEI CONTENUTI.....	20
5.2 - QUADRO PROGETTUALE - IL SISTEMA PAESISTICO AMBIENTALE.....	24
5.2.1 La componente ambientale.....	24
5.2.2 La componente paesistica.....	28
5.3 - QUADRO PROGETTUALE – IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE.	31
5.3.1 Azioni di piano per il sistema viabilistico.....	31
5.4 - QUADRO PROGETTUALE – IL SISTEMA INSEDIATIVO.	34
5.5 - QUADRO PROGETTUALE - STRATEGIE DI SVILUPPO DEL SISTEMA COMMERCIALE.	38
5.6 - QUADRO PROGETTUALE - ATTUAZIONE DEL PGT – COMPARTI REGOLATI DAL PIANO DELLE REGOLE E AMBITI DI TRASFORMAZIONE	40
5.6.1 Comparti residenziali regolati dal Piano delle regole.....	40
5.6.2 Comparti produttivi o polifunzionali regolati dal Piano delle Regole.....	41

5.6.3 - Ambiti di trasformazione ai sensi della LR 12/05.	43
5.7 LE VERIFICHE DI COMPATIBILITA' CON IL PTCP.	51
5.7.1 La sostenibilità ambientale in relazione al consumo di suolo di cui all'art. 38 del PTCP.....	51
5.7.2 Aree agricole strategiche.....	55
5.8 VERIFICA DI COMPATIBILITA' E COERENZA CON IL PTR.....	56
6 - QUANTIFICAZIONE DELLE PREVISIONI DI PIANO	62
6.1 Stima della capacità insediativa residenziale del PGT	62
6.2 Dotazione di servizi alla persona	65
6.3 Ulteriori elementi di quantificazione.....	66

1 - LA FORMAZIONE DEL PIANO

Il PGT istituito dalla legge urbanistica regionale n.12 del 2005 è composto da tre documenti fondamentali: il Documento di piano, il Piano dei servizi e il Piano delle regole.

Il DdP ha una doppia valenza: delinea il quadro di riferimento di lungo periodo a scala territoriale e urbana e stabilisce le strategie attuative per il periodo del mandato amministrativo; fornisce il quadro conoscitivo del territorio e inquadra il comune nella pianificazione sovraordinata; individua gli ambiti di trasformazione e ne detta gli indirizzi; classifica il territorio in relazione alla sensibilità paesistica ed indica le strategie di salvaguardia e ricomposizione del paesaggio. Il DdP non ha potere conformativo dell'uso del suolo.

Il Piano dei servizi delinea l'assetto della città pubblica e della struttura dei servizi pubblici e di uso pubblico; non ha scadenza temporale e pone vincoli diretti sull'uso del suolo.

Il Piano delle regole governa l'attività edilizia nella città consolidata; definisce le regole in relazione alle tipologie e ai caratteri dei tessuti urbanistici esistenti; individua i vincoli esistenti di diversa natura e pone i nuovi vincoli derivanti dalle previsioni di PGT.

Il Comune di Luisago ha dato avvio al procedimento di definizione del PGT e della procedura di VAS il 28 luglio 2009 con delibera G.C. n°48/2009.

Il 4 febbraio 2011, con delibera di G. C. n° 5/ 2011 sono state individuate l'autorità competente e l'autorità procedente per la VAS. Nel medesimo provvedimento sono stati individuati gli Enti territorialmente interessati nonché i soggetti competenti in materia ambientale da invitare alle Conferenze di Valutazione previste dalla procedura, ovvero:

ARPA, ASL, Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia, Soprintendenza per i beni architettonici e per il paesaggio, Soprintendenza per i beni archeologici, Autostrade per l'Italia spa, Ferrovie Nord Milano, Autostrada Pedemontana Lombarda Spa, Azienda Servizi Integrati Colline Comasche Spa, Consorzio Livescia Depur, Consorzio Depurazione Acque Bacino Imbrifero Alto Seveso Spa, Autorità di Bacino del Fiume PO, Regione Lombardia Direzione Generale Territorio e Urbanistica, Regione Lombardia STER di Como, Provincia di Como Settore Pianificazione del Territorio, Comune di Casnate con Bernate, Comune di Cassina Rizzardi, Comune di Fino Mornasco, Comune di Villa Guardia, Comune di Grandate;

A seguito della pubblicazione sul sito regionale SIVAS del Documento di Scoping, si è tenuta la prima conferenza di valutazione presso la sala consiliare di Luisago il 24 marzo 2011.

2 - IL PROCESSO PARTECIPATO E LE ISTANZE DEI CITTADINI

La LR 12/2005 differenzia il percorso di formazione dei piani urbanistici rispetto alle modalità del PRG istituendo, tra l'altro, un processo di partecipazione preliminare alla redazione del piano.

Questo processo è costituito da due momenti fondamentali:

- suggerimenti e proposte presentate a seguito dell'avvio del procedimento formulato ai sensi dell'art. 13 comma 2 della LR 12/05;
- partecipazione prevista dal procedimento di VAS.

Dell'attività di partecipazione nell'ambito della procedura di VAS viene dato conto nel Rapporto Ambientale del PGT.

2.1 - SUGGERIMENTI E PROPOSTE PRELIMINARI (ISTANZE) DEI CITTADINI

L'Amministrazione Comunale in data 15 aprile 2008 ha emanato un primo avviso pubblico formulato ai sensi dell'art.13 comma 2 della LR 12/05, con il quale oltre a rendere noto l'avvio del procedimento invitava chiunque fosse interessato alla presentazione di suggerimenti o proposte. La scadenza per la presentazione delle proposte era il giorno 14 giugno 2008.

In data 18 settembre 2009, a seguito degli ulteriori indirizzi per lo svolgimento dell'attività di VAS formulati dalla Regione Lombardia, il Comune di Luisago emanava un secondo avviso pubblico per invitare alla presentazione di suggerimenti o proposte preliminari. La scadenza per la presentazione di queste ulteriori proposte era fissato alla data del 7 novembre 2009.

L'Amministrazione Comunale ha poi inteso, in accordo con il gruppo di progettazione del PGT, di verificare anche le istanze pervenute, in ordine sparso, dall'anno 2000 in poi.

Considerato poi che dopo le scadenze degli avvisi pubblici emanati per la presentazione delle proposte preliminari sono pervenute diverse istanze fuori termine, l'A.C. ha deciso di considerare, nel processo di formazione del PGT anche queste ultime istanze.

Ne risulta un elenco di 53 proposte preliminari, di cui 9 pervenute prima dell'emanazione degli avvisi di avvio del procedimento. Delle 44 proposte pervenute a seguito dell'emanazione degli avvisi di avvio del procedimento diverse sono pervenute fuori termine. L'elenco completo di tali proposte è contenuto nella seguente tabella.

