



Comune di Dairago
Provincia di Milano

LINEE DI INDIRIZZO

PGT 2035



Credits

SINDACO

Paola Rolfi

ASSESSORE AL TERRITORIO E ALL'AMBIENTE

Giovanni Colombo

RESPONSABILE AREA SVILUPPO E TUTELA DEL TERRITORIO - INFRASTRUTTURALE E LAVORI PUBBLICI

Emilia Cavataio (RUP)

AUTORITA' PROCEDENTE PER LA VAS

Graziano Donzelli

AUTORITA' COMPETENTE PER LA VAS

Massimo Miracca

GRUPPO DI PROGETTAZIONE (ASSISTENZA AL RUP)

Politecnico di Milano | **DABC**

Elena Solero, Piergiorgio Vitillo (DdP, PdR, PdS)

Maddalena Buffoli (VAS)

Indice

UN PERCORSO CONDIVISO, 6 STRATEGIE INTEGRATE	4
01 RIDURRE IL CONSUMO DI SUOLO	10
Ricerca un nuovo equilibrio, fra conservazione e trasformazioni	10
Le previsioni del Piano Territoriale Regionale (PTR) e del Piano Territoriale Metropolitano (PTM)	10
Le indicazioni per il PGT 2035	11
CARTOLINA 1 Il quadro socioeconomico	16
CARTOLINA 2 L'infrastruttura suolo	18
02 RIGENERARE I TESSUTI URBANI	10
Incentivare la rigenerazione urbana	11
L'ambiente costruito, motore della rigenerazione urbana	23
Le indicazioni per il PGT 2035	25
CARTOLINA 3 Apprezzare i valori storici locali	16
03 COSTRUIRE UN ROBUSTO TELAIO ECOLOGICO-AMBIENTALE	10
Potenziare le relazioni ambientali e paesaggistiche	11
Costruire un robusto telaio paesaggistico e ambientale alla scala locale	37
Le indicazioni per il PGT 2035	39
CARTOLINA 4 Il PLIS delle rogge	42
04 POTENZIARE E QUALIFICARE IL SISTEMA DELLE DOTAZIONI PUBBLICHE	45
Costruire un sistema di servizi integrato a misura di cittadino	46
Costruire una città pubblica inclusiva	47
Le indicazioni per il PGT 2035	51
CARTOLINA 5 Eliminare le barriere architettoniche	16
05 QUALIFICARE IL SISTEMA PRODUTTIVO	59
Costruire un ecosistema produttivo territoriale	60
Qualificare un'impronta produttiva composta	62
Le indicazioni per il PGT 2035	64
CARTOLINA 6 Il distretto diffuso di rilevanza intercomunale del commercio (did) sp128	68
06 PROMUOVERE UN PROCESSO DI ASCOLTO CONDIVISO E PARTECIPATO	71
Interpretare le esigenze della collettività locale	72
CARTOLINA 7 Le fasi del processo	73

UN PERCORSO CONDIVISO, 6 STRATEGIE INTEGRATE

Il nuovo Piano di Governo del Territorio (PGT 2035) dovrà configurarsi come uno strumento utile *in primis* alla società locale, un processo da costruire attraverso un percorso integrato di ascolto attivo e partecipazione della comunità dairaghese, declinato da 6 strategie fra loro integrate.

In una fase di profondi cambiamenti economici, sociali, ambientali e climatici, il Comune di Dairago è chiamato a riformare il proprio strumento di governo del territorio, con l'obiettivo principale di rispondere e soprattutto dare forma ai nuovi bisogni della comunità locale.

La revisione del PGT non è infatti esclusivamente un passaggio tecnico - amministrativo, ma una vera e propria occasione/opportunità per guardare al futuro della società locale con una visione allargata e inclusiva, capace di tenere conto delle trasformazioni sociali, economiche e territoriali diventate negli ultimi anni sempre più complesse. Considerando, inoltre, il ruolo del Comune all'interno di un sistema territoriale più vasto, fatto di relazioni con l'aggregazione dei comuni dell'Alto Milanese, che influenzerà la competitività e lo sviluppo necessari per affrontare le sfide della contemporaneità.

Negli ultimi dieci anni, il PGT ha assunto un ruolo ancora più centrale nel quadro normativo regionale, grazie alle novità introdotte dalla legislazione lombarda. La Legge Regionale 31/2014, sulla riduzione del consumo di suolo e la riqualificazione delle aree degradate, e la Legge Regionale 18/2019, che promuove la rigenerazione urbana e il recupero del patrimonio edilizio esistente, hanno rafforzato il valore della pianificazione comunale come strumento chiave per orientare e governare nella direzione della sostenibilità lo sviluppo del territorio.

La redazione del nuovo PGT partirà dalla costruzione di un solido quadro conoscitivo, aggiornando quello contenuto nel PGT vigente, ma aggiungendo una maggiore profondità diagnostica: da un lato è infatti necessario valutare punti di forza e criticità del piano attuale; dall'altro è fondamentale integrarlo con un'articolazione diagnostica esplicitamente finalizzata alle strategie del progetto, da costruire anche attraverso le indicazioni provenienti dai livelli di pianificazione sovraordinate, in particolare gli obiettivi strategici, paesaggistici e ambientali definiti dal Piano Territoriale Regionale (PTR 2026) e dal Piano Territoriale Metropolitano (PTM 2021).

Il nuovo piano si configura quindi come un'occasione per ridisegnare il territorio comunale attraverso una visione equilibrata e sostenibile, capace di armonizzare le diverse componenti che lo caratterizzano: le scelte strategiche contenute in queste Linee Guida nascono da una rinnovata attenzione ai temi ambientali, paesaggistici, infrastrutturali, oggi più che mai determinanti a fronte della transizione socio - ecologica (sociale, economica, climatica, ambientale), che stiamo attraversando.

Il compito affidato al nuovo PGT è quindi delicato e complesso: si tratta di qualificare ulteriormente l'assetto urbano e paesaggistico-ambientale che Dairago ha costruito nel corso della sua storia, rafforzandone il ruolo nel contesto territoriale, pensando a uno sviluppo sostenibile orientato al futuro: una sfida difficile, ma che occorre necessariamente e responsabilmente affrontare.

Con la revisione del PGT vigente PGT (2014), nonché dei suoi principali piani di settore, il nuovo piano proporrà un'urbanistica incentrata sulle persone, che persegua la qualità degli spazi e dei servizi nell'ottica di realizzare una robusta e qualificata città pubblica.

Questa prospettiva generale si declina come detto attraverso 6 strategie, fra loro strettamente integrate, che saranno messe al centro della discussione collettiva che vedrà impegnata l'Amministrazione comunale e la società nei prossimi mesi, durante il processo di costruzione del nuovo PGT.

01. Ridurre il consumo di suolo
02. Rigenerare i tessuti urbani
03. Costruire un robusto telaio ecologico-ambientale
04. Potenziare e qualificare il sistema dei servizi
05. Rafforzare il sistema economico
06. Promuovere un processo di ascolto condiviso e partecipato

Il nuovo PGT non dovrà quindi operare per parti o per singoli progetti, ma attraverso un approccio teorico generale e al contempo pragmatico, che punti a ricucire le diverse parti urbane mirando a uno sviluppo equilibrato, intervenendo nell'ambito della rigenerazione urbana declinata sotto i molteplici aspetti paesistico-ambientali, energetici, sociali, culturali, economici.

Quello che ci attende è un impegno che richiede il contributo di tutti, da condividere con le diverse energie presenti nella comunità locale, un processo al quale chiamiamo tutti a partecipare, con le proprie competenze, i propri bisogni, le proprie storie, le proprie idee.

Per questo, abbiamo intenzione di svolgerlo attraverso un percorso strutturato di coinvolgimento della città in tutte le sue componenti e rappresentanze, che si configura come una delle sei strategie del nuovo piano, sulla base di un programma di ascolto e partecipazione attiva che verrà meglio definito e puntualizzato con il procedere delle differenti fasi del PGT.

01 RIDURRE IL CONSUMO

02 RIGENERARE I TESSUTI

03 COSTRUIRE UN ROBU

04 POTENZIARE E QUALIF

05 RAFFORZARE IL SISTE

06 PROMUOVERE UN PR

0 DI SUOLO



TI URBANI



STO TELAIO ECOLOGICO-AMBIENTALE



FIGARE IL SISTEMA DELLE DOTAZIONI PUBBLICHE



MA ECONOMICO



PROCESSO DI ASCOLTO CONDIVISO E PARTECIPATO





01 | RIDURRE IL CONSUMO DI SUOLO

01 | RIDURRE IL CONSUMO DI SUOLO

RICERCARE UN NUOVO EQUILIBRIO, FRA CONSERVAZIONE E TRASFORMAZIONI

Il consumo di suolo può essere in generale definito come il processo antropico di trasformazione di superfici naturali o agricole verso usi urbani.

In particolare, come definito dall'art.18 del PTM (*Attuazione degli obiettivi di riduzione del consumo di suolo del PTR*), **per consumo di suolo** si intende la riduzione di superficie agricola per effetto di interventi di impermeabilizzazione, urbanizzazione, edificazione non connessi all'attività agricola.

Si tratta quindi di una **categoria/dimensione urbanistica**, che fa riferimento alla **superficie urbanizzata esistente al 2 dicembre 2014**, data di entrata in vigore della LR 31/2014 (*Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato*), che non attiene quindi al reale stato d'uso dei suoli, ma alle aree libere trasformabili residue negli ambiti di trasformazione programmati dal PGT vigente a quella data, senza distinzione funzionale.

10

LE PREVISIONI DEL PIANO TERRITORIALE REGIONALE (PTR) E DEL PIANO TERRITORIALE METROPOLITANO (PTM)

In attuazione della LR 31/2014, **il Piano Territoriale Regionale (PTR) prevede che le soglie di riduzione del consumo di suolo vengano articolate dai PTM**, tenendo conto delle caratteristiche e specificità locali.

In particolare, il PTR fissa soglie intermedie differenziate per i diversi territori della Regione, assegnando al PTM della Città metropolitana una **soglia minima di riduzione del consumo di suolo al 2020 sul complesso del territorio compresa nell'intervallo tra -25%-30% per la funzione residenziale e del -20% per le altre funzioni**, con riferimento alle previsioni insediative non attuate dei PGT alla data di pubblicazione della LR 31/2014 (come detto, il 2 dicembre 2014).

Inoltre, partendo dalla tempistica definita dall'Unione Europea, che fissa l'obiettivo di azzeramento del consumo di suolo entro il 2050, **il PTR definisce per la Città Metropolitana di Milano, così come per le altre province lombarde, una soglia di riduzione al 2025,**

per gli ambiti di trasformazione a destinazione prevalentemente residenziale, pari al 45%¹.

Ai fini del raggiungimento delle soglie minime di riduzione, un comune può trasferire, in tutto o in parte, la quota prevista per la funzione residenziale alle altre funzioni, o viceversa. A questo fine le soglie di riduzione, espresse in termini di superficie territoriale, sono indifferenti alla funzione insediata.

Il PTM ha quindi introdotto criteri specifici, basati sulle variabili suggerite dal PTR, per articolare le soglie regionali tenendo conto delle caratteristiche di ogni comune. L'approfondimento analitico è stato condotto dal PTM sia attraverso la mosaicatura dei piani urbanistici, che con l'utilizzo di strumenti come le fotografie satellitari.

In estrema sintesi, il contenimento del consumo dell'infrastruttura ambientale rappresentata dal suolo - che va quindi inteso nel suo spessore di supporto, che sostiene l'insediamento urbano² - si configura come una condizione essenziale al fine del conseguimento di un soddisfacente equilibrio ecosistemico metropolitano, uno dei principali obiettivi del PTM.

LE INDICAZIONI PER IL PGT 2035

Come visto, il PTR assegna al PTM della Città Metropolitana di Milano una soglia minima di riduzione del consumo di suolo al 2020 sul complesso del territorio compresa nell'intervallo tra 25% e 30%

¹ Essendo trascorsi 12 mesi dalla data di approvazione del PTM (Delibera del Consiglio Metropolitano n. 16, dell'11 maggio 2021), diventato efficace il 6 ottobre 2021) gli obiettivi dello scenario regionale 2025, fino a che non intervenga un nuovo aggiornamento, sono subentrati agli obiettivi dello scenario regionale al 2020.

A tale fine, i Comuni devono adottare i seguenti parametri di riferimento per i criteri guida e differenziali di cui al comma 3 dell'art.18:

- per il criterio guida di cui alla lettera a. la soglia di riduzione viene portata al -60%;
- per il criterio differenziale di cui alla lettera b3. la soglia di riduzione viene incrementata del 50%, invece del 30%;
- per il criterio differenziale di cui alla lettera b4. la soglia di riduzione viene incrementata del 50%; invece del 30%
- per il criterio guida di cui alla lettera c. il residuo deve essere contenuto entro il 10%, invece del 20%.

In ogni caso, Città Metropolitana di Milano, alla luce dei risultati del monitoraggio da effettuare, potrà definire, attraverso apposita variante semplificata del piano, nuovi valori di riduzione delle soglie, recependo eventuali nuove indicazioni del PTR.

² "Il suolo è un'infrastruttura naturale, viva e non rinnovabile, fondamentale per la vita terrestre. Funge da base per la produzione alimentare, regolatore del ciclo dell'acqua, serbatoio di carbonio e habitat della biodiversità. È una risorsa fragile, minacciata da impermeabilizzazione e inquinamento, che richiede politiche di tutela e pianificazione per il consumo netto zero" (Istituto Nazionale di Urbanistica).

per la funzione residenziale e del 20% per le altre funzioni.

Questo, con riferimento alle previsioni insediative non attuate dei PGT alla data di pubblicazione della LR 31/2014 (2 dicembre 2014).

Ma, come nel caso di Dairago (essendo trascorsi più di 12 mesi dall'approvazione del PTM), **assegna l'ulteriore soglia minima di riduzione al 2025 pari al 45% per la funzione residenziale, mantenendo inalterata la soglia per le funzioni non residenziali**³.

L'obiettivo del nuovo PGT sarà quindi quello di non modificare il perimetro del TUC individuato dal vigente PGT, se non in riduzione, al netto delle modifiche conseguenti all'attuazione dei piani attuativi previsti dal piano, convenzionati e/o in corso di realizzazione⁴. Ciò vuole dire, che in ogni caso il nuovo PGT non prevederà nuovi ambiti di trasformazione all'esterno dell'attuale perimetro del TUC.

I piani non ancora convenzionati interni o esterni al TUC (il residuo del piano vigente), con particolare riferimento alle trasformazioni residenziali, dovranno quindi essere valutati attentamente dal nuovo PGT, sulla base delle relative caratteristiche ambientali, infrastrutturali, di dotazioni pubbliche, di qualità urbana, anche in rapporto al contesto di riferimento, individuando specifici *criteri di qualità*.

Fermi restando i coefficienti di riduzione del consumo di suolo previsti dal PTM prima ricordati (45% per le funzioni residenziali, 20% per le altre funzioni), **i piani attuativi potranno conseguentemente essere così trattati dal nuovo PGT;**

- **piani attuativi confermati**, con le loro previsioni, se ritenuti rispettosi dei *criteri di qualità* che verranno definiti dal nuovo PGT e coerenti con le strategie del nuovo piano;
- **piani attuativi modificati**, per migliorarne le prestazioni ambientali, infrastrutturali, le dotazioni pubbliche, sempre con riferimento ai *criteri di qualità*;
- **piani attuativi non confermati/stralciati**, sulla base di un'attenta

³ La soglia di riduzione del consumo di suolo è riferita al capitolo 2.1 punto 7 dell'elaborato "Criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo" dell'integrazione del PTR ai sensi della LR 31/2014 e smi.

⁴ Si tratta in particolare dei seguenti piani attuativi: APC 01: non realizzato, APC 02: realizzato e concluso, APC 03: approvato e in itinere, APC 04: non realizzato, APC 05: non realizzato, APC 06: non realizzato, APC 07: approvato ed in corso di completamento, APC 08: non realizzato, APC 09: richiesta depositata, APC 10: non realizzato, APC 11: non realizzato, APC 12: approvato, in corso di esecuzione, APC 13: approvato, realizzato e concluso, APC 14: A e B, non realizzati, Piano di Lottizzazione "Via Foscolo" – realizzato e concluso (2014-2015), Piano di Lottizzazione "i Campacci" – tra via circonvallazione e via de Gasperi – approvato e convenzionato nel 2010 e non ancora realizzato., ATU 01 – Realizzata Area commerciale "Tigros".

valutazione delle loro caratteristiche complessive (ambientali, insediative, infrastrutturali), con riferimento ai criteri di qualità, del PGT ma anche del PTR, che ne sconsigliano la conferma.