	N.	data present.	Soggetti richiedenti	Fg.	Mapp.
Antecedenti l'avvio del procedimento	1	25/10/01	Frigerio Custode	2	460/b
	2	18/12/01	EDILIZIA CASPANI di Caspani Maurizio	4	366, 367
	3	12/02/03	ENEL REAL ESTATE spa	2	1898, 2314, 2315, 2316, 137
	4	04/06/03	Beltramelli Pierangelo	5	726, 749
	5	06/06/06	RI ESTATE spa	2	2314
	6	09/06/06	Negretti Ernesto e Marfia Rocco	5	2294
	7	27/11/06	R.G.F. Costruzioni srl	2/4	2411, 2416, 2418, 2421
	8	27/07/07	Galbiati Pierantonia	2	463
	9	19/03/08	R.G.F. Costruzioni srl	2/4	2411, 2416, 2418, 2421

	N.	data present.	Soggetti richiedenti	Fg.	Mapp.
Pervenute entro i termini del 1° avviso (entro il 14/06/08)	10	03/05/08	Furlan Angelo + altri	2	472, 478
	11	03/06/08	Salvatore Maria, Villani Antonio e Incoronata	3	198, 423, 1075, 337
	12	06/06/08	RI ESTATE spa	2	2314
	13	11/06/08	Negretti Enrica	5	297, 853
	14	12/06/08	Sala Guglielmo, Alberto e Margherita	2	875
	15	12/06/08	Costruzioni Edili Tettamanti snc	5	296, 2279, 2277, 2278
	16	12/06/08	Dalla Zuanna Roberto	2	554, 23, 826, 84, 563
	17	13/06/08	IBEA spa	2	1203, 2181, 2186
	18	14/06/08	Messina Giorgio e Golinelli Angela	3	421, 424
	19	14/06/08	CONSORZIO COMENSE INERTI spa	1/2	11, 12, 301, 19, 5, 20, 21, 22, 25, 27, 26, 555, 453, 559, 556, 454, 558
20	14/06/08	CIPRIANI ANTONIO srl	2	41, 42, 43, 271, 59, 60	
Pervenute oltre il 14/06/08	21	27/06/08	Bracciani Maria Lodovica	2	2298
	22	07/08/08	Ferremi Francesca, Salmoiraghi M. Rosa + altri	5	1531, 1042, 1043
	23	11/10/08	Rella Grazia	4	227, 642
	24	25/02/09	Invernizzi Antonio	2	578
Pervenute entro i termini del 2° avviso (entro il 07/11/09)	25	30/10/09	Invernizzi Angelo + altri	2	1184, 1188
	26	03/11/09	Furini Alma	5	725, 727, 852, 299
	27	04/11/09	P.D.M. di Para Dino & Matteo snc	2	2315
	28	05/11/09	R.G.F. Costruzioni srl	2/4	2411, 2416, 2418, 2421
	29	06/11/09	Bassi Maria, Rumi Luigia e Rumi Enrica	3,5	1249, 1277, 1275
	30	06/11/09	SERIDE srl	5	434, 2078
	31	07/11/09	Banca Agrileasing spa	3	146, 196, 195/a, 1239, 1236, 1223
Pervenute oltre il 07/11/09	32	27/11/09	Negrini Pietro	2	415, 684, 590, 683
	33	04/12/09	Pasqualotto Pietro	3	non specificati nn. mappali
	34	18/12/09	Mantero Seta spa	3	1593
	35	26/01/10	Provincia di Como	4	248, 249, 250, 252
	36	19/02/10	Corbetta Paolo	5	726, 749
	37	06/04/10	Gagliardi Raffaella	3	403, 2177
	38	23/04/10	Costruzioni Edili Tettamanti snc	2	540, 1064
	39	29/10/10	FERMETAL srl	4	1262, 1266, 1267, 259, 2358, 2360
	40	24/11/10	Comini Fabio	4	534
	41	13/12/10	SERIDE srl	3	1352, 1353
	42	24/12/10	ADELPHI srl	3	1223, 1236, 1239, 195/a, 196
	43	24/12/10	PENTAFIN spa	3	689, 690, 595
	44	04/02/11	SOLESE spa	3	2251, 2250, 2253, 2257, 2256, 2255, 2258
	45	09/02/11	Bellocchi Alfio	3	144
	46	06/04/11	Corbetta Paolo	5	726, 749
	47	05/05/11	Arch. Marielena SgROI per Bellocchi Alfio	3	144
	48	17/09/11	Messina Giorgio	3	421, 424
	49	06/10/11	Eredi Furland Adelio	2	472, 478
	50	10/10/11	Melior - valorizzazioni immobiliari Srl	2	2314, 366, 367
	51	11/10/11	Caraccio Corrado	5	726, 749
	52	31/07/12	Meraviglia spa	4	1268
	53	09/08/12	Bassi Maria, Vigna Pierluigi, Rumi Enrica	5	1249, 1275, 1277

Tutte le istanze pervenute se riferite a specifici ambiti territoriali sono state cartografate nella tavola A.1.3 del Documento di Piano .