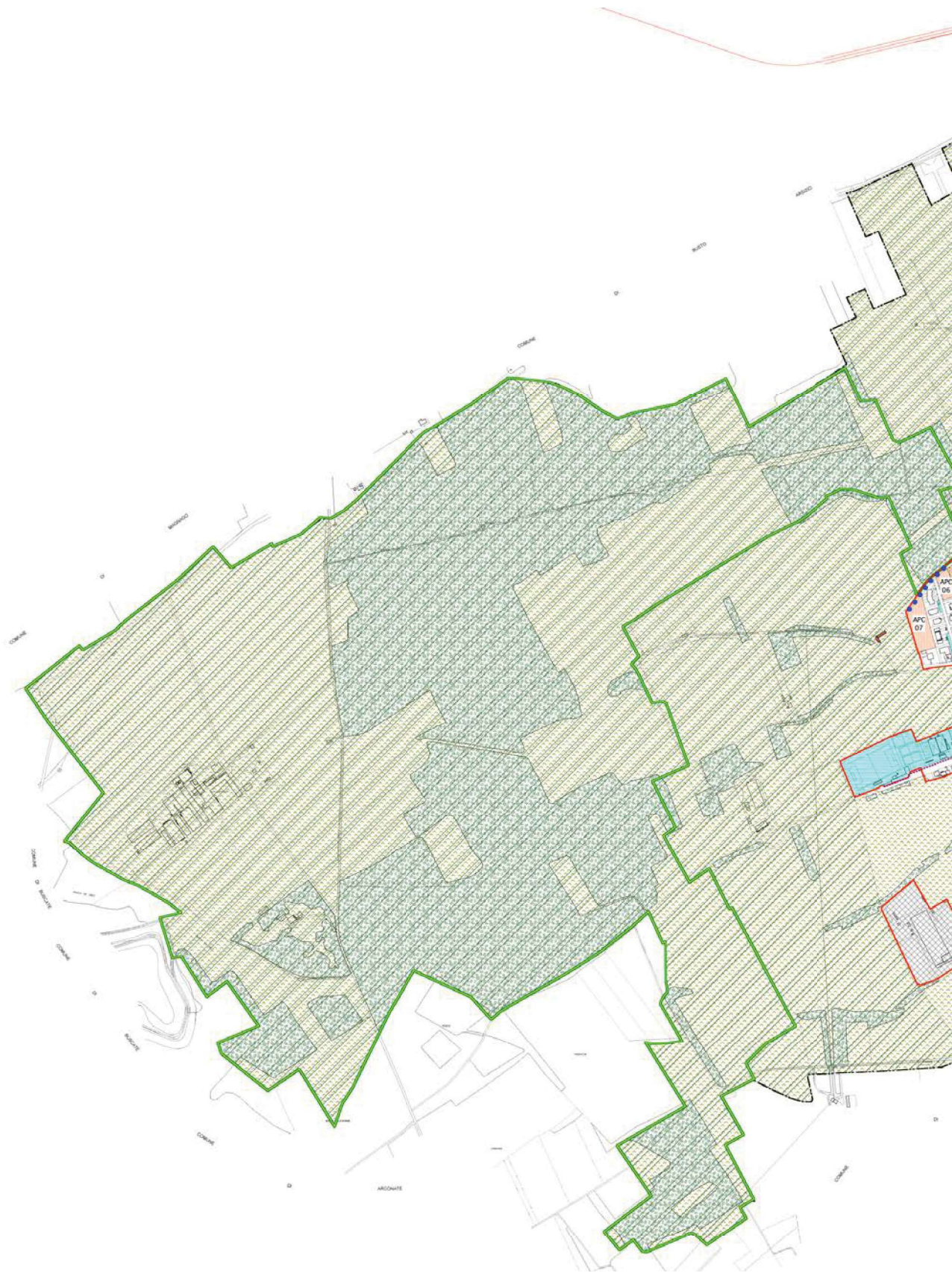
Nello specifico, **la riduzione del consumo di suolo dovrà essere calcolata sulla base della Tabella 3 (Allegato 3) del PTM (Applicazione art. 18 delle NdA del PTM per il calcolo delle soglie di riduzione di consumo di suolo ai sensi della LR 31/2014)** e dei relativi criteri guida.

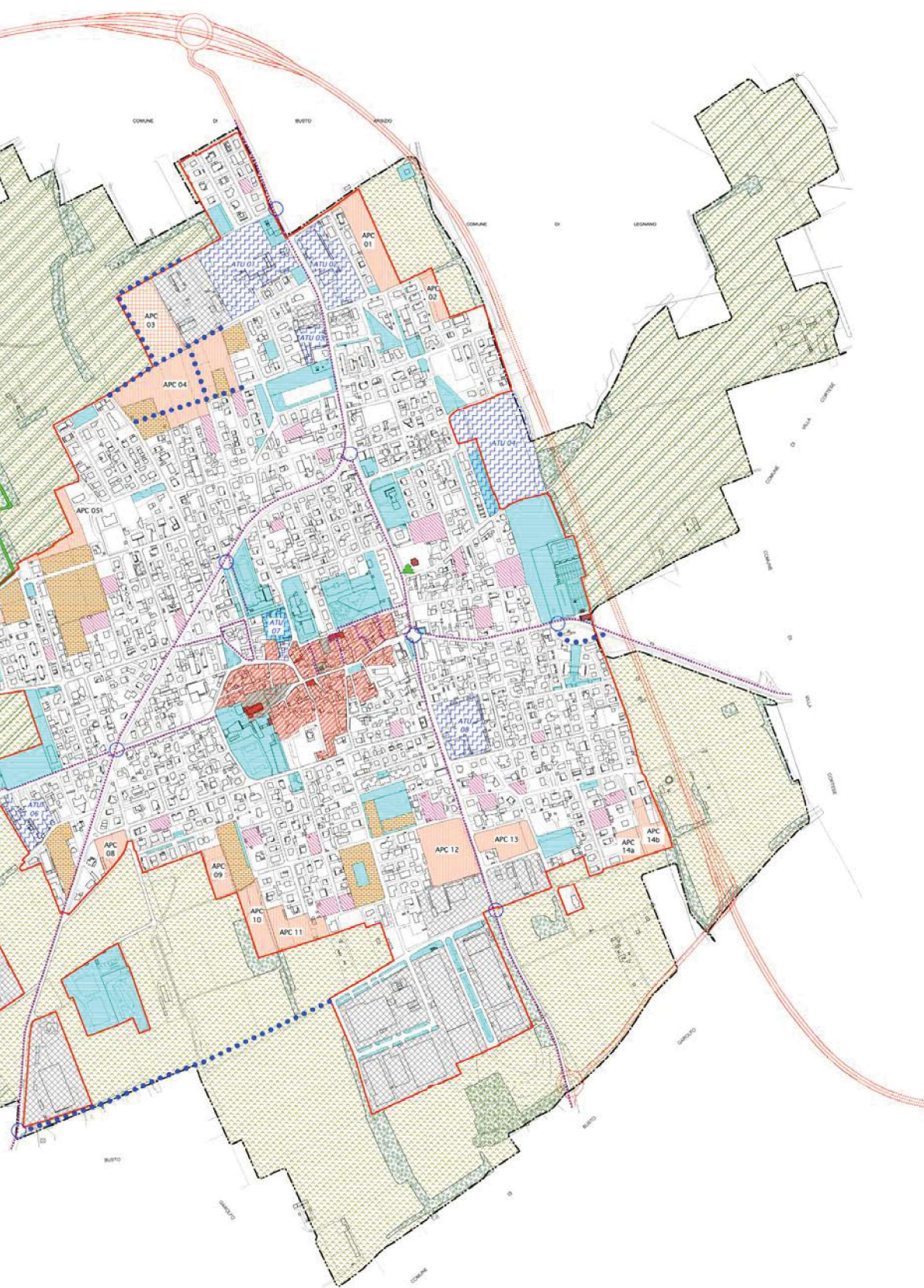
In ogni caso, oltre alla verifica dei *criteri di qualità* che verranno definiti dal nuovo PGT, **la riduzione del consumo di suolo è inoltre soggetta al rispetto dei criteri di qualità di cui al capitolo 3 dell'elaborato "Criteri per l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo" dell'integrazione del PTR ai sensi della LR 31/2014, come integrati per il territorio della Città Metropolitana nelle Parti II e III delle norme del PTM.**

Sarà quindi la **Carta del Consumo di suolo**, compresa all'interno degli elaborati del *Piano delle Regole (PdR)*, nonché il relativo **Bilancio Ecologico del Suolo (BES)**, a determinare, sulla base delle valutazioni delle prestazioni e qualità dei piani attuativi residui e dei *criteri di qualità* del PTR e PTM sopra ricordati, **a determinare puntualmente i coefficienti del consumo di suolo del nuovo PGT⁵.**

Questo tenendo come riferimento **l'obiettivo generale dell'Amministrazione comunale**, contenuto nel DUP 2026/2028, di **perseguire l'azzeramento del consumo di suolo**, che verrà valutato e puntualmente verificato nel processo di costruzione del nuovo PGT.

⁵ Ai sensi dell'art. 18, comma 10, delle norme del PTM, i Comuni che attuano nel proprio PGT una riduzione del consumo di suolo doppia rispetto all'obiettivo assegnato dal PTM, oppure tale da contenere la percentuale di aree programmate (Ambiti di trasformazione del Documento di Piano) al di sotto di un valore pari all' 1% della superficie urbanizzata, acquisiscono diritto di priorità nelle graduatorie dei finanziamenti previsti all'articolo 11, comma 8.

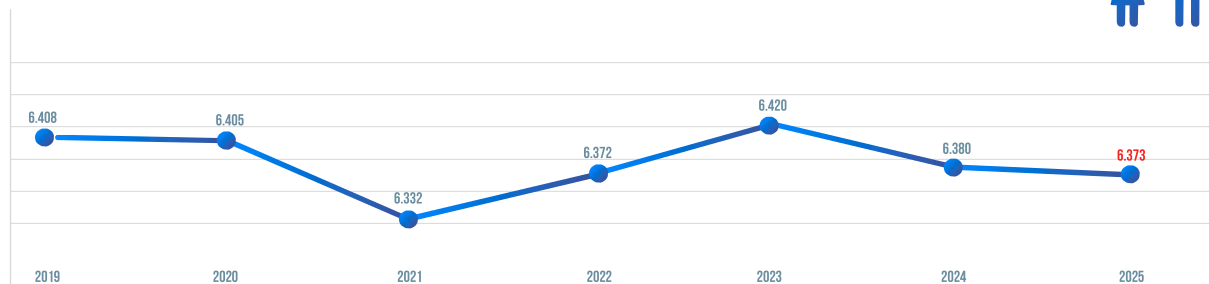




IL QUADRO SOCIO-ECONOMICO

FONTE ISTAT 2023-2025

POPOLAZIONE RESIDENTE E ANDAMENTO DEMOGRAFICO

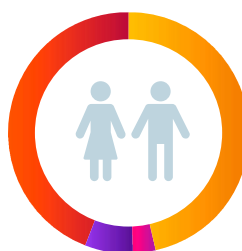


DENSITÀ POPOLAZIONE 1.129,96 AB/KMQ



DATI 2025

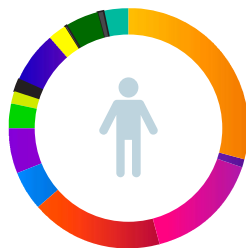
STATO CIVILE



DATI 2023

- Coniugati/e
- Celibi/nubili
- Divorziati/e
- Vedovi/e

ADDETTI



DATI 2023

ADDETTI 949
UNITA' LOCALI 430

UNITA' LOCALI



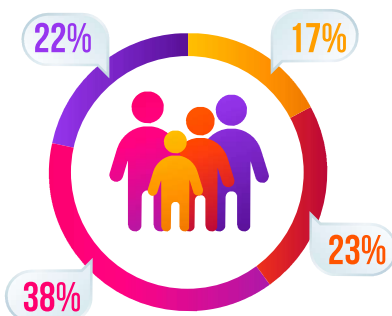
OCCUPATI 14,9% ABITANTI

- [C] Attività manifatturiere
- [E] Fornitura di acqua, rifiuti
- [F] Costruzioni
- [G] Commercio all'ingrosso/dettaglio
- [H] Trasporto e magazzinaggio
- [I] Attività servizi alloggio e ristorazione
- [J] Servizi informazione/comunicazione
- [K] Attività finanziarie/assicurative
- [L] Attività immobiliari
- [M] Attività professionali, scientifiche, tecniche
- [N] Noleggio, servizi supporto alle imprese
- [P] Istruzione
- [Q] Sanità e assistenza sociale
- [R] Attività artistiche, sportive, intrattenimento
- [S] Altre attività di servizi

DATI DEMOGRAFICI ED ECONOMICI

FONTE ISTAT (2023, 2025) e MEF (2024)

POPOLAZIONE PER FASCE DI ETÀ'



DISTRIBUZIONE PERCENTUALE

Il 14% della popolazione ha tra 0 e 14 anni, il 64% tra 15 e 64 anni e il 22% ha più di 65 anni

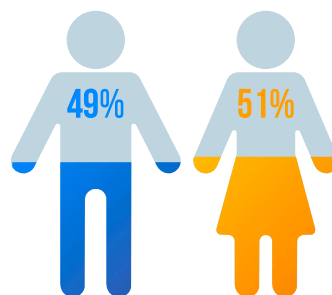
- 0-17
- 18-40
- 41-64
- 65+

INDICE DI VECCHIAIA

Rapporto tra over 65 e under 14
158,0% (194,5% in Lombardia)

DATI 2025

GENERE

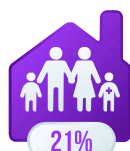
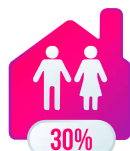


Il 49% della popolazione è di sesso maschile
Il 51% della popolazione è di sesso femminile

IL QUADRO SOCIO-ECONOMICO

COMPONENTI PER FAMIGLIA

MEDIA 2,4



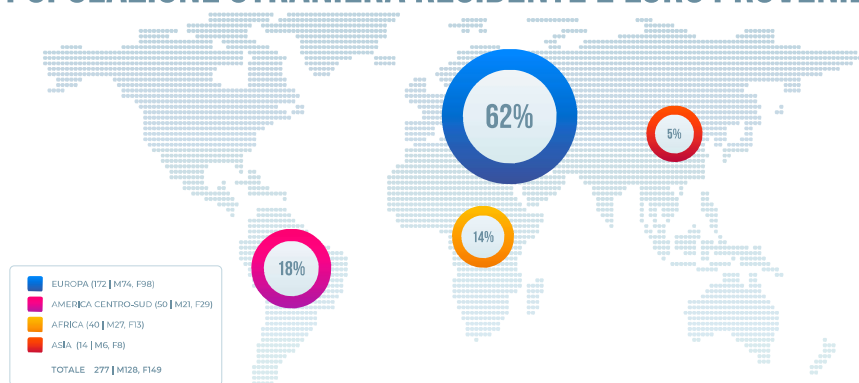
DATI 2023

REDDITO MEDIO PRO CAPITE

€ 26.871,70 REDDITO MEDIO PRO CAPITE PER L'ANNO D'IMPOSTA 2023

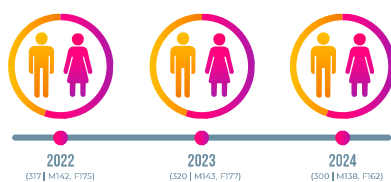


POPOLAZIONE STRANIERA RESIDENTE E LORO PROVENIENZA

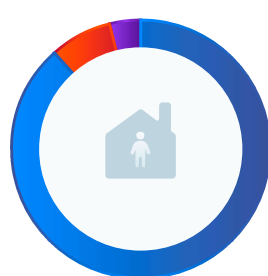


DATI 2025

POPOLAZIONE STRANIERA NEGLI ANNI

INCIDENZA RESIDENTI STRANIERI 4,3%
12,3 % IN LOMBARDIA

ABITAZIONI - TITOLO GODIMENTO E GRADO DI UTILIZZO



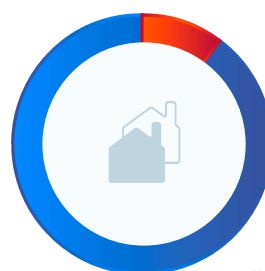
ABITAZIONI IN PROPRIETA'



ABITAZIONI IN AFFITTO



ABITAZIONI ALTRO TITOLO DI GODIMENTO



OCCUPATE 2.624



NON OCCUPATE 306

ABITAZIONI 2.930

ABITAZIONI NON OCCUPATE 10,4%

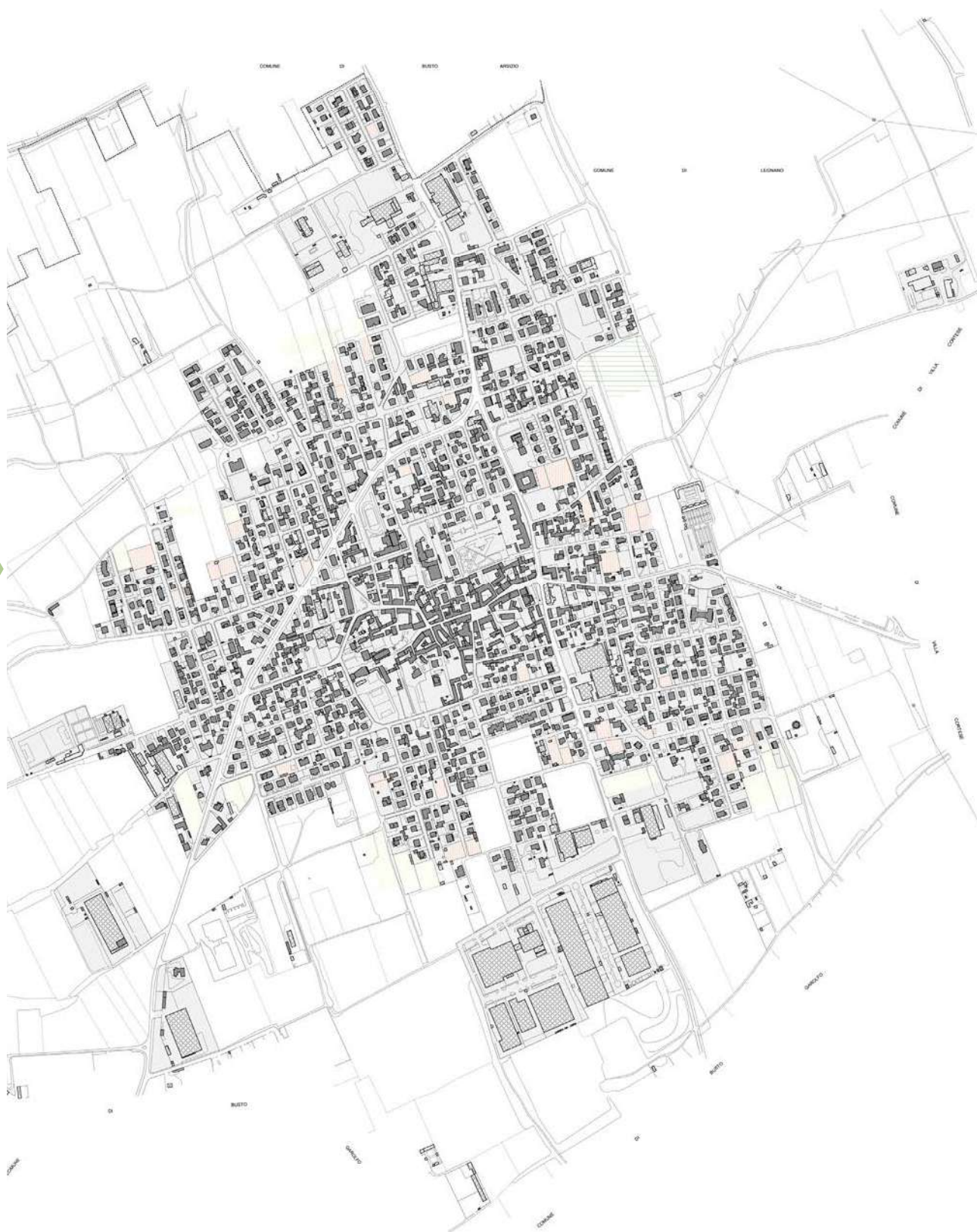
MQ PER OCCUPANTE NELLE ABITAZIONI OCCUPATE 40,4

DATI 2019

DATI 2023

L'INFRASTRUTTURA SUOLO

18



Documento di Piano | Allegato 2.2 Stato di attuazione

(in rosso e in giallo rispettivamente le zone B e C totalmente o parzialmente edificate, in verde le attrezzature a servizio degli insediamenti residenziali)

L'INFRASTRUTTURA SUOLO



Documento di Piano | Allegato 3.1 Stato delle attrezzature a servizio delle funzioni esistenti
(in differenti colori le attrezzature esistenti, in giallo le attrezzature previste)



02 | RIGENERARE I TESSUTI URBANI

02 | RIGENERARE I TESSUTI URBANI

INCENTIVARE LA RIGENERAZIONE URBANA

L'Unione Europea ha posto da tempo i valori culturali, nella loro accezione più ampia, al centro delle proprie strategie, attraverso politiche che coniugano le azioni di tutela e valorizzazione con quelle per l'istruzione, l'ambiente, il contrasto ai cambiamenti climatici.

Parallelamente, temi come l'ambiente, la sostenibilità, il paesaggio, hanno fornito una connotazione ecologica sempre più accentuata alle pratiche urbanistiche. In particolare, la rigenerazione urbana, concetto diffusosi in tempi relativamente recenti, si è in breve imposta e rapidamente inflazionata, diventando un termine "coprente", un *passé-partout* che dovremmo utilizzare con pertinenza, parsimonia, attenzione.

Possiamo però affermare con ragionevolezza che la rigenerazione urbana si differenzia in maniera sostanziale da quella che abbiamo per lungo tempo definito riqualificazione urbana.

22

Se quest'ultima si è configurata essenzialmente come un progetto di natura disciplinare, la rigenerazione è un progetto multi-scalare, una sfida di sistema, che tiene assieme una pluralità di dimensioni: insediative ma anche economiche, sociali, energetiche, ambientali, paesaggistiche, istituzionali, partecipative.

La rigenerazione dei cosiddetti brownfields deve perseguire soluzioni portatrici di effetti ambientali allargati, garantendo al contempo nuove e qualificate dotazioni urbane; utilizzando approcci progettuali concreti, che costruiscano telai (sistemi strutturali) e tasselli resilienti (componenti dei sistemi strutturali), fortemente radicati nei contesti, marcatamente processuali, dichiaratamente adattativi.

Se il territorio contemporaneo si configura come un sistema di telai che esprime i tre Capitali patrimoniali (*Capitale naturale*, *Capitale culturale*, *Capitale infrastrutturale*), strettamente intrecciati tra loro, il palinsesto territoriale rappresenta per sua natura un patrimonio esito di processi stratificati nel tempo ma anche opportunità per nuove interpretazioni di valori sociali, economici, ambientali.

Al contempo, la rigenerazione rappresenta per l'urbanistica contemporanea la dimensione centrale per governare città e territori, fondata su un'attenzione specifica alle componenti patrimoniali e sulla cura quotidiana dell'ambiente costruito. Questo, in una

concezione non strettamente specialistica del capitale culturale, interpretato come vera e propria lente caleidoscopica, comprensiva e polisemica, attraverso cui progettare la città contemporanea che:

- a. riafferma la centralità della dimensione progettuale ai fini della sua tutela e valorizzazione, come motore di sviluppo sostenibile attraverso la rigenerazione ecologica e ambientale;
- b. conferisce priorità alla valorizzazione e alla messa in rete dei beni comuni identitari, sui quali rifondare la città pubblica, come struttura di riferimento per la qualità dell'abitare;
- c. pratica operativamente la dimensione sperimentale, multidisciplinare, inter-scalare degli approcci.

La città esistente e in particolare il suo telaio storico-culturale si configurano come vera e propria armatura territoriale, articolata struttura di elementi materiali e immateriali che definiscono l'identità di un luogo, l'intreccio storico e sociale che tessendo storia e natura crea un paesaggio culturale, che racconta la storia di una comunità e il suo rapporto con l'ambiente.

L'AMBIENTE COSTRUITO, MOTORE DELLA RIGENERAZIONE URBANA

La rigenerazione dell'ambiente costruito rappresenta il cuore dell'urbanistica contemporanea, un progetto dedicato di cura, da perseguire con decisione nelle scelte del piano, ma anche nelle politiche e nelle azioni amministrative quotidiane.

Per semplicità argomentativa, il patrimonio costruito di Dairago è articolato in città storica e tessuti urbani consolidati, che interessano 180 ettari e rappresentano circa il 32% del territorio comunale (pari a circa 564 ettari).

La città storica

Caratteri

Le parti di territorio individuate come *Nuclei di Antica Formazione* (NAF) dal vigente PGT ai sensi della LR 12/2005, ricadono all'interno del nucleo edificato principale di Dairago.

Si tratta di una città storica che presenta elementi valoriali ma anche alcune criticità. In particolare, è ancora leggibile, seppur in filigrana, la permanenza di caratteri tipologici e morfologici, oltre che stilistici, derivanti da modalità storiche di costruzione dell'ambiente costruito e degli spazi aperti pertinenziali che presentano valore testimoniale e ambientale.

Ma sono allo stesso modo presenti e facilmente leggibili interventi, in epoche più o meno recenti, che hanno modificato e deteriorato gli aspetti tipologico – insediativi originari.

Obiettivi e strategie del vigente PGT

Per la città storica, gli obiettivi del PGT vigente fanno riferimento a tre questioni principali:

- a. l'aumento del livello di qualità ambientale attraverso l'eliminazione delle superfetazioni realizzate anche in epoche non recenti e dei manufatti edilizi particolarmente obsoleti che deprimono la rilevanza paesaggistica di alcuni contesti;
- b. la predisposizione di modalità compensative per avviare operativamente le operazioni di riqualificazione;
- c. la valorizzazione degli spazi relazionali come luoghi urbani rilevanti per qualità formale, fisica e spaziale (assetti e impaginazione delle facciate, pavimentazioni, illuminazione, sistemi funzionali).

Le previsioni strategiche del vigente PGT per la città storica fanno invece riferimento in particolar modo a due temi:

- a. la creazione di spazi di qualità in funzione di un riuso della risorsa testimoniale e ambientale storica;
- b. l'inserimento e la promozione di attività imprenditoriali significative per il settore commerciale.

Il Tessuto Urbano Consolidato (TUC)

Caratteri

Il Tessuto Urbano Consolidato (TUC) di Dairago è costituito dalle parti di territorio su cui è già avvenuta l'edificazione/trasformazione dei suoli, comprese le aree libere intercluse e/o di completamento, le aree dismesse e/o sottoutilizzate, nonché gli Ambiti di trasformazioni all'interno del tessuto urbano consolidato.

Si tratta di un insieme di tessuti urbani compatti, formalmente ben definiti e distinti dallo spazio rurale e ambientale extraurbano.

La criticità è in particolare rappresentata dalla scarsa presenza di spazi relazionali e di ambiti di qualità tipologico-insediativa in grado di promuovere la vitalità urbana e le attività di servizio alla residenza.

Obiettivi e strategie del vigente PGT

Il PGT vigente promuove l'innalzamento della qualità ambientale dei tessuti urbani consolidati, contenendo il perimetro del Territorio Urbanizzato Consolidato (TUC), proponendo l'innalzamento della qualità dell'ambiente costruito, rispondendo alle criticità rilevate relative alla carenza di spazi relazionali e di ambiti di qualità tipologico-insediativa, promuovendo e incentivando la vitalità urbana, le economie di prossimità a servizio dell'abitare.

LE INDICAZIONI PER IL PGT 2035

Le strategie del PGT vigente risultano complessivamente condivisibili, ma occorre meglio dettagliare alcuni obiettivi e finalità, che dovranno trovare misure, d'indirizzo e prescrittive, concrete, operative e praticabili all'interno del nuovo piano:

- ridurre complessivamente, ma anche “qualitativamente” il territorio urbanizzato e urbanizzabile, disegnandone con cura i rapporti con lo spazio rurale, ricercando la buona forma dei bordi urbani, anche con riferimento agli ambiti di trasformazione programmati dal piano vigente ma non attuati, che dovranno essere puntualmente valutati e/o riformati nel caso di loro conferma. Questo anche con riguardo alle previsioni di nuove infrastrutture di mobilità (la variante alla SS 33, ma anche alcuni bypass locali programmati dal piano vigente), che interessano il territorio comunale e che andranno attentamente valutate in rapporto alla loro fattibilità: procedurale, economica, ma anche paesaggistica – ambientale;
- promuovere e incentivare interventi di de-impermeabilizzazione del suolo urbanizzato (*depaving*), di aumento delle superfici verdi e alberate, a partire dalle aree pubbliche ma anche per gli interventi privati, negli ambiti residenziali come in quelli produttivi, con norme di favore e di contrasto, finalizzate a mitigare e/o compensare i cambiamenti climatici;

- ricercare la continuità e la qualità del sistema degli spazi pubblici, anche minuti (marciapiedi, spazi irrisolti, bordi delle strade), con un *progetto di suolo* che guidi in particolar modo la progettazione delle opere pubbliche e gli interventi privati nella direzione di costruirne una trama capillare e diffusa, che si raccordi e si apra al territorio ambientale e paesaggistico extraurbano;
- massimizzare l'integrazione funzionale dei tessuti residenziali, con particolare riferimento ai servizi alla persona e alle economie di prossimità, con incentivi e norme di favore di piano che dovranno essere raccordate a specifiche politiche e azioni amministrative (riduzione degli oneri e dei contributi di urbanizzazione).

Fare rete

La rigenerazione dei tessuti urbani passa inevitabilmente anche dalla strutturazione e gerarchizzazione del sistema delle infrastrutture della mobilità, con particolare riferimento alla viabilità, sia di scala sovralocale sia di scala locale e di prossimità; nonché della rete dei percorsi ciclabili, che presentano a loro volta differenti scale, caratteristiche e dimensioni.

Strutturare e gerarchizzare la rete della viabilità

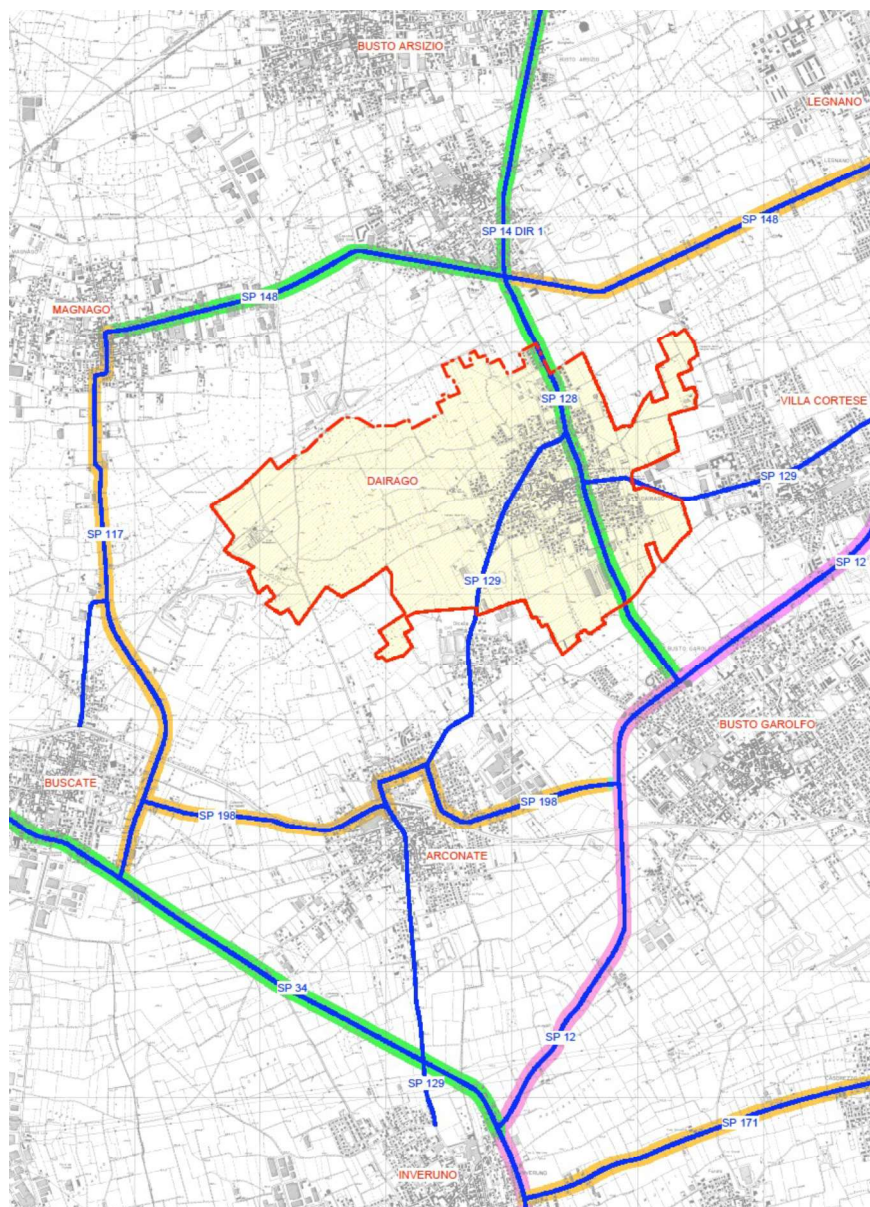
Il sistema della viabilità principale, che ha nel corso del tempo strutturato i sistemi insediativi locali, attraversa prevalentemente in direzione nord sud il territorio comunale:

- la variante alla SS 33 del Sempione ("Sempione bis"), un progetto infrastrutturale che coinvolge direttamente il territorio di Dairago finalizzato a creare un'alternativa all'attuale asse storico della SS 33 (tra Rho e Gallarate), per migliorare l'accessibilità verso Malpensa e decongestionare i centri abitati: per Dairago, quest'opera infrastrutturale rappresenterebbe una variante all'attuale itinerario della SP 128, permettendo di deviare il traffico di attraversamento fuori dal centro abitato;
- la SP 128 "Magenta-Dairago", una strada provinciale fondamentale per il sistema del nord-ovest milanese, che attraversa Dairago e collega importanti assi viari come la SP12 e la ex SS 527;

- la SP 129 “Inveruno-Villa Cortese”, che attraversa il comune di Dairago con il nome di via della Circonvallazione.

Il vigente PGT, anche sulla base di uno studio specialistico di mobilità redatto dal centro Studi PIM, recepisce la maglia viabilistica principale di scala sovrallocale e individua, inoltre, una serie di interventi sulla viabilità locale (rotonde, risoluzioni di nodi critici), la cui attualità e funzionalità andrà approfondita e verificata.

Il PGT 2035 dovrà verificare l'opportunità di confermare la previsione della variante alla SS 33, nonché di completare il bypass sud (collegamento fra la SP 128 e la SP 129) anche in ragione delle implicazioni ambientali e paesaggistiche di queste previsioni.



PGT. Documento di Piano (DP) | Allegato 1.3 Sistema della Mobilità

Costruire il telaio della mobilità dolce

La realizzazione di una rete ciclabile intende rispondere alla necessità di promuovere e di diffondere l'utilizzo della bicicletta quale mezzo di trasporto primario, capace di soddisfare gli spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro e di accesso ai servizi di corto raggio e assieme quelli ricreativi, sportivi, paesaggistici di medio-lungo raggio. Che possono essere sia di scala metropolitana, sia di scala urbana.

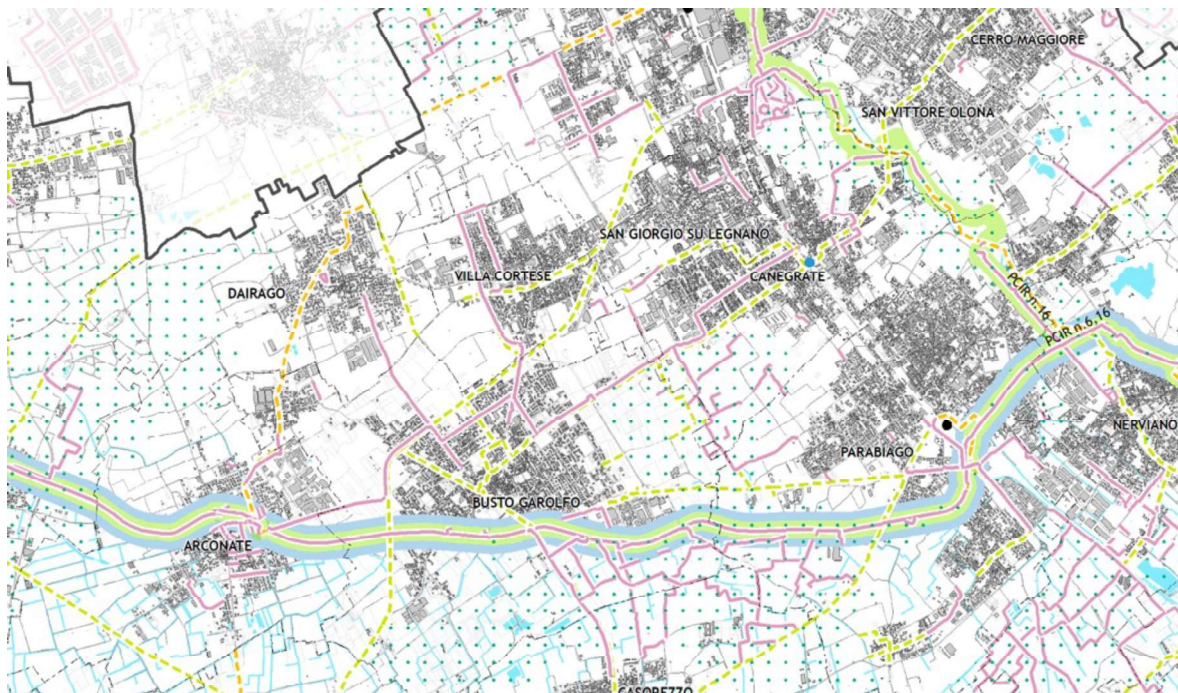
La **rete ciclabile intercomunale** sarà formata da un sistema integrato di itinerari continui che garantiscano il collegamento tra sistemi insediativi limitrofi, l'accesso ai principali attrattori urbanistici (poli scolastici, complessi sportivi e sanitari, emergenze storico-monumentali), ai nodi del trasporto pubblico (a partire dalle stazioni dei sistemi su ferro), ai grandi sistemi ambientali (parchi, Plis, corridoi verdi, sistema delle acque). La metodologia con la quale la rete ciclabile intercomunale deve essere costruita non è dunque quella di individuare pochi e grandi itinerari su cui appoggiare un sistema complementare di adduzione/conneSSIONe, ma piuttosto quella di individuare un sistema di collegamenti locali tra polarità e sistemi urbani che consenta, una volta correttamente assemblato, reso omogeneo e integrato, di recuperare anche itinerari continui di lungo raggio, identificabili come rete portante.