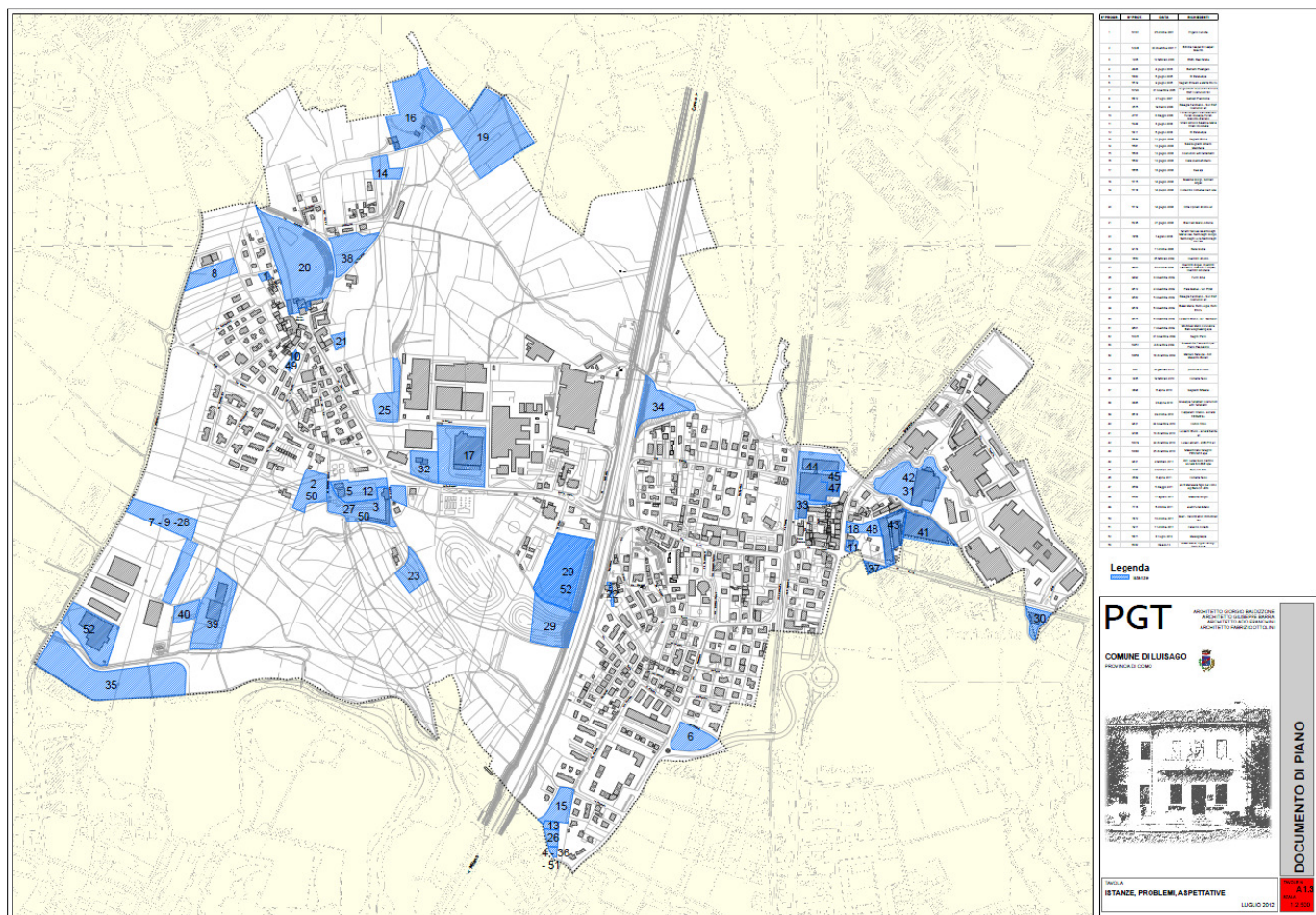


Tavola A.1.3 del Documento di Piano – individuazione delle istanze preliminari pervenute

Tuttavia le proposte preliminari pervenute assumono la veste di richieste di mutamenti della destinazione d’uso o della regolamentazione urbanistica relative ad aree o edifici di proprietà dei richiedenti.

Questo tipo di istanze, di carattere specifico, potranno essere fatte valere, se ritenuto necessario dagli aventi titolo, nella fase di osservazione al PGT adottato, anche a fronte del carattere conformativo del regime giuridico dei suoli proprio dei contenuti del Piano delle Regole.

Al presente documento viene comunque allegato l’elenco completo delle istanze pervenute con la sintesi delle singole richieste.

3 - OBIETTIVI DELLA PIANIFICAZIONE LOCALE E RACCORDO CON GLI OBIETTIVI DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

Pur considerando che ai sensi della LR 12/05 lo scenario di riferimento temporale del DdP dovrebbe essere limitato al breve periodo (5 anni), gli obiettivi strategici del DdP vengono collocati in uno scenario di riferimento più ampio (lungo periodo) più coerente con le esigenze temporali di attuazione della pianificazione territoriale e urbanistica.

All'interno di questo scenario di più ampio respiro si collocano anche gli obiettivi condivisi con l'Amministrazione Comunale e inseriti nel Documento di Scoping pubblicato sul sito regionale SIVAS e già oggetto di prima conferenza di valutazione (marzo 2011).

3.1 - OBIETTIVI E AZIONI DEL DDP

3.1.1 Tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale

Il territorio comunale è ancora connotato da un buon livello di naturalità degli spazi liberi, sia nell'estrema porzione settentrionale sia nella parte meridionale, con presenze boschive di qualche interesse.

Le due porzioni territoriali rischiano però di isolarsi l'una rispetto all'altra, anche per effetto della cesura territoriale costituita dall'Autostrada A9 e dalla linea FNM Como Milano.

Occorre quindi promuovere un'azione di riqualificazione e di integrazione dei diversi ambiti territoriali a valenza naturalistica, a cui sia associata una politica di contenimento dell'uso del suolo libero per fini edificatori, privilegiando il riutilizzo delle aree già edificate/edificabili o delle aree dismesse.

Partecipano a questo obiettivo anche le previsioni della pianificazione sovralocale, con particolare riferimento alle previsioni di Rete Ecologica Provinciale (PTCP della Provincia di Como).

In questo contesto l'agricoltura deve assumere un ruolo fondamentale di presidio del territorio naturale, soprattutto laddove essa sia ancora espressione di caratteri specifici della tradizione produttiva locale e del corretto rapporto con l'ambiente naturale.

Le possibili azioni del PGT in relazione a questo obiettivo sono le seguenti:

- a) tutelare le aree libere contenendo l'uso del suolo per fini edificabili, anche attraverso il riutilizzo delle aree già edificate/edificabili o delle aree dismesse;
- b) partecipare all'attuazione del progetto di rete ecologica provinciale, favorendo l'interconnessione naturale dei diversi ambiti territoriali (a settentrione e a meridione del tessuto urbano);
- c) tutelare l'attività agricola locale, soprattutto nelle componenti a più alto valore ecologico/ambientale o più alto radicamento territoriale;
- d) monitorare l'evoluzione sullo stato dell'ambiente e del territorio naturale;
- e) strutturare un sistema di fruizione delle aree libere e a vocazione ambientale del territorio comunale.

3.1.2 Tutela e valorizzazione del paesaggio

La tutela del paesaggio, pur operando in stretta relazione con le politiche di salvaguardia ambientale, travalica il contenuto meramente ambientale del Piano, partecipando alla valorizzazione e alla ricostruzione della memoria identitaria del territorio inteso nella sua accezione più ampia (ambiente naturale e tessuto antropico).

In tal senso entrano a far parte della connotazione paesaggistica non solo gli elementi riferibili alla componente ambientale (boschi, colture agricole, elementi del reticolo idrico, ecc...) o a quella puramente visuale (quadri paesaggistici o bellezze di insieme) del territorio, ma anche gli elementi introdotti nel corso del tempo dall'azione dell'uomo e che via via si sono sedimentati su di esso, come i manufatti rurali, le percorrenze poderali e forestali, gli edifici storici dei nuclei antichi, ecc.

Le possibili azioni del PGT in relazione a questo Obiettivo sono le seguenti:

- a) individuare e valorizzare gli elementi del paesaggio riferibili agli elementi di carattere naturalistico, a quelli di carattere visuale, a quelli di carattere storico o simbolico di natura identitario
- b) prestare attenzione ai residui elementi antropici con funzione paesaggistica, anche con l'ausilio di un'ideonea normativa per il riutilizzo e il recupero dei fabbricati e dei manufatti storici. A tal fine saranno considerati meritevoli di interesse sia le emergenze architettoniche (edifici religiosi o civili di pregio) sia gli edifici dei nuclei di antica formazione o gli edifici rurali tradizionali
- c) favorire la fruizione del paesaggio, sinergica alle possibili attività ricreative e di servizio insediabili e comunque funzionale alla riappropriazione dei significati locali del territorio
- d) attenuare e/o risolvere i conflitti generati dagli elementi detrattori (cave, aree dismesse a vario titolo, attività produttive, ecc...)

3.1.3 Riqualificazione del tessuto urbano

Il tessuto urbano costituisce il fulcro delle attività quotidiane della popolazione e delle attività economiche in genere.

Le esigenze di sviluppo territoriale devono correlarsi con la più generale esigenza di tutela della risorsa suolo e di contenimento dei processi di consumo.

Ai fini dell'utilizzo ottimale della risorsa suolo e delle necessarie politiche di governo del territorio e di programmazione dello sviluppo territoriale, il PGT valuterà l'entità e la natura delle precedenti previsioni non attuate, valutando al contempo le opportunità di riconfigurazione di tali scelte o la necessità di delineare scenari di sviluppo e localizzazioni territoriali alternativi a quelli già vigenti.

Risulta allora opportuno che il Piano appronti politiche di valorizzazione delle porzioni già edificate e di utilizzo delle porzioni ancora libere solo se collocate in posizione opportuna rispetto al tessuto urbano o alla maglia infrastrutturale esistente, compattando la forma urbana ed evitando la diffusione generalizzata dei fenomeni insediativi.

Un ruolo centrale sembra ricoprire il tema della connessione dei due nuclei di Portichetto e Luisago sia tra di loro sia con il sistema dei servizi pubblici, fortunatamente posizionato perlopiù in posizione baricentrica rispetto ai due nuclei insediativi

Il riutilizzo delle aree dismesse, la riqualificazione delle porzioni urbane limitrofe alla ex- Statale SS 35 e la riqualificazione del patrimonio storico, l'organizzazione del sistema di accesso ai servizi pubblici, del sistema di fruibilità e di percorrenza del tessuto antropico, costituiscono quindi gli elementi principali attorno ai quali approntare politiche di pianificazione urbana.

All'interno delle opportunità offerte dalla riorganizzazione del tessuto urbano andranno considerate poi le scelte attivabili per la difesa delle utenze deboli (anziani, giovani coppie, ecc...) anche in termini insediativi, attraverso l'individuazione di possibili quote di edilizia convenzionata.

Le possibili azioni del PGT in relazione a questo Obiettivo sono le seguenti:

- a) contenere il consumo di suolo addensando la forma urbana
- b) valutare l'opportunità di individuare scenari alternativi di sviluppo territoriale e di ipotesi insediative in presenza di consistenti previsioni urbanistiche previgenti non attuate
- c) innalzare la qualità urbana, attraverso:
 - il recupero delle aree dismesse
 - la riqualificazione dei nuclei di antica formazione e degli edifici

- la riqualificazione degli episodi insediativi a ridosso della ex- SS 35.
 - l'ottimizzazione del sistema viario e della sosta internamente all'edificato (con ampliamento del sistema della mobilità dolce)
 - l'ottimizzazione e l'ampliamento del sistema dei servizi urbani
- d) rispondere ai fabbisogni locali in termini di quantità insediabili e di funzioni e attività attivabili
- e) rispondere alla domanda espressa dalle utenze deboli (anziani, giovani coppie, ecc...) anche in termini insediativi (edilizia convenzionata)

3.1.4 Valorizzazione e integrazione del sistema dei servizi

La dotazione di servizi a scala comunale garantisce la copertura dei servizi di base (istruzione, ricreazione e svago, amministrazione pubblica, assistenza socio sanitaria elementare).

Le ipotesi insediative e di sviluppo dovranno confrontarsi con l'offerta disponibile di servizi di base, al fine di non configurare scenari di sviluppo squilibrati rispetto alla sostanziale situazione di equilibrio attuale.

Le ipotesi di incremento di popolazione dovranno quindi essere rapportate al limite dimensionale consentito dall'attuale offerta di servizi.

Saranno indagate le necessità in termini di nuove strutture da attivare o di riqualificazione di quelle esistenti, considerando anche modalità e azioni per migliorare l'accessibilità dei servizi esistenti (riorganizzazione del sistema di accesso e sosta, ipotesi di nuove localizzazioni maggiormente fruibili da una più vasta domanda locale).

La politica dei servizi sarà pertanto integrata con le politiche per la corretta configurazione del sistema della sosta urbana, analizzando e risolvendo le criticità puntuali eventualmente riscontrate.

All'interno del disegno più generale di riqualificazione del tessuto urbano saranno considerate le opportunità offerte per il potenziamento del ruolo connettivo e fruitivo delle aree di verde attrezzato in ambito urbano.

Le possibili azioni del PGT in relazione a questo Obiettivo sono le seguenti:

- a) formulazione di ipotesi insediative e di sviluppo del PGT rapportate al limite dimensionale consentito dall'attuale offerta di servizi
- b) elaborazione di un disegno di interconnessione delle strutture dei servizi agevolando l'accesso dell'utenza debole (bambini e anziani) anche attraverso la mobilità dolce (ciclopedonale)
- c) risolvere le criticità delle strutture esistenti (di carattere dimensionale, localizzative o manutentive)
- d) individuare ipotesi insediative per le nuove strutture pubbliche eventualmente attivabili (aree a parcheggi, aree a verde attrezzato, strutture si relazione)

3.1.5 Riorganizzazione del sistema di mobilità interna all'edificato

I temi legati alla mobilità sono perlopiù riferibili a quelli derivanti da criticità localizzate di accessibilità, viabilità e sosta determinate da specifici generatori di traffico (stazione ferroviaria, servizi pubblici e privati, attività commerciali, ecc...) o da limiti prestazionali della rete.

Gli interventi, probabilmente, possono porsi come semplici azioni di riqualificazione di temi puntuali e localizzati sull'attuale rete della mobilità.

L'individuazione di una struttura portante e diffusa della mobilità dolce, connessa ad una possibile ridefinizione della circolazione veicolare negli ambiti centrali, possono costituire un ulteriore elemento di riqualificazione del territorio.

Nella porzione nord/ovest del Comune le azioni di riqualificazione o potenziamento della rete della mobilità saranno individuate in stretto raccordo con le opzioni di sviluppo insediativo individuate nell'area dal PGT.