Questo a partire dalle previsioni contenute nel PTM 2021 (in particolare dalla tav.9, *Rete ciclabile metropolitana*).

In particolare, Dairago risulta interessato:

- da un *percorso ciclopedonale portante programmato* (MiBici), con direzione sud – ovest e nord – est, lungo la SP 129, di collegamento con la rete locale di Arconate;
- da un *percorso ciclopedonale di supporto programmato* (MiBici), con direzione prevalente nord sud, che si affianca alla prevista variante SS 33 del Sempione.

La **rete ciclabile comunale** si innesterà sulla rete ciclabile metropolitana, a partire dalla rete esistente e da quella programmata dal PGT vigente, che dovrà essere verificata e approfondita dal punto di vista della sua attualità e fattibilità attuativa. Garantendone il massimo innervamento e permeabilità all'interno del tessuto urbano consolidato esistente.



PTM 2021. Tavola 9, Rete ciclabile metropolitana | In arancio tratteggiato il percorso ciclopeditonale portante programmato (MiBici); in verde tratteggiato il percorso ciclopeditonale di supporto programmato (MiBici)



PGT. Documento di Piano (DP), Allegato 9.3 | In viola tratteggiato, la rete ciclabile, in blu puntinato il completamento della viabilità urbana ed extraurbana, in rosso la variante alla SS 33 Varesina

VALORIZZARE I VALORI STORICI LOCALI



PGT. Documento di Piano (DP), Allegato 5.1 | Insediamenti storici e struttura del paesaggio agrario



PGT. Documento di Piano (DP), Allegato 6.1 | Nucleo di antica formazione, beni di interesse storico - monumentale

VALORIZZARE I VALORI STORICI LOCALI

- **SANTUARIO DELLA MADONNA IN CAMPAGNA a Dairago:** La chiesa fu realizzata nel 1522 per volere di Bernardino Casati, uomo di grande importanza per il borgo nella prima metà del XVI secolo; tale data è ancora oggi presente sul muro esterno dell'abside. Subito dopo la costruzione dell'edificio, al suo interno venne collocato un affresco raffigurante la Madonna del Latte, staccato dal suo supporto originale e posto nella chiesa come pala d'altare. In origine tale opera pittorica era probabilmente collocata presso una chiesetta di epoca longobarda dedicata a San Nazaro che sorgeva dove fu poi edificato il santuario. Le pareti dell'edificio furono affrescate nel 1551 inserendo figure di santi. Successivi interventi vennero compiuti solo due secoli dopo quando, nel 1751, Giovanni Battista Corte fece costruire per devozione la sacrestia, come riscontrabile dall'iscrizione posta sopra il suo ingresso. Nel 1933, per volere del prevosto Attilio Barera, la volta fu affrescata dal pittore Carlo Pargoletti di Borsano. La prima importante opera di restauro dell'esterno della chiesa fu avviata nel 1937 da don Paolo Crespi, che fece anche aggiungere il pronao in facciata. A lavori conclusi, il 24 aprile 1938, monsignor Antonio Stoppani incoronò le figure della Madonna e del Bambino, affrescati sopra l'altare, con due diademi d'oro e gemme]. Il campanile fu eretto nel 1946. Oggi il santuario, situato davanti all'ingresso del cimitero comunale, ha pianta con un'aula rettangolare e un'abside semicircolare.



L'affresco della Madonna del Latte, risalente al XV secolo e originariamente collocato presso la chiesa longobarda dedicata a San Nazaro, è oggi la pala dell'altare del santuario. Si tratta di un affresco che raffigura la Madonna seduta su un trono in legno e vestita con tunica rossa e mantello blu/azzurro mentre allatta il Bambino, il quale indossa una tunica verde decorata con fiordalisi e tiene la mano destra alzata nell'atto della benedizione; nella mano sinistra tiene invece un cardellino.

Nel santuario, l'unico affresco in cui è raffigurata la figura di un santo è quello che raffigura il Cavaliere inginocchiato davanti alla Madonna col Bambino, che compaiono tra le nubi, mentre un cavaliere prega in ginocchio al loro cospetto. La figura del cavaliere corrisponde probabilmente al dairaghese Bernardino Casati, il quale finanziò la costruzione della chiesa. Secondo la tradizione orale, la scena ricorda il prodigio compiuto nei confronti di un altro cavaliere che fu disarcionato dopo essere passato davanti a una cappella della Madonna senza accennare un saluto e, pentitosi, promise di costruire un santuario dedicato a Maria.

- **CHIESA DI SAN GENESIO a Dairago:** La chiesa di San Genesio è la parrocchiale di Dairago. Fu chiesa capopieve della pieve di Dairago fino alla sua soppressione nel 1972.

Le origini di un edificio di culto dove oggi sorge la chiesa si possono ritrovare già in epoche remote: durante gli scavi archeologici effettuati nel 1997, sotto il pavimento dell'edificio attuale è stato rinvenuto un sacello pagano, probabilmente dedicato al padre degli dei come testimoniato dall'ara, rinvenuta alla fine del XIX secolo, intitolata a Giove Ottimo Massimo. Il piccolo sacello, dopo l'evangelizzazione della zona, fu trasformato in un edificio paleocristiano di cui rimane, sempre sotto l'attuale chiesa, la base circolare e qualche frammento del pavimento in marmo. Insieme al sacello furono ritrovate anche numerose sepolture che fanno pensare all'esistenza di un'intera area sacra. Tra i ritrovamenti, sono di notevole interesse le fondamenta dell'abside semicircolare, della navata e del narcece della pieve romanica risalente a prima dell'XI secolo. Sopra a queste fondazioni nel XII-XIV secolo fu edificata la chiesa medievale orientata, secondo le usanze dell'epoca, con l'ingresso a ovest e l'altare a est.

Il primo ampliamento della chiesa medievale fu voluto dal cardinale Giuseppe Archinto nel 1703: l'aula fu ampliata sul lato meridionale per permettere la costruzione della cappella della Vergine del Rosario. Nel 1785 Giorgio Olgiati portò a compimento la cappella del Crocifisso, edificata per accogliere un crocifisso ligneo intagliato tra il XVII e il XVIII secolo. L'edificio attuale risale invece alla fine del XIX secolo: nel 1877-78 l'edificio medievale fu completamente riorganizzato con la costruzione di una nuova campata verso ovest, del presbiterio, del coro semicircolare e della sacrestia sul fianco meridionale. In questo modo l'orientamento della chiesa fu ribaltato, trovandosi l'altare a ovest e l'ingresso a est, aperto nel muro dell'antica abside. Questi lavori furono ultimati nel 1888 con il rifacimento del tetto e la realizzazione della facciata, mentre rimasero quasi immutate le cappelle settecentesche poste lungo il lato meridionale.

Nel 1906 nuovi lavori di ampliamento portarono all'aggiunta di tre nuove cappelle sul lato settentrionale della chiesa, mentre ai piedi del campanile venne realizzata la cappella battesimale. Nel 1929 l'edificio fu interessato da importanti interventi di restauro che portarono al rifacimento delle pitture e alla decorazione pittorica della copertura ad opera di Giovanni Briani. Nel 1923 la cupola del campanile assunse la sua forma attuale portando l'altezza della torre campanaria a 35 m.



- **LA TORRE LAMPUGNANI a Dairago:** La Torre Belvedere edificata nel 1812 dal patrizio milanese Luigi Lampugnani, dominante le proprietà ereditate dai marchesi di Felino e conti di Tiorio nel parmense. Un ampio portale, di gusto rinascimentale, si apre nel più antico dei due cortili appartenuti alla nobile casata Lampugnani; sulla vera ottagonale del pozzo, nel cortile più moderno, è incisa la data 1898, ai fianchi si aprivano in origine due portichetti, ornati da rilievi e sostenuti da colonne granitiche. Lungo un fianco della Via Fiume si snoda un cortile munito di porticati a colonne, appartenuto alla famiglia Corti, che conserva un'ampia cantina "da vino", come precisano le scritte poste al suo ingresso nel 1763: "Il bere nell'entrar ti si concede, ma nell'uscir non ti vacilli il piede". Sull'altro fianco della stessa via si trova il giardino in cui sorgeva la villa dei baroni Castelli, poi passata ai Tosi-Besana e infine demolita. Ancora in Via Fiume, sopra un muro sgretolato, sono stati scoperti i frammenti di pregevoli pitture risalenti alla metà del '300, che costituiscono l'ultima traccia della residenza affrescata appartenuta alla nobile famiglia Vismara, ricordata solo da un brandello del suo stemma.



- **CAMAON:** Costruito nel 1550 dal nobile Giovanni Francesco Casati sul luogo dell'antica domus magna dei Della Croce, di cui conserva l'ampia cantina. Questo palazzo è stato per secoli al centro di una sorta di terrore popolare di cui rimangono echi nella tradizione orale, provocato da scelleratezze e prepotenze compiuti dai proprietari. Dopo i recenti lavori di ristrutturazione, sulle pareti esterne restano parte degli affreschi datati 1566, nei quali si legge il motto "forse che sì, forse che no" adottato da Vincenzo Gonzaga duca di Mantova.





03 | COSTRUIRE UN ROBUSTO TELAIO ECOLOGICO AMBIENTALE

03 | COSTRUIRE UN ROBUSTO TELAIO ECOLOGICO AMBIENTALE

POTENZIARE LE RELAZIONI AMBIENTALI E PAESAGGISTICHE

Il potenziamento delle relazioni ambientali e paesaggistiche è nella letteratura e nelle pratiche urbanistiche contemporanee declinato attraverso il termine *infrastrutture verdi-blu*, un binomio che descrive un sistema integrato di elementi naturali e semi-naturali finalizzato a migliorare la qualità ambientale e la vivibilità di città e territori.

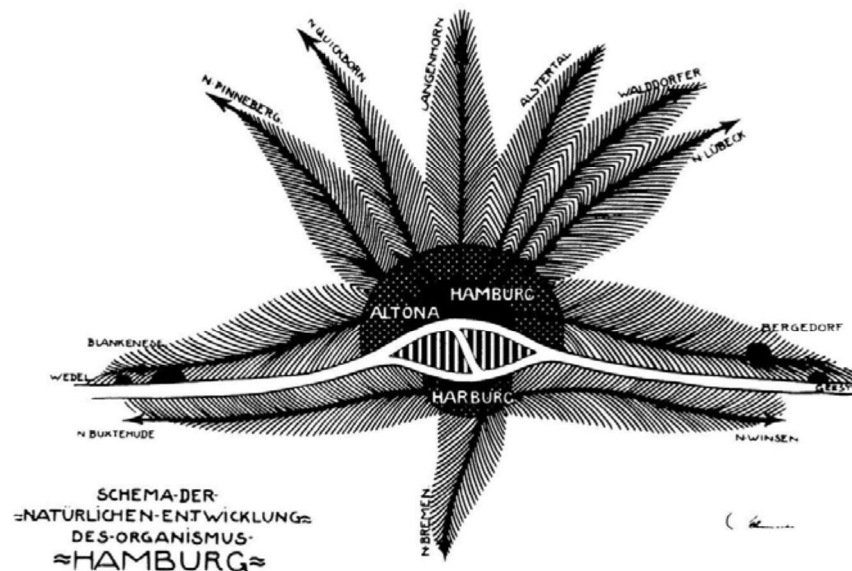
In particolare, la *rete verde* è composta da tutte le aree naturali e vegetate quali i parchi e i giardini urbani, i boschi, le aree agricole, i corridoi ecologici (fasce alberate, siepi, ecc.).

La sua funzione principale è quella di preservare la biodiversità, migliorare la qualità dell'aria, ridurre l'effetto "isola di calore" nei tessuti urbani, offrire spazi di svago e ricreazione.

La *rete blu* riguarda invece il sistema delle acque e include fiumi, torrenti, canali (naturali e artificiali), zone umide, ma anche sistemi di drenaggio urbano (attraverso bacini di raccolta naturali e infrastrutture ambientali).

Anche in questo caso, le sue funzioni sono molteplici: gestire e regolare il sistema delle acque (con la finalità principale di prevenire le alluvioni), migliorare la qualità delle risorse idriche, sostenere gli ecosistemi acquatici, contribuire al raffrescamento urbano.

Quando le due reti sono integrate e progettate insieme, si parla



Amburgo | Piano delle piume (1919)

quindi di infrastrutture verdi-blu: nella sostanza, queste reti non rappresentano elementi naturali isolati, non comunicanti, ma un sistema organizzato che integra natura, spazi rurali, sistema delle acque, ambiente, paesaggi urbani.

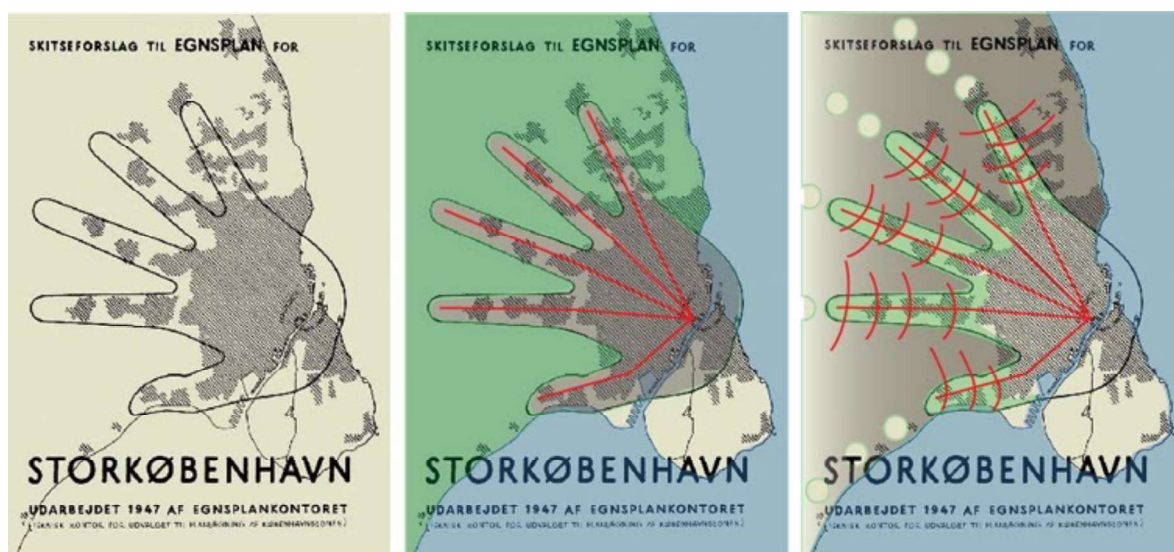
Si tratta di un approccio finalizzato a collegare ecosistemi diversi tra loro, rendere il territorio più resiliente ai cambiamenti climatici, migliorare il benessere umano e la qualità della vita.

L'urbanistica ha storicamente ricercato le connessioni ambientali e paesaggistiche fra spazi rurali e naturali esterni alla città e reti ecologiche e ambientali urbane.

Il *Piano delle 5 dita* di Copenaghen (1947, sviluppo radiale legato alla mobilità sostenibile, salvaguardia e valorizzazione dei cunei verdi) e il *Piano delle piume di Amburgo* (1919, visione regionale, preservazione e valorizzazione dei cunei verdi, sviluppo assiale ordinato), ne sono una rappresentazione plastica.

Occorre recuperare questa capacità di visione, strategica e strutturale assieme, nonché l'attenzione e la sensibilità che abbiamo smarrito nel corso del tempo, a vantaggio di un approccio esclusivamente urbano-centrico e funzionalista.

Il recente piano Piano Territoriale Metropolitano (PTM 2024) va in questa direzione, di rete e resilienza, dedicando a questo tema un elaborato specifico (Tavola 4 - Rete Ecologica Metropolitana).



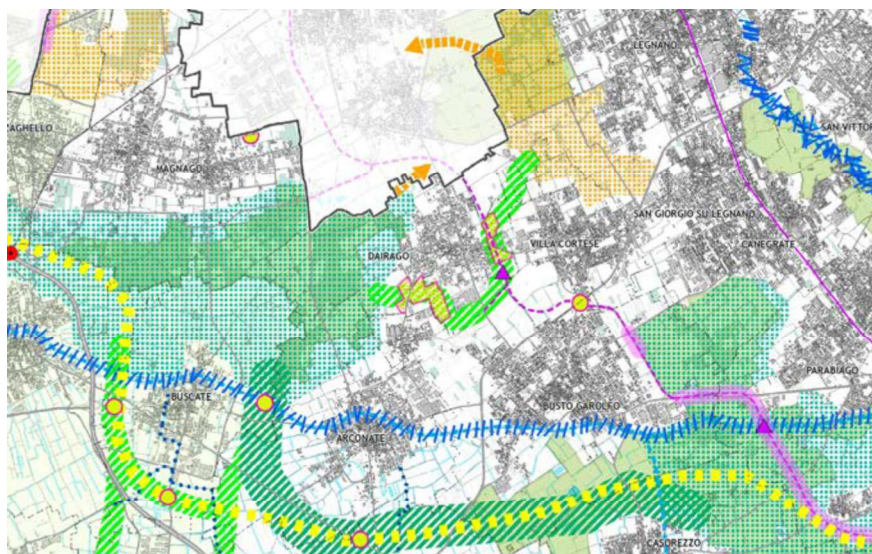
Copenaghen | Piano delle 5 dita (1947)

In particolare, la mappa individua i seguenti sistemi:

- la matrice Naturale Primaria, rappresentata dalle aree di elevato valore naturalistico che costituiscono il nucleo della biodiversità;
- la fascia a Naturalità Intermedia, costituita dalle Zone di transizione che supportano la connessione tra i nodi principali;
- i corridoi Ecologici e Fluviali, rappresentati dalle direttrici di movimento per le specie animali e vegetali, con particolare attenzione ai fiumi come assi portanti;
- i gangli (Primari e Secondari), costituiti dai Punti nodali fondamentali per il funzionamento della rete;
- i varchi della Rete Ecologica, rappresentati dai tratti critici dei corridoi dove l'urbanizzazione rischia di interrompere la continuità ecologica.