Lungo l'asse di attraversamento est/ovest del territorio comunale, costituito da via de Gasperi, andranno valutate le opportunità di riqualificazione dei nodi, con individuazione di eventuali modalità di regolamentazione delle intersezioni (rotatorie, ecc...)

Le possibili azioni del PGT in relazione a questo Obiettivo sono le seguenti:

- a) individuare e risolvere i temi legati all'accessibilità e alla sosta nei pressi dei principali generatori di traffico urbani
- b) individuare un sistema portante della ciclopedonalità comunale, con risoluzione anche delle possibili interferenze (attraversamenti e/o contiguità) con le altre principali infrastrutture di mobilità (viabilità autostradale, statale e provinciale, ferrovia, ecc..).
- c) individuare gli ulteriori interventi possibili per la fluidificazione del traffico sul tratto urbano della ex SS 35
- d) valutare le necessità di riorganizzazione viaria della porzione nord/ovest del Comune in rapporto alle scelte localizzative che saranno individuate dal PGT.
- e) valutare le opportunità di riqualificazione dell'asta di via De Gasperi, con individuazione di eventuali interventi di regolamentazione delle intersezioni (rotatorie, ecc...)

3.1.6 Verifica e aggiornamento del quadro normativo vigente

La redazione del PGT costituisce l'occasione per adeguare l'impianto normativo dello strumento urbanistico comunale all'assetto normativo sovraordinato (statale e regionale).

Esso costituisce però anche il momento ideale per riformulare le regole insediative consolidate che abbiano denotato, nel periodo di applicazione, elementi di criticità.

All'interno di questo quadro potranno essere riformulate anche le capacità edificatorie di alcuni contesti territoriali laddove l'analisi urbanistica, territoriale e morfologica, ne individui la necessità o le opportunità.

Le possibili azioni del PGT in relazione a questo Obiettivo sono le seguenti:

- a) adeguamento normativo del PGT all'assetto legislativo sovraordinato
- b) verifica delle normativa previgente per l'eliminazione di eventuali criticità applicative emerse nel passato
- c) verifica e riformulazione di eventuali indici urbanistici laddove evidenziato da valutazioni urbanistiche, territoriali o morfologiche sull'esistente

3.2 - GLI OBIETTIVI DELLA PROGRAMMAZIONE SOVRAORDINATA

Nel quadro conoscitivo del DdP sono stati riepilogati i contenuti e gli obiettivi prefissati dagli strumenti di pianificazione sovralocale aventi ricaduta diretta per il territorio comunale. Tali contenuti sono presi a riferimento per l'azione di pianificazione locale e ad essi si rimanda nello specifico fascicolo del Quadro conoscitivo.

Qui si richiama semplicemente, per estrema sintesi, che gli strumenti di pianificazione sovraordinata considerati sono stati:

- Piano Territoriale Regionale;
- Piano Paesaggistico Regionale;
- Piano territoriale di Coordinamento della Provincia di Como;
- PIF in fase di redazione da parte della Provincia di Como.

4 - QUADRO INTERPRETATIVO

4.1 - QUADRO INTERPRETATIVO E STRATEGICO – CRITICITA' E POTENZIALITA'

Le azioni di piano devono interpretare le opportunità e le criticità presenti sul territorio.

L'analisi critica di quanto emerso dal quadro conoscitivo permette di individuare gli specifici elementi riferibili ai sistemi ambientale e paesistico, insediativo e infrastrutturale.

4.1.1 Opportunità e criticità del sistema ambientale e paesistico

Il territorio comunale è caratterizzato da valori ambientali diversificati a seconda delle porzioni territoriali considerate (a est e a ovest della ex SS35, a sud e a nord della SP28) e da una correlata variabilità del sistema paesistico.

Alle aree libere (agricole o forestali) del sistema ambientale viene riconosciuto un ruolo di primaria importanza per il mantenimento dell'equilibrio ecologico locale. Esse tuttavia presentano elementi di fragilità che le rendono aggredibili dai processi di trasformazione urbana. Per questo motivo assumono importanza le azioni di connessione e integrazione delle diverse parti del sistema ambientale locale con quelle di livello sovralocale (rete ecologica provinciale e regionale)

Proprio in quest'ottica possono quindi individuarsi le opportunità e le criticità del sistema ambientale.

4.1.1.1 - Opportunità

4.1.1.1.1 - Articolazione e varietà del sistema paesistico/ambientale locale.

Le aree libere presenti ad ovest dell'autostrada (e bipartite dalla via De Gasperi – SP28) rappresentano ancora un elemento di forte caratterizzazione territoriale, anche per effetto della variabilità degli elementi naturali presenti. Sono infatti riconoscibili:

- i terrazzamenti dei depositi alluvionali, ad ovest dell'autostrada ancora fortemente connotati dal punto di vista ambientale, ad est perlopiù edificati (collina di via Volta – via Ronco)
- i corpi idrici superficiali del Seveso, della roggia Livescia e del cavo Fontanino, che costituiscono elementi di varietà del paesaggio naturale;
- il tessuto agrario locale, con forte connotazione ambientale data dalla buona presenza di pascoli e prati stabili;
- il patrimonio boschivo, articolato in boschi, filari e radure a nord della via De Gasperi (SP28) e fortemente compatto a sud della stessa;
- le aree umide ricomprese tra l'autostrada A9 e il Seveso, a nord dell'abitato di Portichetto, e caratterizzate dalla confluenza del cavo Fontanino con il Seveso.

Questi diversi ambiti, pur costituendo parti di un sistema unitario, possono svolgere ruoli specifici nella valorizzazione del sistema ambientale, anche in merito alle diverse esigenze e vocazioni fruttive e alle diverse strutture della produzione agricola e silvoforestale.

Le aree agricole e boschive possono svolgere un ruolo "tampone" sia rispetto alle dinamiche insediative sia rispetto alle infrastrutture presenti (A9, eliporto per servizio di emergenza "118" di Villa Guardia) e agli impatti che saranno generati dalla Pedemontana (diretrice Como – Varese) e dalla Tangenziale nord di Cassina.

Il sistema ambientale si connota però anche per la sua frammentazione rispetto al sistema insediativo. Ciò determina la necessità primaria di salvaguardare o potenziare le connessioni ecologiche esistenti, in più punti erose o indebolite dai processi conurbativi. Funzionale a questo scopo può essere la costruzione di una rete della fruibilità ambientale ora assente ma necessaria per attivare un processo di riappropriazione del territorio, dei suoi significati e dei suoi valori ambientali.

Fra le altre potenzialità presenti spicca la possibilità di realizzare un sistema ciclopedonale sovracomunale che consenta anche la connessione ai principali elementi di servizio presenti sul territorio comunale (Ferrovia, nucleo consolidato della città pubblica, attrezzature sportive, ambiente naturale).

4.1.1.1.2 - Ambito paesaggistico del Torrente Seveso, della Roggia Livescia e del sistema idrico minore (Fontanino).

Il sistema paesistico ambientale determinato dalla presenza dei corpi idrici connota il paesaggio locale costituendone un elemento di forte qualificazione e condizionamento. Questo sistema costituisce peraltro l'elemento di naturalità meno antropizzato del territorio comunale. Lo sviluppo ad andamento lineare dei corpi idrici e i vincoli di tutela imposti dal D.Lgs.142/2004 ne fanno una direttrice privilegiata di connessione della Rete Ecologica Provinciale e Comunale.

La ricostruzione del paesaggio in questi ambiti potrebbe comprendere la realizzazione di un sistema fruitivo lineare (ciclopedonale).

4.1.1.1.3 - Ambiti paesaggistici dei nuclei storici.

La presenza di due nuclei storici (Luisago e Portichetto) caratterizzati da sufficienti livelli di integrità della matrice originaria costituisce un elemento fortemente identitario del paesaggio. La loro valorizzazione è utile a sostenere la promozione territoriale, anche di insediamento di funzioni a contenuto economico (attività ricettive, commerciali di vicinato, di servizio, culturali, ecc...).

4.1.1.2 - Criticità

4.1.1.2.1 - Fenomeni conurbativi ed erosione dei varchi del sistema ambientale.

I fenomeni conurbativi hanno dispiegato i loro effetti principalmente lungo il tracciato storico della SS 35, con diffusa saldatura del tessuto urbano dei comuni di Fino Mornasco, Casnate e Grandate. Ad est dell'autostrada il territorio comunale si presenta pressochè tutto urbanizzato (ad eccezione delle zone umide poste a nord dell'abitato e ricomprese tra A9 e Seveso). Anche ad ovest dell'A9 i processi urbanizzativi attestati lungo la via De Gasperi (SP 28 da Piazza Libertà alla SP19) hanno determinato la separazione degli ambiti agricoli e forestali posti a nord e a sud della strada provinciale. Criticità di ordine inferiore si registrano all'estremo confine sud/ovest, tra la zona produttiva esistente e gli insediamenti di Cassina Rizzardi.

I residui elementi di discontinuità dell'urbanizzato necessitano di azioni di salvaguardia, ridisegno e attribuzione di significato al fine di consentirne il mantenimento e il ruolo di riconnessione tra i diversi settori ambientali del territorio comunale e provinciale. Questo obiettivo può trovare nel disegno della REP (Rete ecologica provinciale) a scala comunale.

4.1.1.2.2 - Criticità e debolezze generate dal sistema infrastrutturale.

Il sistema infrastrutturale esistente (A9 e SS35) riverbera già da tempo i suoi impatti sul sistema ambientale e su quello insediativo. La recente realizzazione della 3ª corsia della A9 se da un lato ha comportato nuovo consumo di suolo dall'altro ha permesso di attenuare una parte degli impatti negativi (realizzazione di nuove barriere antirumore). La prossima

realizzazione della nuova Pedemontana (tangenziale sud di Como e proseguimento verso Varese) con il suo ingente carico di consumo di suolo (per l'asta viaria ma anche e soprattutto per la realizzazione delle strutture di servizio, come i cantieri manutentivi posti a cavallo della A9 in Luisago) aggravano la situazione esistente in merito a:

- ulteriore frammentazione e occlusione del territorio naturale (agricolo e boschivo);
- confinamento e frazionamento delle aree naturali di frangia a nord di Portichetto, ricomprese tra la A9, la conurbazione della SS35 e la futura Pedemontana;
- conflitto (anche solo potenziale) tra gli impatti della nuova infrastruttura viaria e il sistema urbano e ambientale preesistente (in termini di emissioni e di nuovi flussi viari indotti);

4.1.2 Opportunità e criticità del sistema infrastrutturale

Luisago è collocato sulla direttrice (ferroviaria e viaria) di collegamento tra Como e Milano e lungo il programmato collegamento autostradale/superstradale Dalmine-Lecco-Como-Varese-Valico del Gaggiolo.

Le infrastrutture di mobilità hanno fortemente condizionato l'evoluzione del sistema urbano locale, con sviluppo di accentuate dinamiche insediative (anche di carattere produttivo e commerciale) lungo la viabilità principale (SS35 principalmente e SP28 e 19 in misura largamente inferiore).

La linea ferroviaria (direttrice S310 delle FNM, Milano - Saronno - Como) garantisce un buon livello di collegamento dei flussi pendolari (per motivi di studio e lavoro) verso l'esterno. Di nessun rilievo appare invece il suo ruolo rispetto al sistema produttivo locale (traffico merci).

La programmata realizzazione della nuova tangenziale sud di Como (Pedemontana) eleverà l'accessibilità del territorio, ampliando le opportunità di riutilizzo del tessuto urbano, sia di quello posto lungo la SS35 sia di quello posto lungo gli altri elementi di viabilità principale (SP 19 e SP28). All'interno di questo quadro anche le possibilità di riutilizzo e riqualificazione delle aree dismesse presenti assumono nuovi significati potenziali.

Questi elementi sono di seguito schematicamente individuati.

4.1.2.1 – Potenzialità

4.1.2.1.1 - Nuova tangenziale sud di Como (pedemontana): aumento dell'accessibilità territoriale e insorgenza di nuove potenzialità urbane

La realizzazione della nuova tangenziale sud di Como aumenterà l'accessibilità potenziale di Luisago. In particolare sarà maggiormente connessa al sistema della viabilità regionale la SP19 e tutta la porzione ovest di Luisago, con insorgenza di nuove potenzialità urbane lungo la stessa SP19 e per le aree dismesse o sottoutilizzate ad ovest dell'A9.

4.1.2.1.2 - Nuova tangenziale nord di Cassina: ricadute sulla rete urbana di viabilità.

La realizzazione della nuova tangenziale nord di Cassina messa a sistema (per il tramite della SP19) con il nuovo sistema Pedemontano potrebbe partecipare all'espulsione di quote di traffico in attraversamento est/ovest (sulla SP28) del nucleo urbano di Luisago.

4.1.2.1.3 - Interventi di riqualificazione della SS35 nel tratto ricompreso tra la rotatoria di Portichetto e Grandate – riflessi sull'organizzazione urbana della conurbazione storica.

Gli interventi programmati di riqualificazione del tratto di SS35 da Portichetto verso Grandate consentono di risolvere i conflitti presenti e di elevare i livelli di sicurezza dell'asta urbana.

4.1.2.2 - Criticità

4.1.2.2.1 - Sovrapposizione di molteplici direttrici di traffico e relativa inefficienza viaria della SS35.