Per Dairago in particolare, il PTM individua:

- un ganglio primario (art.62 delle norme del PTM) che interessa parte significativa del territorio comunale nel suo quadrante occidentale;
- una direttrice di permeabilità (art.63 delle norme del PTM), che attraversa il territorio comunale al limite nord;
- due Varchi perimetrati (art.64 delle norme del PTM), a est e sud-ovest dei tessuti urbanizzati esistenti;
- un Parco locale di interesse sovracomunale nella parte nordoccidentale del territorio comunale (il PLIS delle Roggie), che si sovrappone in buona parte al ganglio primario;



Città Metropolitana di Milano | PTM_Stralcio Tavola 4 - Rete Ecologica Metropolitana

- le interferenze delle reti infrastrutturali in costruzione/progetto/previste sia con i gangli della rete ecologica, sia con i corridoi ecologici (art.65 delle norme del PTM), rappresentate dalla variante nord-sud alla SS 33 e dal raccordo fra la variante alla SS 33 e la SP 128;
- il completamento della circonvallazione sud, di collegamento fra la SP 128 e la SP 129, che, anche se non indicato nell'elaborato del PTM, attraversa uno dei due varchi perimetrati, quello occidentale (art. 64 delle norme del PTM).

COSTRUIRE UN ROBUSTO TELAIO PAESAGGISTICO E AMBIENTALE ALLA SCALA LOCALE

Caratteri

Lo spazio rurale dairaghese può essere articolato in quattro contesti, agricoli e boschivi in particolare, per loro natura finalizzati alla conservazione dei caratteri paesaggistici e ambientali locali:

- contesto ovest/sud-ovest, il principale per estensione territoriale;
- contesto sud-ovest, di dimensioni rilevanti, ma distinto dalla precedente;
- contesto est, di importanza significativa, nel settore orientale del comune;
- contesto nord, di rilievo, situato nella parte settentrionale del territorio.

All'interno del territorio agricolo dell'Altomilanese, i Comuni di Dairago, Arconate e Magnago hanno da tempo individuato (2007), un ambito del paesaggio agrario e boschivo destinato a Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS delle Roggie), per una superficie complessiva di 513 ettari, di cui circa 184 nel territorio di Dairago.

Il PLIS delle Roggie ha come obiettivo primario la tutela naturalistica di un sistema boscato.

Nel quadro del PTM, il Parco riveste un'importanza strategica, rappresentando una unità ambientale di elevato valore naturalistico essendo per la maggior parte della sua estensione interessato da superficie boscata. Le potenti trasformazioni territoriali che hanno caratterizzato il territorio dell'Altomilanese fanno sì che le aree boschive rappresentino elementi di eccezione, in cui la presenza

di spazi agricoli appare rilevante, determinando la riduzione dei connotati di naturalità e la progressiva perdita di funzionalità ecologica.

Inoltre, pur non essendo interessato da corsi d'acqua principali, il territorio di Dairago è caratterizzato da una rete di canali artificiali e corsi d'acqua minori legati all'irrigazione e alla gestione idraulica della pianura dell'Altomilanese, risentendo della vicinanza di alcune importanti infrastrutture idriche:

- il Canale Villoresi, che scorre poco più a nord (interessando i comuni di Busto Arsizio e Arconate): in particolare, Dairago è inserito nel fitto sistema di canali secondari e terziari derivati dal Villoresi, gestiti dal Consorzio Est Ticino Villoresi;
- il Reticolo Idrico Minore (RIM): il territorio di Dairago è solcato da una serie di rogge e canali di scolo che compongono il reticolo idrico minore di competenza comunale. Questi corsi d'acqua, spesso di origine artificiale o fossi di drenaggio, sono fondamentali per la prevenzione del rischio idraulico e l'agricoltura locale;
- il Torrente Bozzente: Dairago si trova nel suo bacino idrografico, che scorre a est del centro abitato (attraversando i comuni di Nerviano e Rho prima di confluire nell'Olona). Le pendenze del terreno in questa zona convogliano le acque meteoriche proprio verso il sistema Olona-Bozzente.

In estrema sintesi, l'idrografia di Dairago è composta da un reticolo di canali irrigui e fossi di scolo che collegano il territorio ai grandi sistemi del Villoresi e dell'Olona.

Obiettivi e strategie del vigente PGT

All'interno dei contesti extraurbani, le finalità generali del PGT vigente prevedono di:

- salvaguardare l'ecosistema, preservando l'elevato valore naturale tutelando le caratteristiche morfologiche e la flora locale;
- custodire la memoria storica, conservando le tracce delle trasformazioni operate dall'uomo nel corso del tempo;
- sostenere la gestione territoriale, agevolando gli interventi di manutenzione, la sicurezza dei residenti e la produttività del comparto agricolo;

- riqualificare il paesaggio, recuperando e valorizzando le aree che versano in stato di degrado e/o abbandono.

La traduzione di questi contesti nel Piano dei Servizi (PdS), è invece fatta individuando due zone principali: le *Aree di rispetto dei corridoi ecologici*; il *Sistema del verde di connessione tra territorio rurale e quello edificato*.

LE INDICAZIONI PER IL PGT 2035

Le strategie del PGT vigente risultano nel loro complesso condivisibili, anche se occorre meglio dettagliare alcuni obiettivi e finalità del telaio ecologico e paesaggistico locale in rapporto al Piano Territoriale Metropolitano (PTM) nel frattempo entrato in vigore, che dovranno trovare misure, d'indirizzo e prescrittive, concrete, operative e praticabili all'interno del nuovo piano.

Si tratta in particolare dei seguenti temi:

- tradurre operativamente alla scala locale le previsioni del Piano Territoriale Metropolitano (PTM), con particolare riferimento ai seguenti aspetti:
 - a. perimetrare il *Ganglio primario*, che interessa parte significativa del territorio comunale nel suo quadrante occidentale, sulla base degli effettivi segni territoriali esistenti;
 - b. dimensionare e caratterizzare la *Direttrice di permeabilità*, che attraversa il territorio comunale al limite nord;
 - c. recepire i due *Varchi perimetrati*, a est e sud-ovest dei tessuti urbanizzati esistenti, raccordandoli con il sistema degli spazi aperti;
 - d. verificare e risolvere le interferenze delle reti infrastrutturali previste alla scala sovralocale rappresentate dalla variante nord-sud alla SS 33 e dal raccordo fra la variante alla SS 33 e la SP 128, sia con i gangli della rete ecologica, sia con i corridoi ecologici;
 - e. verificare e dimensionare il completamento della circonvallazione sud, di collegamento fra la SP 128 e la SP 129, che, anche se non indicato nell'elaborato del PTM, attraversa uno dei due Varchi perimetrati, in particolare quello occidentale.

- raccordare il telaio ecologico e ambientale, sovralocale e la sua traduzione e sviluppo locale, con il Reticolo Idrico Minore, rappresentato da una serie di rogge e canali di scolo che lo compongono: come detto, corsi d'acqua spesso di origine artificiale o fossi di drenaggio, rappresentano fattori fondamentali per la prevenzione del rischio idraulico e per la stessa agricoltura locale;
- confermare e valorizzare il PLIS delle Roggie quale elemento caratterizzante e strutturante il territorio extraurbano, vero e proprio ganglio vitale del sistema ambientale e paesaggistico locale previsto dallo stesso PTM.

Questo con particolare riferimento ai due itinerari, naturalistico e storico – culturale, che interessano il territorio di Dairago e lo raccordano al telaio ambientale e storico – paesaggistico e testimoniale dell'Altomilanese.

“Costruire la vas nel piano, non del piano”

La **Valutazione Ambientale Strategica (VAS)** è uno strumento previsto dalla Direttiva 2001/42/CE finalizzato alla valutazione ambientale dei processi di pianificazione e programmazione, per garantire che le scelte di piano possano essere compatibili con l'ambiente e con gli obiettivi di sviluppo sostenibile. La VAS viene attivata nella fase preparatoria del piano o programma, prima della sua adozione, e funge da supporto alle decisioni dell'autorità procedente, consentendo di valutare le alternative, identificare possibili impatti significativi, intervenire con strategie di mitigazione e compensazione e programmare il monitoraggio degli effetti. Un aspetto fondamentale del processo è la partecipazione degli enti locali, delle autorità competenti, delle rappresentanze sociali e dei cittadini garantendo criteri di trasparenza, comunicazione e coinvolgimento diffuso.

A livello **nazionale** la normativa che recepisce la Direttiva Comunitaria è il D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 (e successive modifiche) **“Testo Unico in materia Ambientale”** (Parte II, Titolo II), il quale disciplina la procedura di VAS nelle sue diverse fasi. Ogni regione ha poi emanato normative e Delibere con specifici riferimenti metodologici e procedurali.

In **Lombardia** la disciplina della VAS è stata recepita e attuata attraverso l'art. 4 della L.R. 11 marzo 2005, n. 12 (**Legge per il**

governo del territorio) e diverse delibere, tra cui la DCR 351 del 2007 **che fornisce Indirizzi generali** per la Valutazione Ambientale di Piani e Programmi e la DGR.n. 761/2010 che approva i **modelli metodologici, procedurali** e organizzativi della VAS (*Allegato con modello generale e Allegati specifici per tipologie di piani/programmi*).

Tra i modelli metodologici specifici della DGR n. 761/2010 rientrano diversi settori, tra cui il *Settore Pianificazione Territoriale*, che comprende i modelli per:

- Piano di Governo del Territorio - Documento di piano (piccoli comuni) (modello 1b)
- Piano dei Servizi (modello 1u)
- Piano delle Regole (modello 1u)

Ai fini della VAS per la variante al PGT di Dairago verrà quindi preso in considerazione il **modello metodologico procedurale e organizzativo di VAS di Regione Lombardia**.

Tale delibera ha inoltre confermato il Sistema informativo lombardo valutazione ambientale piani e programmi (**SIVAS**) e archivio documentale digitale della VAS (approvato con la DGR n. 10971 del 2009) il Nucleo tecnico regionale di valutazione ambientale – VAS (approvato con la DGR n. 6420 del 2007). La Regione Lombardia dispone, quindi attualmente di un Sistema Informativo per la Valutazione Ambientale Strategica (SIVAS) per la pubblicazione e la trasparenza delle procedure di VAS relative ai piani e programmi regionali e locali.

Ma la cosa più rilevante per il nuovo PGT non sarà l'utilizzo di un corretto modello metodologico e procedurale, bensì la costruzione di un processo continuo e interattivo fra la struttura del piano e le valutazioni ambientali strategiche. Non, quindi, una valutazione a posteriori delle previsioni del piano, ma la sua stretta integrazione nelle scelte urbanistiche.

IL PLIS DELLE ROGGIE

Superficie e caratteristiche ambientali

Si estende su una superficie di circa 513 ettari e la maggior parte del suo territorio, oltre il 60%, è coperto da formazioni boschive, principalmente di origine antropica con prevalenza di robinia (*Robinia pseudoacacia*) e ciliegio tardivo (*Prunus serotina*). Il resto del Parco è occupato da zone agricole con presenza di siepi e filari e solo in minima parte da aree urbane.

L'origine del nome

Il Parco delle Roggie, sebbene il nome possa trarre in inganno, non ha alcun legame con le rogge, completamente assenti dal territorio, al contrario tale denominazione deriva da un appellativo riportato su antiche mappe catastali e riferito ad alcuni boschi presenti nel Comune di Magnago.

La collocazione geografica

Il PLIS è collocato nell'alta pianura asciutta del settore nord-occidentale della Città Metropolitana di Milano, a nord del canale Villoresi e interposto fra la valle del Ticino a ovest e l'Olonza a est.

L'istituzione del Parco

L'istituzione del Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) è stata fortemente voluta dalle amministrazioni locali di Arconate, Dairago e Magnago allo scopo di valorizzare un territorio che, rispetto al contesto in cui è inserito, presenta una considerevole estensione forestale e per questa ragione riveste un'importanza strategica quale elemento di connessione ecologica fra il Parco Lombardo della Valle del Ticino e la valle dell'Olonza.

IL PLIS DELLE ROGGIE



Superficie

512,8 ettari



Città Metropolitana

Milano



Comuni

Arconate, Dairago, Magnago



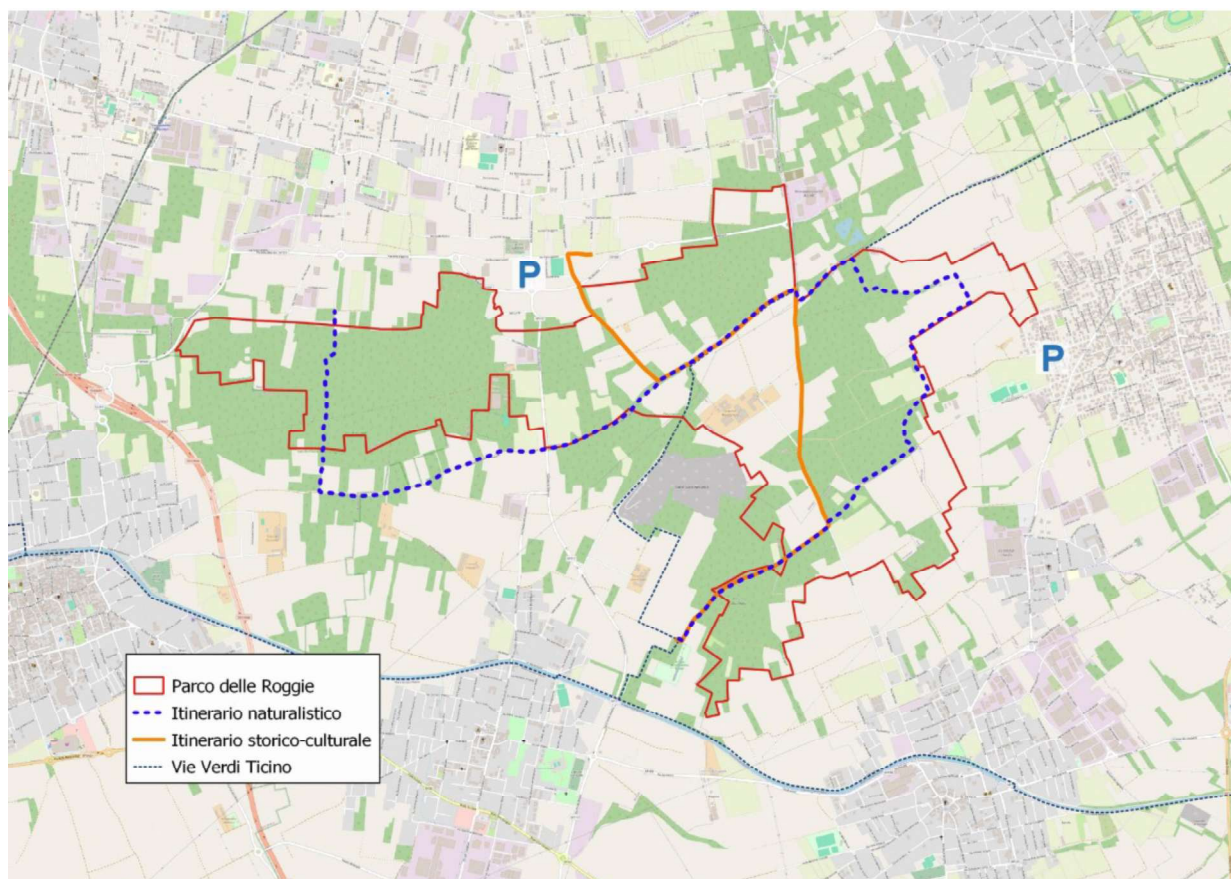
Anno di istituzione

2007



Provvedimenti istitutivi

DGP 849/07 del 12/11/2007





04 | POTENZIARE E QUALIFICARE IL SISTEMA DELLE DOTAZIONI PUBBLICHE

04 | POTENZIARE E QUALIFICARE IL SISTEMA DELLE DOTAZIONI PUBBLICHE

COSTRUIRE UN SISTEMA DI SERVIZI INTEGRATO A MISURA DI CITTADINO

Il potenziamento del sistema dei servizi di prossimità di scala locale ma soprattutto delle loro relazioni qualitative, funzionali, di mobilità dolce (pedonale e ciclabile), è nella letteratura e nelle pratiche urbanistiche declinato attraverso mirate politiche di riqualificazione e rigenerazione della *città pubblica*, finalizzate a migliorare la qualità degli ambienti di vita di città e territori contemporanei. Ripensando la prossimità come ricchezza, valore sociale ed economico, processo inclusivo e partecipato, non una semplice prestazione e neppure un modello applicabile acriticamente ovunque, ma da contestualizzare radicando il disegno allo spazio alle politiche e alle azioni locali.

Prossimità (da *proximus*, superlativo di *prope*, vicino), vicinanza nello spazio ma anche nel tempo, è una parola antica, che ha influenzato la costruzione dell'urbanistica moderna e la conformazione morfologico-insediativa delle città europee. I medio-piccoli comuni, per loro stessa natura e conformazione fisica e funzionale, rappresentano i luoghi naturali della prossimità, una dimensione che l'intreccio fra crisi sanitaria, crisi climatica e fragilità sociali ha riportato in superficie, anche se solo apparentemente rappresenta una novità.

In particolare, in contesti medio-piccoli la *città pubblica* è rappresentata dalle infrastrutture e dai servizi fondamentali e di base per la comunità, quali le scuole (il sistema dell'istruzione e della cultura in generale), le infrastrutture sanitarie (i presidi sanitari territoriali quali le case di comunità e le farmacie), le attrezzature civili e sociali (i servizi e le economie di prossimità).

Sostenere e valorizzare i servizi le economie di prossimità localizzate al piede degli edifici (commercio al dettaglio, artigianato di servizio, pubblici esercizi, servizi di quartiere), il 'basamento vitale', che abilita la quotidianità e di questa si nutre, luogo d'incontro, scambio, interazione, con una attenzione a quelle a forte impatto sociale, rappresenta una sfida per l'urbanistica contemporanea: senza la vita urbana nello spazio della strada e dei pedoni viene a mancare il presidio, che rende lo spazio pubblico sicuro, ma anche una delle condizioni che lo configurano come luogo di condivisione, che ci consente di fare esperienza dei luoghi, una dotazione e al contempo una forma di presidio, capillare e diffuso.