I carichi di traffico presenti sulla SS35 sono determinati dalla sovrapposizione di flussi di diversa natura: di attraversamento (provinciale o intercomunale) ma anche in destinazione perchè originati dalle molteplici attività insediate sulla direttrice storica. Questa condizione potrebbe peggiorare con la realizzazione della nuova Pedemontana se non supportata dagli interventi già previsti ma non ancora realizzati al contorno (riqualificazione SS35 verso Grandate e nuova tangenziale nord di Cassina).

4.1.2.2.2 - Nuova tangenziale sud di Como (pedemontana): possibile incremento dei flussi di attraversamento est ovest (SP28).

La realizzazione della nuova tangenziale sud di Como costituirà la principale direttrice di attraversamento, in senso est-ovest, della conurbazione comasca. Ciò potrebbe comportare un incremento dei flussi di attraversamento di Luisago tra la SS35 e la SP19, in direzione del nuovo svincolo posto ad ovest del comune.

4.1.2.2.3 - Pericolosità di alcuni nodi di viabilità urbana

I temi sono quelli ricorrenti. Sulla SS35 devono essere realizzati gli interventi programmati a livello provinciale per la risoluzione dei conflitti di accesso alle attività presenti lungo l'asta. Sulla SP 28 deve essere risolto l'incrocio tra la via Dante (di accesso al nucleo storico di Luisago) e la SP28.

4.1.2.2.4 - Impatti generati o attivati dal nuovo sistema infrastrutturale.

I nuovi elementi del sistema infrastrutturale (Pedemontana e tangenziale nord di Cassina) genereranno inevitabilmente nuovi impatti in termini paesaggistici, ambientali e di emissioni.

4.1.3 Opportunità e criticità del sistema insediativo

Il sistema insediativo è caratterizzato dalla presenza di due distinti nuclei urbani, che presentano caratteri e vocazioni diverse. Ne deriva un carattere identitario dei luoghi e la necessità di porre in atto specifiche valorizzazioni delle potenzialità presenti.

Ciò determina specifici elementi di debolezza e di forza del sistema, di seguito analizzati.

4.1.3.1 - Opportunità

4.1.3.1.1 - Specificità locali.

Lungo la direttrice di sviluppo storico (della SS35 e della ferrovia) è maggiore la vocazione all'insediamento di attività polifunzionali ad alto contenuto economico. Qui sono però anche presenti le attività produttive più mature e più fortemente in crisi. Le opzioni di sviluppo devono considerare la possibilità di sostenere le attività in essere, anche con l'introduzione di regole di flessibilità d'uso dei fabbricati esistenti, senza compromettere la possibilità di mantenimento di una forte componente occupazionale del comparto produttivo.

4.1.3.1.2 - Elementi di qualità ambientale del sistema urbano.

La porzione ovest del sistema urbano è ancora caratterizzata da una buona qualità ambientale dell'insediamento urbano derivata dalla relazione diretta con il limitrofo sistema ambientale. Occorre procedere però anche all'infrastrutturazione ambientale, laddove possibile, del sistema insediativo.

Il sistema dei servizi, pur estremamente limitato nella dotazione procapite, è ottimamente distribuito. La qualità dei singoli servizi appare peraltro adeguata e soddisfacente.

4.1.3.1.3 -Qualità paesistica dei nuclei storici

I nuclei storici presentano ancora molti dei tratti originari, pur se spesso degradati o parzialmente alterati. Ad essi si affiancano porzioni urbane che, anche se più recenti, partecipano alla connotazione identitaria dei luoghi (ad esempio ex case FISAC).

Uno degli elementi che ne hanno favorito il mantenimento è il relativo sottoutilizzo del patrimonio edilizio. Questo elemento costituisce un carattere di qualità potenziale da valorizzare da parte del PGT.

4.1.3.1.4 -Potenzialità pregresse della pianificazione urbanistica ancora coerenti e riattivabili

Una parte delle previsioni insediative residenziali del precedente PRG sono rimaste inattuate (stato di attuazione attorno al 50%). Tuttavia esse presentano ancora un buon grado di coerenza rispetto ad ipotesi di sviluppo coerente con il sistema territoriale pregresso. Ciò consente di ritardare le precedenti previsioni senza necessità di innescare nuove aspettative d'uso del sistema ambientale.

4.1.3.1.5 -Polarizzazione del sistema dei servizi pubblici

L'organizzazione originaria del territorio, per nuclei autonomi, non ha determinato la dispersione territoriale dell'offerta di servizi.

Anche in riferimento alla scarsità di risorse disponibili occorre potenziare tale sistema senza tralasciare la necessità di potenziare anche il sistema di relazioni della popolazione insediata nel nucleo di Luisago, sprovvisto di sistemi relazioni e di servizi di prossimità.

4.1.3.2 - Criticità

4.1.3.2.1 - Dinamiche evolutive recenti e criticità del sistema insediativo della SS35.

Il sistema lineare posto lungo la SS35 è stato l'elemento trainante del sistema economico locale, sia per pesi insediativi sia per la natura delle attività economiche insediate (produttivo, commercio, terziario e servizi privati).

In epoca più recente anche l'area produttiva posta ad ovest dell'A9 (verso Luisago) ha assunto un ruolo importante nel sistema economico locale.

Il tessuto attestato sulla SS35, storicamente formatosi per addizione di parti successive e non regolato da veri e propri processi di pianificazione, se da un lato costituisce un elemento di forza (economica, produttiva, di competizione in genere) del sistema locale, dall'altro lato determina gradi di complessità e criticità territoriale (densità, impatti da traffico, impatti da emissioni, ecc.), aspettative di trasformazione (delle attività più deboli), domanda di servizi legati alla produzione e agli addetti (mense, ristoranti, presidi sanitari, asili nido, parcheggi, ecc.), consumo idrico ed energetico, domanda di qualità ambientale e paesistica in genere.

La riqualificazione del sistema lineare deve rispondere alle necessità di migliorare la qualità e l'organizzazione del tessuto urbano, di strutturare meglio il sistema dei servizi, di riorganizzare il sistema della mobilità in modo più coerente rispetto all'efficienza attesa e al suo ruolo urbano svolto.

4.1.3.2.2 - Dinamiche evolutive recenti ed elementi di fragilità del sistema produttivo.

Le attività manifatturiere localizzate sulla SS35 sono spesso connotate da caratteri economici maturi. Gli edifici produttivi sono progressivamente coinvolti in meccanismi di dismissione o riconversione, ulteriormente accentuati dagli attuali processi di crisi economica.

Ne deriva un sottoutilizzo o un degrado relativo del patrimonio edilizio.

Si pone pertanto il tema di ridefinire le funzioni insediabili e il rapporto di queste con il sistema urbano complessivo (in termini di rapporto con il sistema viario, con il sistema dei servizi e con il tessuto residenziale) al fine di ottenere una rivitalizzazione economica ed occupazionale.

4.1.3.2.3 - Processi conurbativi e saldature in atto

Lo sviluppo urbano recente ha determinato fenomeni di progressiva conurbazione interna al Comune (dei diversi nuclei urbani) e verso i comuni limitrofi (principalmente verso Fino Mornasco, Grandate, Casnate, ma in modo meno marcato e più sfrangiato anche verso Cassina).

Tale fenomeno comporta non solo il decadimento dei caratteri ambientali del luogo ma anche il depauperamento della qualità urbana degli insediamenti.

4.1.3.2.4 - consistenza e qualificazione dei servizi pubblici

L'analisi svolta individua due elementi di criticità:

- dotazione non adeguata in termini di dotazione procapite;
- necessità di potenziare il sistema locale di relazioni dei due nuclei originari, con particolare riferimento a Luisago.

Relativamente alla scarsa dotazione procapite occorre individuare gli interventi utili al potenziamento del sistema dei servizi, in modo da elevare la dotazione procapite ai minimi di legge. La soluzione a questo problema consente anche la possibilità di risolvere la seconda criticità individuata.

Per Portichetto, con un tessuto più articolato, le alternative di intervento sono limitate dall'indisponibilità di suolo urbano, con l'unica eccezione del nucleo di proprietà pubblica all'incrocio tra la SS35 e via Gorizia (SP28).

Per Luisago si impone invece la necessità di articolare maggiormente il sistema insediativo (oggi prevalentemente monofunzionale residenziale) con la realizzazione di un sistema di relazioni, anche con riguardo alle utenze più deboli (bambini, giovani, anziani). La relativa disponibilità di aree consente qui di delineare reali ipotesi progettuali.

4.2.1 Alternative disponibili e ipotesi di piano

A fronte degli obiettivi prefissati e dell'individuazione delle criticità e potenzialità locali sono disponibili vari scenari alternativi per il progetto di Piano. La scelta dell'alternativa da percorrere è comunque condizionata dall'obiettivo dichiarato di contenimento del consumo di suolo, volto alla tutela ambientale e territoriale del Comune, con conseguente limitazione all'erosione del territorio ancora libero dall'edificazione.

Pertanto le opzioni di sviluppo urbano devono essere perlopiù perseguibili all'interno dell'assetto urbanistico preesistente, limitando le previsioni esterne.

Fatta questa necessaria premessa possono essere individuate tre distinte alternative di Piano:

- 1) alternativa definibile di **"ipotesi zero"**, ovvero di riconferma dello stato di fatto in termini di pesi insediativi e di funzioni insediabili. Tale ipotesi, per quanto suggestiva, non risolve i temi relativi a:
 - reperimento delle risorse necessarie per gestione e miglioramento del sistema dei servizi;
 - reperimento delle aree necessarie per completare il sistema dei servizi (per i nuclei di Luisago e Portichetto);
 - reperimento delle risorse necessarie a qualificare il sistema ambientale;
 - reperimento delle risorse necessarie a riqualificare i margini urbani degradati.
- 2) alternativa definibile di **"massima densificazione"**, ovvero di occupazione di tutti gli spazi liberi urbani disponibili per gli insediamenti futuri (residenziale, produttivo, terziario). Tale ipotesi è però in contrasto con gli obiettivi di qualità dell'ambiente urbano prefissati. Essa inoltre pregiudica, per il futuro, la possibilità di operare scelte graduali di evoluzione urbana a fronte del manifestarsi di nuovi scenari evolutivi (del sistema sociale ed economico complessivo);
- 3) alternativa definibile del **"riuso e riqualificazione degli spazi urbani e delle aree di frangia"** che senza negare la possibilità di interventi puntuali di densificazione o di ridefinizione del perimetro urbano li orientino però al miglioramento delle valenze urbane del costruito o alla risoluzione dei temi emersi nel corso delle analisi (riqualificazione paesaggistica, rivitalizzazione delle attività economiche, ricostruzione della trama verde di connessione ecologica, riorganizzazione del sistema dei servizi) consentendo il reperimento delle risorse necessarie all'interno dei processi di trasformazione edilizia e urbanistica programmati.

Il progetto di piano elaborato all'interno del presente DdP si orienta sul versante delineato dall'alternativa del "riuso e della riqualificazione degli spazi urbani e delle aree di frangia" (alternativa 3), interpretando dentro questo quadro gli obiettivi dettati dall'Amministrazione Comunale e dagli strumenti di pianificazione sovralocale.

Le alternative sopra delineate circoscrivono il campo di azione possibile rispetto agli scenari di sviluppo o trasformazione urbana e dei connessi fenomeni di consumo di suolo.

La loro individuazione non consente ancora, però, di sciogliere l'altro nodo fondamentale. Ovvero l'individuazione delle alternative disponibili per l'organizzazione della città pubblica, intesa come insieme di quelle attività urbane che fondano la loro articolazione sul sistema dei servizi e delle relazioni sociali locali.

L'assetto policentrico di Luisago, con i nuclei di Luisago e Portichetto, rende il tema complesso e di difficile soluzione, preso atto della limitatezza delle risorse disponibili e della aleatorietà di quelle attivabili nel breve-medio periodo.

Il tema ruota attorno a due modelli teorici disponibili, ovvero:

- a) alternativa **“monocentrica”**, con concentrazione del sistema dei servizi e del sistema di relazioni, massimizzando economie di scala e di gestione;
- b) alternativa **“poli-centrica”** del sistema dei servizi e di relazione, con elevata distribuzione e diffusione territoriale degli stessi.

Entrambe le alternative scontano dei limiti propri.

Da un lato la massimizzazione degli elementi di gestione consente la razionalizzazione della spesa e dei costi economici, ma determina il decadimento degli indispensabili servizi di prossimità (verde attrezzato, centri di relazione, ecc..) necessari a rivitalizzare il sistema di relazioni sociali del tessuto residenziale.

Dall'altro lato l'organizzazione poli-centrica e diffusa di servizi e dei sistemi di relazione è ottimale solo in linea teorica, per l'impossibilità di fare fronte al reperimento delle risorse economiche necessarie al suo reale funzionamento.

Il piano sposa perciò **una terza alternativa**, forse ibrida dal punto di vista concettuale, ma utile si crede a rispondere al carattere duale (efficienza economica vs distribuzione territoriale dei servizi) della questione.

Il Piano, in buona sostanza riconferma la **concentrazione dei servizi principali** (assistenza, istruzione, sport, servizi amministrativi) nel polo esistente, anche con un suo potenziamento, ma cerca di prefigurare una sorta di **“città pubblica di prossimità”** che per alcune funzioni di base (svago, tempo libero, fruizione del verde) riarticoli il sistema insediativo residenziale monofunzionale.