Nelle realtà medio-piccole, la *città pubblica* rappresenta la vera e propria spina dorsale che mantiene vitale la comunità, conformando le caratteristiche e la qualità dello spazio collettivo urbano e dei servizi di base, materiali e immateriali, che rispondono ai bisogni quotidiani dei cittadini, riducendo le distanze e favorendo la coesione sociale.

Si tratta di un tema che investe anche l'Edilizia Residenziale Sociale (ERS), un fabbisogno emergente che in particolare negli ultimi anni ha interessato diverse realtà locali di medie e piccole dimensioni anche del sistema metropolitano milanese.

All'interno di questo scenario, anche la mobilità dolce, lenta e attiva, nelle sue differenti declinazioni, rappresenta non solo una modalità efficace per ridurre il traffico e l'inquinamento, ma anche per migliorare il benessere individuale e collettivo, intrecciando i temi del welfare, della salute, della sicurezza urbana, dell'ambiente, del turismo sostenibile. Una modalità capace di costruire un telaio interconnesso e ospitale, in grado al contempo di definire nuove trame di paesaggi e spazi pubblici.

Se ben progettata, realizzata e mantenuta, la città pubblica è in grado di trasformare un sistema di spazi pubblici in luoghi capaci di generare incontro e socializzazione.

Per fare queste ragioni occorre recuperare assieme le dimensioni strategica, strutturale e gestionale del sistema dei servizi pubblici e privati che la caratterizzano, recuperando la necessaria attenzione e sensibilità e cura verso questi temi.

COSTRUIRE UNA CITTA' PUBBLICA INCLUSIVA

Caratteri

L'analisi ricognitiva del Piano dei Servizi (PdS) vigente ha individuato e valutato le attrezzature di livello comunale a servizio degli abitanti, che il piano suddivide nelle seguenti categorie:

AIC - Attrezzature di interesse collettivo e strutture socioassistenziali

AR - Attrezzature religiose

I - Istruzione

V – Verde pubblico

A Park - Aree parcheggio

P - Parcheggi a servizio della residenza e pubblici su strada

VP - Verde e parcheggi in ambito residenziale

S - Attrezzature sportive e per il tempo libero

Per ogni attrezzatura rilevata è stata redatta una scheda ricognitiva, descrittiva e valutativa con una sezione progettuale con indicazione delle opere di adeguamento, integrazione delle funzioni e delle strutture, sviluppo dell'attrezzatura.

Complessivamente, le aree a standard urbanistici esistenti ammontano a circa 140 ettari, che, rispetto ai 5.600 residenti (al 2009), corrisponde a una dotazione esistente di poco meno di 25 mq/abitante¹.

In estrema sintesi, si tratta di una dotazione di attrezzature pubbliche esistenti più che adeguata alla realtà urbana di Dairago, anche in riferimento alla sua collocazione territoriale nel sistema dell'Altomilanese.

Obiettivi e strategie del vigente PGT

Il progetto del Piano dei Servizi (PdS) ha previsto la realizzazione di nuove attrezzature,

integrando il bisogno di servizi nel caso di attrezzature esistenti per le quali è prevista la dismissione e/o la nuova collocazione.

Le nuove attrezzature sono state così identificate:

RVP - Attrezzature di nuova realizzazione a servizio dei residenti - verde - parcheggi

APC - Attrezzature previste negli ambiti di progettazione coordinata

Per ciascuna attrezzatura di nuova realizzazione a servizio della residenza – verde – parcheggi, il Piano ha redatto una specifica scheda, mentre le aree per attrezzature comprese all'interno degli Ambiti di Progettazione Coordinata sono descritti nelle schede allegate al Piano delle Regole (PdR).

Le nuove aree a standard urbanistici programmate dal PGT ammontano a poco più di 4 ettari, di cui 2,6 ettari di nuova

¹ Si tratta di un dato superiore al minimo previsto dal DI 1444/1968 e dal comma 3, art. 9 della LR 12/05, pari a 18 mq/abitante.

realizzazione e 1,4 ettari programmate negli Ambiti di Progettazione Coordinata (APC)².

Complessivamente, il PGT vigente prevede circa 18 ettari di aree per dotazioni pubbliche (esistenti più programmati), che configurano una dotazione di progetto pari a poco meno di 27 mq/abitante³.

Si tratta di una programmazione di standard più che significativa, ben superiore al minimo di 18 mq/abitanti previsto dal DI 1444/1968 e dal punto di vista quantitativo più che confacente a una realtà urbana e territoriale come quella di Dairago.

Il sistema della viabilità

Anche il sistema della viabilità rappresenta un telaio rilevante delle dotazioni territoriali, che condiziona la qualità dell'abitare la città contemporanea, pur non rientrando nella dotazione degli standard urbanistici a servizi della residenza.

Nel caso di Dairago, il sistema della viabilità principale, che ha nel corso del tempo strutturato e dato forma ai sistemi insediativi locali, attraversa prevalentemente in direzione nord sud il territorio comunale:

- la variante alla SS 33 del Sempione (Sempione bis), un progetto infrastrutturale che coinvolge direttamente il territorio di Dairago finalizzato a creare un'alternativa all'attuale asse storico della SS 33 (tra Rho e Gallarate), per migliorare l'accessibilità verso Malpensa e decongestionare i centri abitati. Per Dairago, quest'opera infrastrutturale rappresenterebbe una variante all'attuale itinerario della SP 128, permettendo di deviare il traffico di attraversamento fuori dal centro abitato⁴;

²A fronte di una dotazione di servizi complessivamente soddisfacente (come visto, pari a circa 25 mq/abitante), il piano vigente ha in particolare previsto:

- l'ampliamento della scuola elementare;
- l'arredo del nucleo di antica formazione e la sistemazione di Piazza Mazzini;
- la sistemazione dei parchi esistenti;
- un'attrezzatura polivalente all'interno della quale inserire un mix funzionale di spazi per i giovani, attività ludiche e sociali, sede della Pro Loco e del Gruppo Bandistico in Piazza Francesco della Croce;
- l'ampliamento e riqualificazione del parco a Ovest del Cimitero e la realizzazione di un'area a parcheggio;
- un'area verde pubblica (in Via G. Carducci) posta tra il centro sportivo ed il capannone di proprietà comunale e un'area parcheggio a nord del capannone stesso;
- il recupero dell'edificio "Ex Municipio" per attrezzature socio/culturali;
- il recupero dello stabile detto "il Circolino" per attrezzature sociali;
- alcune nuove attrezzature pubbliche nelle aree urbanizzate carenti di dotazioni collettive.

³ Gli standard di progetto (esistenti + previsti) sono calcolati sommando gli abitanti esistenti (circa 5.600 mq) agli abitanti teorici previsti dal piano (circa 1.100 abitanti teorici), per complessivi 6.700 abitanti dimensionati dal piano.

⁴ Nello studio del traffico a corredo del PGT redatto dal Centro Studi PIM, appare evidente

- la SP 128 “Magenta-Dairago”, una strada provinciale fondamentale per il sistema del nord-ovest milanese, che attraversa Dairago e collega importanti assi viari come la SP12 e la ex SS 527;
- la SP 129 “Inveruno-Villa Cortese”, che attraversa il comune di Dairago con il nome di via della Circonvallazione.

Per quanto riguarda il sistema della viabilità locale, il piano recepisce da un lato la maglia viabilistica principale di scala sovralocale programmata, con particolare riferimento alla Variante alla SS 33; individuando, dall'altro lato, una serie di interventi sulla viabilità locale (rotonde e risoluzioni di nodi critici)⁵.

Al contempo, le previsioni viabilistiche, con particolare riferimento alla maglia e la gerarchia di scala sovralocale, possono entrare in conflitto con i caratteri ambientali e paesaggistici locali, nonché come dimostra la vicenda progettuale e attuativa della Variante alla SS 13.

La rete ciclabile

Per quanto riguarda la rete ciclabile, articolata in percorrenze nord-sud e percorsi est-ovest, è costituita da una serie di percorsi ciclabili principali lungo le più importanti vie di comunicazione.

come le maggiori criticità viabilistiche siano legate alla SP 128 che attraversa da nord a sud l'edificato di Dairago. Questa infrastruttura non risponde sia come dimensionamento alla domanda dei flussi veicolari che la attraversano, sia alla tipologia di traffico che nella maggior parte dei casi ha origine e destinazione al di fuori del centro abitato. La soluzione a questa criticità trova riscontro nella variante alla SS 33 (Sempione Bis), il cui iter è da lungo tempo fermo al progetto preliminare (2003): la progettazione della tratta tra Rho e Gallarate risulta in fase di profonda revisione da diversi anni, senza un avvio programmato dei lavori, bloccati per decenni a causa di criticità ambientali e opposizioni delle comunità locali. Per Dairago in particolare, il progetto prevede due nuovi svincoli sulla SP 128 a nord e a sud dell'edificato che andrebbero a “intercettare” il traffico passante per convogliarlo sulla nuova infrastruttura, in modo da alleggerire il traffico che attraversa il centro edificato, con i conseguenti benefici su traffico e inquinamento indotto.

⁵ Si tratta degli interventi indicati nell'allegato DP 9.7 (Mobilità nella pianificazione comunale e ciclabile):

- realizzazione della Circonvallazione Sud, collegando Via Mattei, a confine con la frazione di Orcella del Comune di Busto Garolfo, e Via Campo di Sotto con la realizzazione di due rotonde, rispettivamente all'innesto con la SP 129 e con la SP 128;
- rotonda, in sostituzione del semaforo, all'intersezione a “Y” tra Via Circonvallazione e via Damiano Chiesa;
- rotonda, in sostituzione del semaforo, all'intersezione tra Via Circonvallazione e le vie Don Bosco e Paganini;
- rotonda all'intersezione tra Via Circonvallazione e le vie Garibaldi e Carducci;
- rotonda, in sostituzione del semaforo, all'intersezione tra Via Damiano Chiesa, Via XXV Aprile e Via E. Toti;
- rotonda all'incrocio tra Via Damiano Chiesa e Via Campo delle Erbe;
- variante parziale della Via E. Toti nei pressi della chiesa Madonna in Campagna;
- realizzazione degli assi viabilisti per la mobilità locale che colleghino strade a fondo cieco: Via Cavour, Via Campo delle Erbe, Via Domenico da Inveruno, Via Pirandello, Via De Amicis, Via Toscanini, Via Vittorio Veneto.

Nella costruzione della rete ciclabile, il PGT ha correttamente cercato di seguire i principi di continuità – collegamento tra i percorsi – e di massima estensione territoriale per tutti i potenziali attrattori di traffico ciclabile⁶.

LE INDICAZIONI PER IL PGT 2035

Le strategie del PGT vigente risultano nel loro complesso condivisibili, anche se probabilmente occorre meglio dettagliare alcuni obiettivi e finalità, con riferimento alle tradizionali dotazioni degli standard urbanistiche, all'housing sociale, alle infrastrutture di mobilità, ai presidi territoriali per la salute pubblica, alle infrastrutture di mobilità.

Qualificare le dotazioni urbanistiche

Il PGT 2025 confermerà e valorizzerà le previsioni relative agli standard urbanistici di prossimità (verde, parcheggi, attrezzature), verificandone lo stato di attuazione, nonché le eventuali nuove esigenze da parte dei Settori dell'Amministrazione comunale, a fronte di una diminuzione significativa della popolazione scolastica (pari a circa -40% nella scuola materna paritaria), rafforzando in ogni caso le politiche in materia di istruzione e cultura.

Verificando inoltre lo stato d'attuazione delle previsioni pubbliche all'interno delle trasformazioni urbanistiche previste dal piano vigente e in corso di attuazione, con l'obiettivo di confermare la dotazione obiettivo di progetto pari a 27 mq/abitante.

Questo cercando inoltre di accordare il telaio dei servizi e delle attrezzature pubbliche con il sistema paesaggistico e ambientale, alle differenti scale.

⁶ Anche in questo caso, si tratta degli interventi indicati nell'allegato DP 9.7 (Mobilità nella pianificazione comunale e ciclabile):

- lungo la Via Damiano Chiesa dal confine con Busto Arsizio fino alla pista ciclabile esistente all'incrocio con Via Leonardo da Vinci;
- il prolungamento della pista ciclabile esistente da Via Campo di Sotto fino al confine con Busto Garolfo;
- un percorso ciclo-pedonale lungo tutta la Via della Circonvallazione;
- un percorso ciclo-pedonale dal polo sportivo di Via Carducci fino alla Via Dante;
- il collegamento Via XXV Aprile - Madonna di Campagna;
- il tratto su Via Filzi, che colleghi Via XXV Aprile a Vicolo del Camaoon;
- il tratto che da Via XXV Aprile colleghi la Piazza del Mercato.

Promuovere l'housing sociale

Per quanto riguarda l'Edilizia Residenziale Sociale (ERS), il nuovo PGT dovrà approfondire questo tema che rappresenta una reale domanda emergente anche in una realtà urbana come quella di Dairago, con particolare riferimento alle giovani coppie e agli anziani, a fronte della carenza di alloggi in locazione o in vendita per questa tipologia di utenti, accompagnata da una riduzione dei valori immobiliari pari a circa il 20%.

Si tratta della domanda sociale "intermedia" rappresentata dai nuclei familiari che non riescono a entrare nelle graduatorie per le case pubbliche (Edilizia Residenziale Pubblica_ERP) e al contempo ad accedere al libero mercato.

Il tema rilevante che il piano urbanistico può affrontare direttamente nel proprio campo di competenza e di attenzione è la disponibilità per la sua realizzazione, allargando e massimizzando anche a questa rilevante infrastruttura collettiva la possibilità di realizzazione negli interventi di trasformazione e rigenerazione urbana: l'edilizia convenzionata può rappresentare la leva per incentivare lo sviluppo degli ambiti di trasformazione. Programmando inoltre norme di vantaggio, urbanistico ma non solo, per la realizzazione di questa tipologia di interventi.

Costruire presidi territoriali per la salute pubblica

Per quando riguarda le previsioni che fanno riferimento alla sanità di territorio, pur non rientrando nelle tradizionali categorie degli standard urbanistici, si tratta di dotazioni e servizi che arricchiscono e completano l'offerta per la cura e l'assistenza sociosanitaria.

All'interno di questo scenario di dotazioni pubbliche, il Comune di Dairago, con deliberazione della Giunta comunale n. 80 del 26 settembre 2024, ha inoltre previsto la possibilità di istituire una seconda farmacia, oltre a quella esistente in Via Enrico Toti, che si configuri come un nuovo presidio territoriale per la salute pubblica, al fine di garantire la migliore accessibilità - al servizio e un'equa distribuzione sul territorio, tenendo conto dell'esigenza di assicurarne l'accessibilità - a tutti i cittadini residenti. Si tratta di una previsione che, pur non rientrando negli standard urbanistici di cui al DI 1444/1968, andrà raccordata e messa a sistema con il sistema delle previsioni della città pubblica, al fine di costituire una rete interconnessa di spazi, servizi e attrezzature pubbliche.

Nel caso di Dairago, il nuovo PGT potrà in particolare affrontare i seguenti temi.

- l'istituzione della *seconda farmacia*, programmata come detto dall'Amministrazione comunale, che si configuri come un nuovo presidio territoriale per la salute pubblica, al fine di garantire la migliore accessibilità - al servizio e un'equa distribuzione sul territorio, tenendo conto dell'esigenza di assicurarne l'accessibilità - a tutti i cittadini residenti;
- la realizzazione di *alloggi protetti* per disabili autonomi, intesi come abitazioni accessibili che favoriscano una vita indipendente, con un supporto educativo o assistenziale limitato e alcuni servizi di sicurezza integrati. Queste soluzioni potrebbero essere sperimentate anche attraverso strumenti di valutazione e supporto alla progettazione di strutture per anziani e per la realizzazione di edifici accessibili secondo i principi dell'*Universal Design*. Gli alloggi protetti rappresentano una soluzione flessibile, che può essere sviluppata sia attraverso il recupero e l'adattamento di edifici esistenti (di proprietà comunale o di altri enti), sia mediante interventi di nuova edificazione⁷.
- la redazione di un *Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)*, uno strumento obbligatorio dal 1986 per tutte le Amministrazioni comunali (LN 41/1986), volto a mappare e rimuovere gli ostacoli fisici e sensoriali in edifici e spazi pubblici, garantendo l'accessibilità e la mobilità sicura per tutti, specialmente per le persone con disabilità. Nonostante siano passati 40 anni dall'approvazione della norma, sono ancora pochissime le Amministrazioni che vi abbiano adempiuto anche a causa della mancanza di indicazioni tecniche, metodologiche e operative per la loro redazione.

Questo sulla base delle specifiche *Linee guida per la redazione dei PEBA – Piani per l'accessibilità e l'usabilità dell'ambiente costruito, inclusione sociale e benessere ambientale* (approvate con DGR n. 5555/2021).

⁷ Affiancando in questo modo l'offerta di un servizio esistente rappresentato da una casa di riposo per anziani e RSA a domicilio. Si tratta in particolare di *AES Domicilio*, una struttura socioassistenziale che offre un servizio di residenza sanitaria a domicilio, di fatto una casa di riposo presso la dimora dell'anziano.

Valorizzare le infrastrutture di mobilità

Per quanto riguarda il sistema della mobilità, si tratta di tre differenti, anche se integrati, aspetti multidimensionali e multiscalarari: la viabilità prevista di scala territoriale, gli interventi di viabilità e messa in sicurezza di scala urbana, la mobilità dolce.

Per quanto riguarda le previsioni di scala territoriale, il PGT 2035 dovrà verificare se confermare o meno, d'intesa con la Città Metropolitana di Milano, la Variante alla SS 33. Questo in considerazione non solo degli aspetti infrastrutturali e di mobilità, territoriale e urbana, ma anche degli impatti paesaggistici – ambientali della sua realizzazione, nonché dei rapporti fra il *Sempione bis* e le trasformazioni urbanistiche programmate dal piano.

Occorrerà inoltre e al contempo verificare la fattibilità, tecnica ed economica, del programmato completamento della Circonvallazione sud, fra via Mattei e via Campo di Sotto.

Per quanto riguarda gli interventi di scala urbana, occorrerà verificare lo stato d'attuazione delle molteplici previsioni programmate dal vigente PGT (risoluzione di nodi critici, nuove rotonde), nonché eventuali integrazione e/o modifiche delle previsioni sulla base del programma delle opere pubbliche dell'Amministrazione comunale.

Per quanto riguarda la mobilità dolce, per la costruzione della rete ciclabile il PGT 2035 dovrà perseguire i principi di continuità e collegamento tra i percorsi già previsti dal piano vigente, nonché di massima estensione territoriale per tutti i potenziali attrattori di traffico ciclabile. Ma anche tenendo in considerazione la possibile dimensione paesaggistica degli itinerari ciclabili di raccordo fra la scala locale/urbana e la scala paesaggistica/ambientale territoriale.

Piano per l'eliminazione delle barriere architettoniche (PEBA)

Nella società contemporanea l'inclusività è perseguita come uno degli obiettivi fondamentali per rendere più eque e sostenibili le aree urbanizzate, le quali continuano a essere interessate da profonde disuguaglianze in termini di accessibilità e fruibilità di luoghi e servizi.

Per perseguire l'obiettivo di una reale inclusione e accessibilità equa si può intervenire mediante un'attenta riprogettazione e adeguamento degli spazi adottando criteri e linee guida capaci di orientare il progetto verso risultati inclusivi non solo in adempimento

della normativa esistente ma applicando i principi dell'*Universal Design del Design for All* allo spazio pubblico. In questa prospettiva il PEBA può essere un'occasione di rigenerazione per trasformare lo spazio pubblico di tutti in un luogo realmente accessibile e inclusivo.

Il **Piano per l'Eliminazione delle Barriere Architettoniche (PEBA)** rappresenta uno strumento di pianificazione che ogni Comune deve adottare per monitorare, progettare e pianificare interventi finalizzati all'accessibilità e la fruibilità degli spazi pubblici e degli edifici pubblici da parte di tutti i cittadini e in particolare delle persone con disabilità.

Introdotti con la legge 41/1986 (art. 32, comma 21) e integrati con la Legge 104/1992, (art.24, comma 9), che ne ha esteso l'ambito agli spazi urbani, rappresentano lo strumento individuato dalla nostra normativa per monitorare e superare le barriere architettoniche insistenti sul territorio. A queste si affiancano norme tecniche attuative come il DM 236/1989 e il DPR 503/1996, che definiscono i criteri progettuali per garantire accessibilità, visitabilità e adattabilità negli edifici e negli spazi urbani pubblici.

Nel contesto della **Regione Lombardia**, il quadro normativo è ulteriormente sviluppato attraverso leggi regionali e linee guida specifiche che supportano i Comuni nella redazione dei PEBA. In particolare, la **LR 6/1989** recepisce e regola i PEBA, mentre la recente **LR 14/2020** introduce nuove strategie per favorire lo sviluppo dei PEBA: creazione del Registro Telematico Regionale (RTR), definizione di Linee Guida Tecniche (**DGR 5555/2021**), erogazione di contributi economici e riconoscimento del PEBA come criterio preferenziale per ulteriori bandi. Diversi decreti successivi supportano tali strumenti attraverso linee guida.

Dal punto di vista operativo, il PEBA è un vero e proprio piano strategico che verrà articolato in diverse fasi.

La fase centrale del lavoro consiste nell'**analisi dello stato di fatto**. In questa fase vengono rilevate e mappate le barriere architettoniche presenti negli edifici pubblici (come municipio, scuole, biblioteche) e negli spazi urbani (marciapiedi, attraversamenti, parchi, fermate del trasporto pubblico). Il rilievo viene generalmente organizzato attraverso schede tecniche e supportato da strumenti cartografici con geolocalizzazione degli ambiti di indagine.

Successivamente si passa alla fase di **analisi e valutazione**, in cui le barriere individuate vengono classificate in base alla loro gravità e

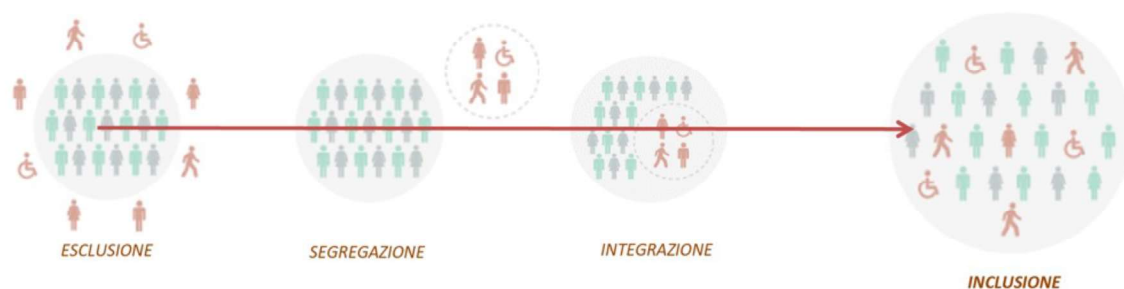
al loro impatto sull'utenza. Per ciascuna criticità vengono ipotizzate soluzioni progettuali coerenti con la normativa vigente e con i principi dell'Universal Design (in linea con la Convenzione ONU sui diritti delle persone con disabilità, ovvero un approccio che mira a rendere gli spazi utilizzabili dal maggior numero possibile di persone senza bisogno di adattamenti speciali).

Il cuore del PEBA è rappresentato dalla definizione del **piano degli interventi** nel quale si stabiliscono le priorità di intervento, tenendo conto di fattori come la frequentazione dei luoghi, la presenza di servizi essenziali e la fattibilità tecnica ed economica. A ogni intervento vengono associati una stima dei costi e un cronoprogramma, che consente di programmare le azioni nel tempo. Un elemento fondamentale, previsto dalle linee guida lombarde, è il **coinvolgimento degli stakeholder**. Il processo partecipativo prevede il **confronto con cittadini**, associazioni di persone con disabilità e altri soggetti del territorio, al fine di raccogliere esigenze reali e migliorare l'efficacia del piano. Questo passaggio contribuisce anche a rendere il PEBA uno strumento attivo, partecipato, inclusivo.

ELIMINARE LE BARRIERE ARCHITETTONICHE



Passaggio dal concetto di disabilità al concetto di diversità: siamo tutti diversi



Evoluzione del concetto di inclusione su cui si basa l'*Universal Design* del *Design for All*



Esempi di strategie utilizzabili per l'accessibilità agli edifici pubblici



Aree verdi e parchi giochi inclusivi | Milano



05 | QUALIFICARE IL SISTEMA PRODUTTIVO

05 | QUALIFICARE IL SISTEMA PRODUTTIVO

COSTRUIRE UN ECOSISTEMA PRODUTTIVO TERRITORIALE

Il sistema economico dell'Alto Milanese rappresenta una delle zone omogenee produttive dinamiche del territorio metropolitano, composta da 22 comuni, nessuno dei quali appartiene alla città centrale, mentre due che hanno il ruolo di polo urbano attrattore, di cui uno di rilevanza metropolitana (Legnano) e l'altro di rilevanza sovralocale (Castano Primo), per 258.000 abitanti complessivi e circa 60.000 addetti.

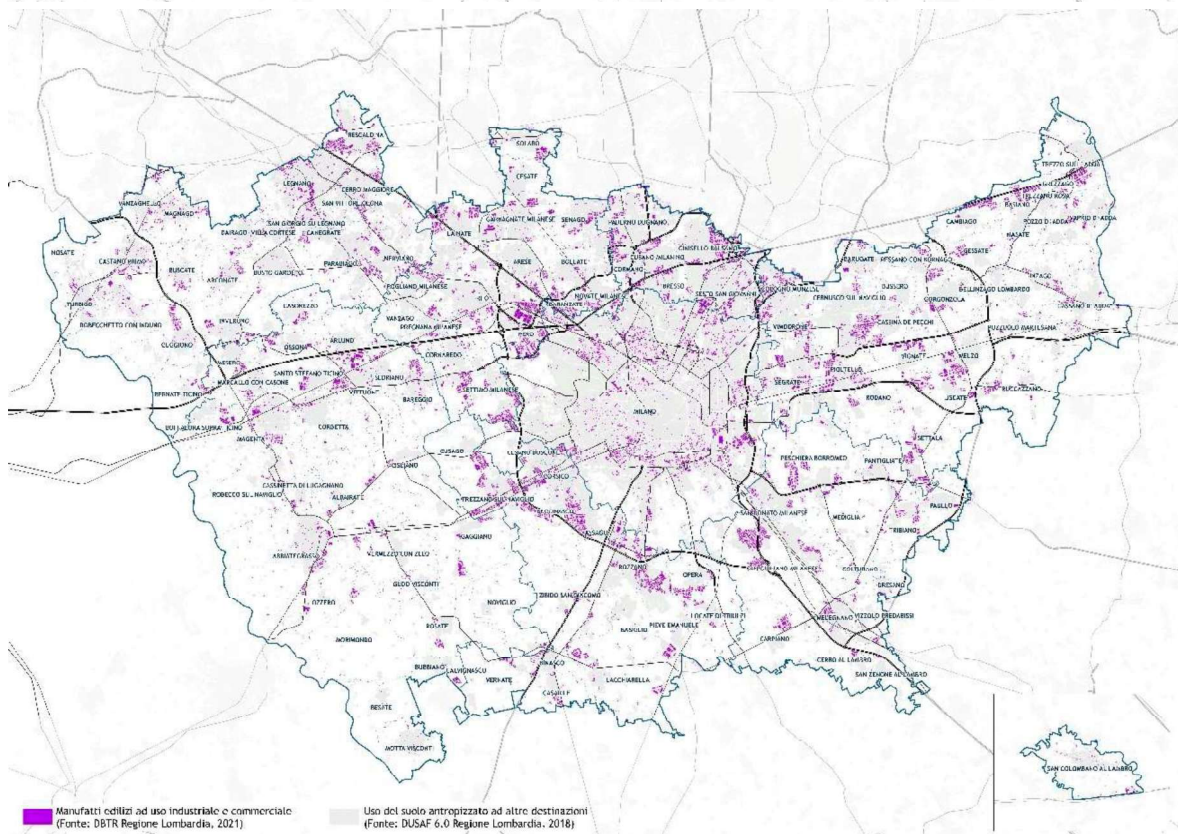
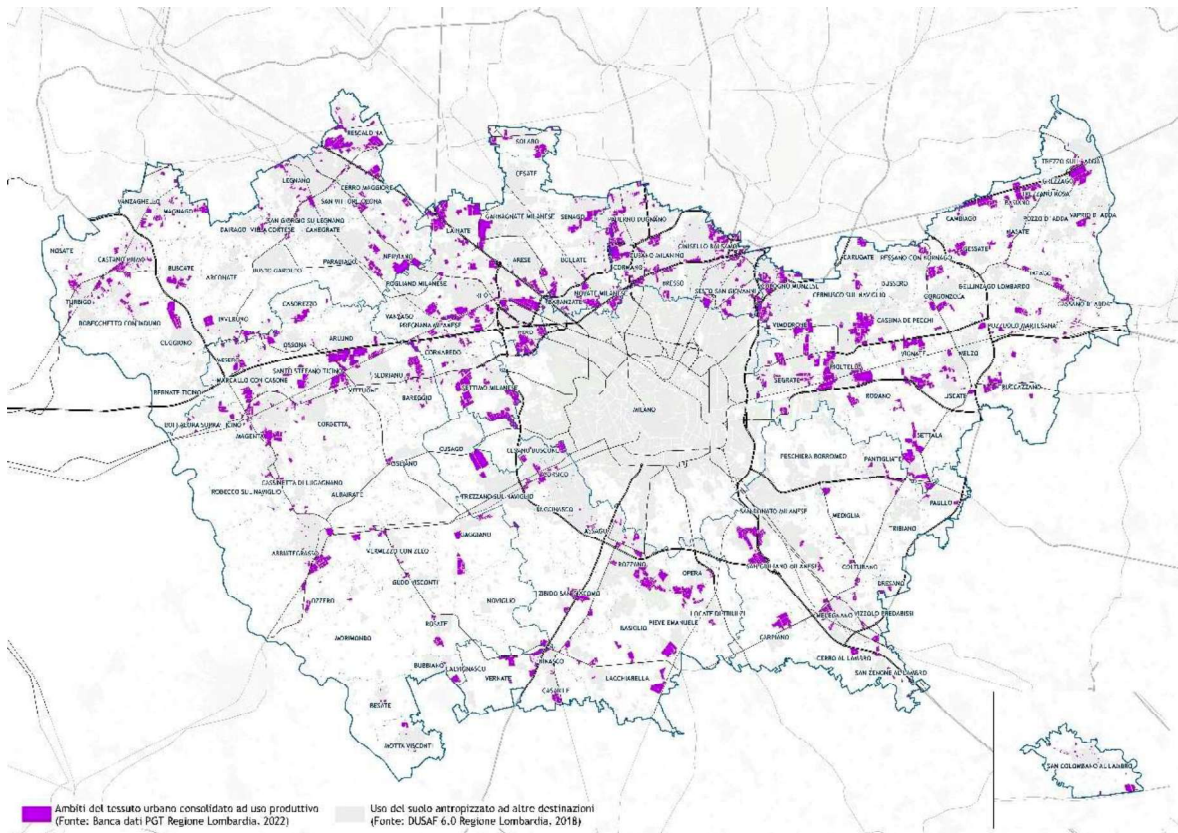
All'interno della Città Metropolitana di Milano rappresenta un distretto produttivo avanzato, ponte fra settore industriale e inevitabile futuro logistico, che combina una storica tradizione industriale con una forte spinta verso l'innovazione, in una posizione strategica lungo l'asse del Sempione, cerniera tra Milano, Varese e i grandi nodi infrastrutturali: produzione e distribuzione delle merci rappresentano temi di grande attualità, complessi, in rapida evoluzione.

Un distretto che in alcuni settori ha superato la crisi dell'industria tradizionale, posizionandosi sul mercato internazionale con produzioni d'eccellenza: accanto al settore meccanico ed elettromeccanico, al tessile e al cuoio che hanno attraversato rilevanti innovazioni, si sono ampliati i servizi alle imprese e la logistica (in particolare sull'asse Boffalora-Malpensa), anche in virtù della presenza dell'Aeroporto della Malpensa e di una robusta rete infrastrutturale.

Si tratta di un distretto nel quale le politiche del lavoro rappresentano un tema centrale, che pone al centro delle riflessioni la cooperazione di rete, con iniziative dedicate a favore dell'incontro domanda/offerta, con particolare attenzione alle fasce deboli del mercato del lavoro.

L'obiettivo indicato dalla stessa Città Metropolitana nei propri strumenti di programmazione e in particolare del PTM¹, è quello di rendere più competitivo il territorio nel suo complesso, incrementando i livelli di servizio per cittadini e imprese, con un progetto che non parte da zero, ma dalla condivisione di buone pratiche esistenti tra i Comuni, pur in un quadro di autonomia decisionale delle singole Amministrazioni comunali.

¹ Si tratta in particolare delle Strategie Tematico Territoriali Metropolitane (STTM3) per l'innovazione degli spazi della produzione, dei servizi e della distribuzione (febbraio 2024).



QUALIFICARE UN'IMPRONTA PRODUTTIVA COMPOSTA

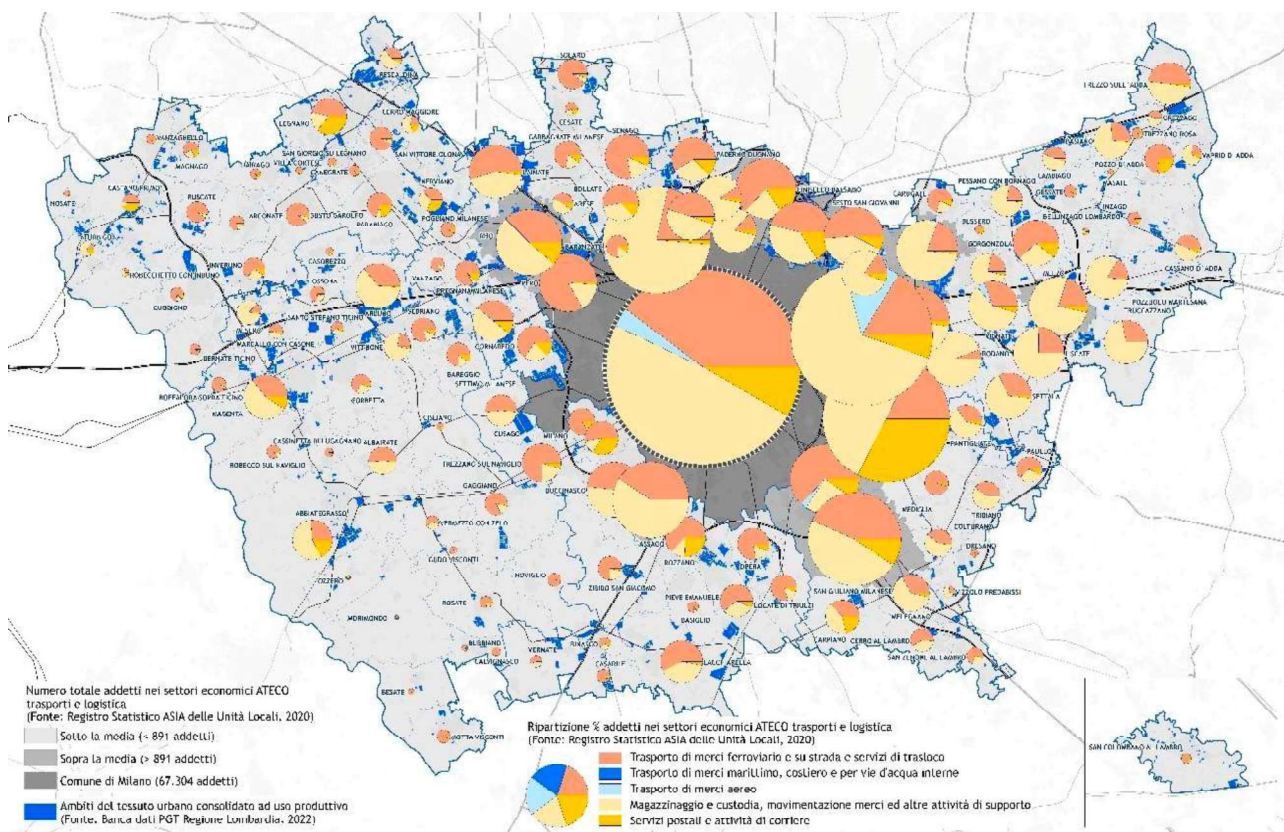
Caratteri

Nel suo complesso, l'impronta delle attività produttive esistenti si presenta come sufficientemente composta, sia all'interno del tessuto urbanizzato, sia al suo esterno.

In particolare, nel contesto del tessuto urbano consolidato sono ricompresi alcuni comparti caratterizzati da funzioni non residenziali, con particolare riferimento alla zona nord, dove sono presenti aree per attività produttive di piccole medie dimensioni dislocate a "macchia di leopardo". Per queste occorrerà verificare l'attuale consistenza e caratteristiche, proprio in ragione della loro vicinanza alle funzioni residenziali, in una prospettiva di rigenerazione di questi tessuti urbani.

A sud-ovest le aree produttive sono di dimensioni maggiori e localizzate fuori dal centro abitato, in prossimità della provinciale SP 129. A sud le funzioni non residenziali formano un comparto distinto anche se a ridosso dell'abitato, con un'alta accessibilità alimentata dalla strada provinciale SP 128.

Dal punto di vista merceologico, diversi sono invece i settori produttivi che caratterizzano la realtà economica di Dairago. La chimica



rappresenta il settore con il maggior peso, con particolare riferimento alla produzione di prodotti chimici per uso industriale. Il tessile e l'alta moda, in quanto il territorio vanta una tradizione nel tessile tecnico e nella moda di lusso per l'alta moda donna. La logistica e gli autotrasporti, grazie alla vicinanza con i centri di Busto Arsizio e Legnano, dalla quale deriva la rilevanza del settore dei trasporti. La metalmeccanica e la tecnologia, con aziende attive nella fabbricazione di componenti tecnologici e forniture industriali. In estrema sintesi, si tratta di realtà produttive che vanno pensate sia in rapporto alla loro localizzazione urbana, sia in riferimento alla loro collocazione territoriale nel sistema dell'Alto Milanese.

Obiettivi e strategie del vigente PGT

Il PGT vigente articola in due componenti le previsioni per il sistema delle attività produttive: gli ambiti interni al Tessuto Urbano Consolidato (TUC), gli ambiti esterni al centro abitato.

Gli obiettivi e le strategie del piano vigente per gli ambiti produttivi all'interno del TUC sono incentrati sul loro rapporto con il contesto residenziale limitrofo, ai fini di contenerne il perimetro (tali aree occupano complessivamente 1,5 ettari), mantenendo adeguate distanze dal sistema residenziale, anche attraverso la realizzazione di apposite schermature.

Per i comparti produttivi esterni al centro abitato, il piano propone una duplice strategia:

- il consolidamento e la riqualificazione dei due ambiti produttivi esistenti, a sud ovest e a sud, appoggiate al sistema viabilistico principale rappresentato dalla SP 128 e dalla SP 129;
- la previsione di un'area di espansione con adeguata accessibilità, attraverso l'individuazione di un apposito ambito di trasformazione urbanistica denominato "Area Produttiva Ecologicamente Attrezzata (APEA)", concetto che fa riferimento a un'area dotata delle infrastrutture e dei sistemi necessari a garantire la tutela della salute, della sicurezza, dell'ambiente e del paesaggio. A fianco di questa, è programmata una previsione esplicitamente richiesta dal Dipartimento di Prevenzione Medica di Parabiago (osservazione al PGT del 4.1.2011), a seguito della quale è stato individuato un ambito in cui prevedere una ricollocazione degli insediamenti produttivi con priorità per quelli che possono essere fonti di molestia per i tessuti residenziali. Tale ambito è pensato come occasione di sviluppo organico dell'adiacente zona a carattere produttivo in grado

ospitare nuove attività produttive. La conseguente previsione urbanistica è stata però rimandata a un successivo puntuale opportuno percorso di verifica anche a scala sovracomunale e di approfondimento progettuale orientata alla minimizzazione del consumo di suolo e alla valorizzazione degli elementi ambientali e paesistici esistenti.

In realtà, i nuovi ambiti produttivi (area APEA e ambito di ricollocazione degli insediamenti produttivi), descritti nello Scenario strategico del piano, non sono individuati negli elaborati cartografici del piano, né disciplinati nelle norme di attuazione.

LE INDICAZIONI PER IL PGT 2035

Le strategie che le Linee guida del PGT 2035 affidano al nuovo piano fanno in particolare riferimento a tre macrotemi: *consolidare e qualificare l'impronta delle attività produttive esistenti, promuovere il Distretto Diffuso di Rilevanza Intercomunale del Commercio (DiD) SP 128, sperimentare alla scala locale il progetto Aree produttive, aree pro-adattive.*

Consolidare e qualificare l'impronta produttiva esistente

Come visto, l'impronta al suolo delle attività produttive esistenti esterne al nucleo abitato è rappresentata dai due ambiti produttivi esistenti, a sud - ovest e a sud del nucleo abitato, servite dal sistema viabilistico principale rappresentato dalla SP 128 e dalla SP 129.

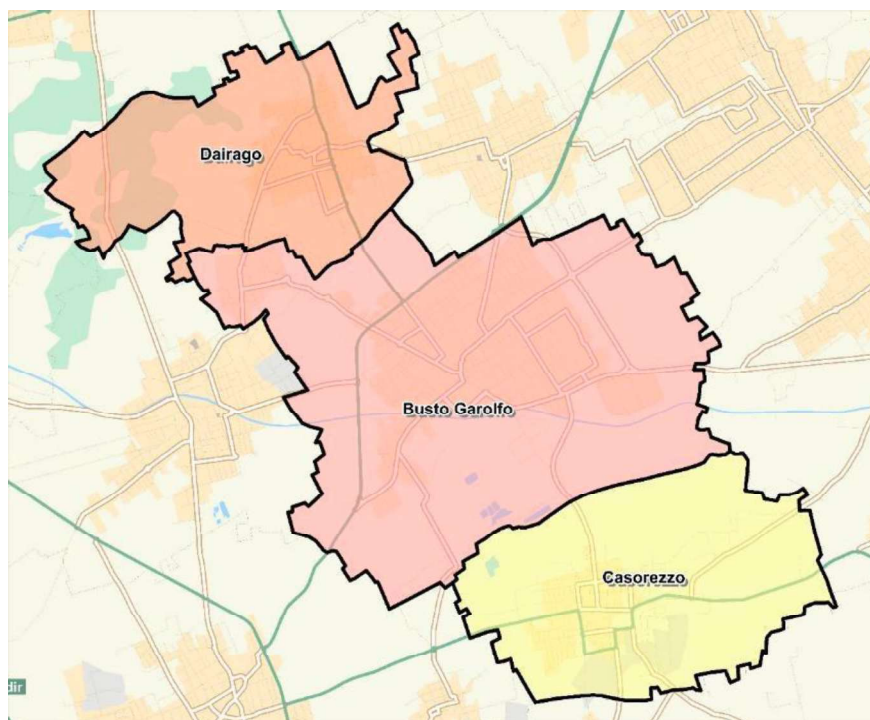
Conseguentemente, per quanto concerne le previsioni per il sistema produttivo, le Linee guida propongono al nuovo PGT il mantenimento dell'assetto/impronta attuale, con norme finalizzate alla loro riqualificazione/rigenerazione, soprattutto dal punto di vista dei possibili interventi di depavimentazione e di miglioramento delle caratteristiche ambientali e paesaggistiche.

Eventuali interventi di completamento/sviluppo delle attività produttive esistenti o di nuova localizzazione – che dovranno essere adeguatamente motivate e risultare eccezioni virtuose fondate su programmi e progetti di sviluppo economici - produttivi e imprenditoriali – potranno in ogni caso essere realizzati tramite le procedure e le autorizzazioni dello Sportello Unico per le Attività Produttive (SUAP).

Promuovere il Distretto Diffuso di Rilevanza Intercomunale del Commercio (DiD) SP 128

La Regione Lombardia definisce i Distretti Urbani del Commercio (DUC) le aree con caratteristiche omogenee per le quali soggetti pubblici e privati propongono interventi di gestione integrata nell'interesse comune dello sviluppo sociale, culturale ed economico e della valorizzazione ambientale del contesto urbano e territoriale di riferimento².

Il Comune di Dairago e i Comuni di Busto Garolfo e Casorezzo (con il Comune di Busto Garolfo come Capofila), hanno siglato un accordo per la promozione del *Distretto Diffuso di Rilevanza Intercomunale del Commercio (DiD) SP 128*, quale requisito necessario per l'individuazione dell'ambito territoriale definito come Distretto del Commercio proposto a Regione Lombardia, ai sensi della DGR VII/10397 del 28 ottobre 2009. L'Accordo di Distretto sottoscritto (22.01.2024), è finalizzato realizzazione delle politiche attive di sviluppo del Distretto del Commercio SP 128.



² Si tratta di entità territoriali che, ai sensi dell'art. 5 della LR 6/2010: "... definiscono ambiti e iniziative nelle quali i cittadini, le imprese e le formazioni sociali liberamente aggregati sono in grado di fare del commercio il fattore di innovazione, integrazione e valorizzazione di tutte le risorse di cui dispone il territorio, per accrescere l'attrattività, rigenerare il tessuto urbano e sostenere la competitività delle sue polarità commerciali". Sempre in base all'art. 5 della LR n. 6/2010, spetta ai Comuni, singoli o associati, proporre l'individuazione dei DUC alla Regione (cui invece compete il riconoscimento), anche su iniziativa delle associazioni imprenditoriali maggiormente rappresentative del commercio e comunque previo accordo con le stesse.

Considerando la diversa natura che possono avere i Distretti del Commercio, sarà in questo modo possibile sviluppare un modello di posizionamento strategico che prenda in considerazione le risorse dei diversi territori sul piano delle attrattive turistiche e commerciali. La presenza delle prime (insieme con un'effettiva frequentazione) determina la "vocazione turistica" di un'area sovracomunale, mentre la presenza di polarità commerciali forti, siano esse costituite da grandi strutture o da centri storici particolarmente sviluppati e competitivi, ne determina la "vocazione commerciale."

Il Distretto del Commercio intercomunale SP 128 si posiziona attualmente al confine di un'area caratterizzata da una medio-bassa vocazione commerciale e una bassa vocazione turistica, quanto meno nella sua accezione più tradizionale.

La creazione del Distretto è quindi finalizzata a perseguire non solo obiettivi di natura commerciale, ma a favorire l'integrazione di un'area in una più generale prospettiva di marketing territoriale, favorendo lo sviluppo del turismo (anche quello "affari" legato alla città di Milano), quale ulteriore leva per il rilancio del commercio.

Sperimentare il progetto Aree produttive, aree pro-adattive (AP+A)

Le Linee Guida propongono al nuovo PGT di sperimentare alla scala locale un progetto di rigenerazione delle aree produttive esistenti, con particolare riferimento all'esempio del progetto *Aree produttive, aree pro-adattive (AP+A)*, che intende promuovere strategie e azioni di sostenibilità, mitigazione e adattamento nei distretti produttivi e commerciali della Città metropolitana di Milano, perseguendo gli obiettivi di sviluppo sostenibile (*Sustainable Development Goals, SDG*) dell'Agenda 2030 delle Nazioni Unite e della Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile³.

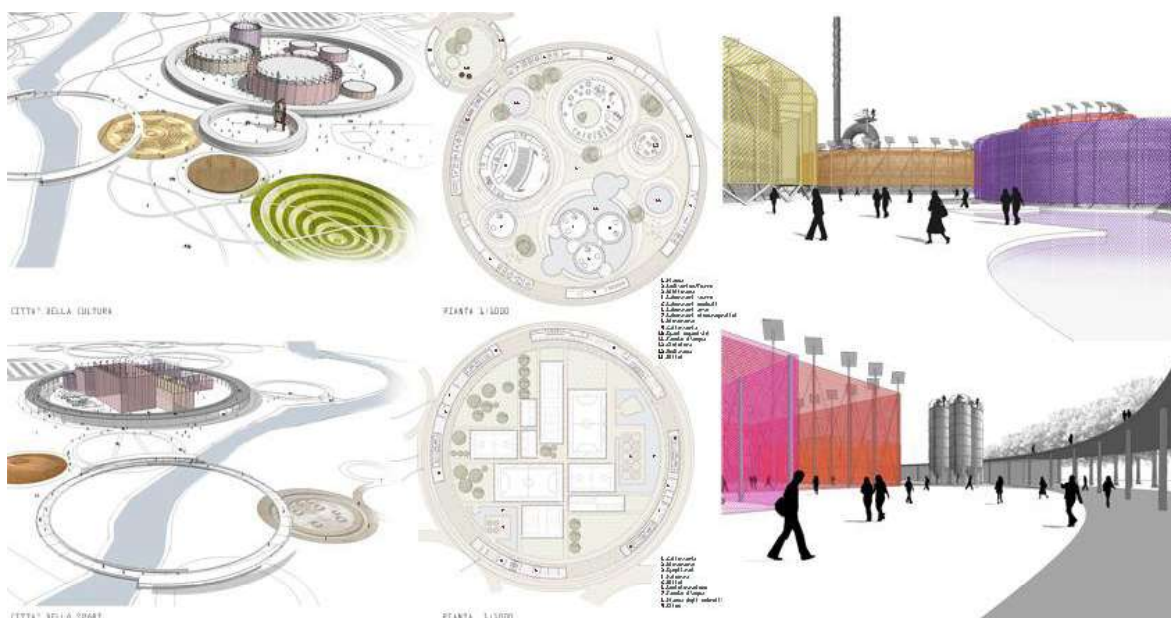
AP+A mira a diffondere nelle aree produttive la cultura della sostenibilità e dell'adattamento ai cambiamenti climatici, a partire dai contesti che hanno subito fenomeni di dismissione e impoverimento economico e territoriale. La rivalorizzazione di queste aree viene colta come occasione per attuare delle strategie di adattamento che ripensano i luoghi della produzione di beni e di offerta di lavoro come aree pro-adattive, intese come aree che, orientate principalmente ad adattarsi ai cambiamenti climatici, acquisiscono al contempo e nel tempo capacità di adattamento a cambiamenti endogeni ed eso-

³ Si tratta di un progetto promosso dal Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani e finanziato dal Ministero della Transizione Ecologica MiTE (ex MATTM), nell'ambito della Strategia Nazionale di Sviluppo Sostenibile.

geni di tipo differente (economico, tecnologico, sociale, territoriale). Il conseguimento di questo obiettivo propone l'elaborazione di una strategia imperniata sull'attività di ingaggio della comunità locale, sulla sensibilizzazione e formazione tecnica degli stakeholder, sul coinvolgimento dei cittadini, sulla co-produzione di soluzioni efficaci e sull'uso di strumenti di governance e urbanistici innovativi.



APEA | Provincia di Bologna e Plastic Jumper

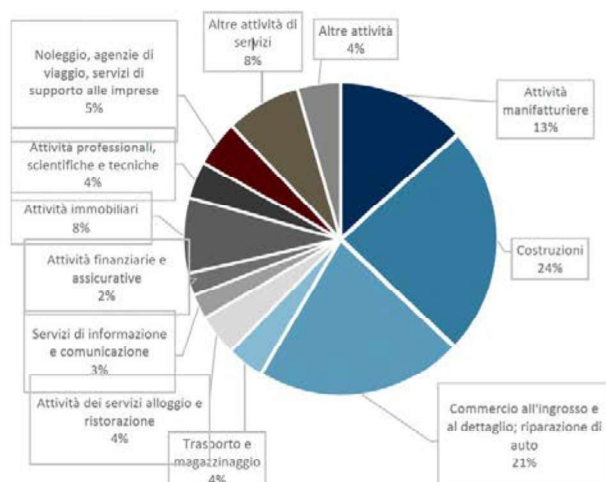


IL DISTRETTO DIFFUSO DI RILEVANZA INTERCOMUNALE DEL COMMERCIO (DID) SP128

IL TERRITORIO IN SINTESI

- Il Distretto del Commercio SP 128, coinvolge i Comuni di Busto Garolfo, Casorezzo e Dairago, ed è situato a sud di Busto Arsizio e a nord ovest di Milano, nell'area del Parco del Roccolo.
- Tale territorio è caratterizzato, da un lato, da un **interessante patrimonio naturale, culturale materiale e immateriale** e, dalla presenza di **attività agricole**.
- I Comuni che compongono il Distretto presentano una **forte identità ed omogeneità territoriale** e fanno parte di un Parco naturale riconosciuto a livello nazionale: il Parco del Roccolo.
- La buona connessione con il resto del territorio, se da un lato agevola il raggiungimento del Distretto, dall'altro facilita anche **l'evasione dei residenti verso i numerosi poli competitivi presenti nel bacino di riferimento** del Distretto quali ad esempio i comuni di Busto Arsizio e Legnano oltre che naturalmente il Capoluogo di Provincia (Milano).
- In questi territori, nonostante la presenza di vari attrattori sul territorio, **il turismo ha un peso limitato, ed è semmai legato a un turismo escursionistico e legato al business** dato confermato dalle ancora ridotte strutture ricettive, che garantiscono un numero di posti letto non elevato, essendo in netta prevalenza strutture extra-alberghiere.

IL TESSUTO IMPRENDITORIALE DEL DISTRETTO



Fonte: www.asr-lombardia.it

Imprese attive nel Distretto al 31/03/2023
suddivise per settore di attività

SETTORE	NUMERO
Agricoltura, silvicoltura, pesca	49
Attività manifatturiere	214
Fornitura di acqua; reti fognarie, attività di gestione d...	8
Costruzioni	379
Commercio all'ingrosso e al dettaglio; riparazione di auto	343
Trasporto e magazzinaggio	61
Attività dei servizi alloggio e ristorazione	69
Servizi di informazione e comunicazione	41
Attività finanziarie e assicurative	36
Attività immobiliari	125
Attività professionali, scientifiche e tecniche	61
Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	76
Istruzione	7
Sanità e assistenza sociale	12
Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e divertimento	14
Altre attività di servizi	105
TOTALE IMPRESE ATTIVE NEL DISTRETTO	1.600
COMUNE DI BUSTO GAROLFO	851
COMUNE DI CASOREZZO	386
COMUNE DI DAIRAGO	363

CARTA D'IDENTITÀ DEL DISTRETTO DEL COMMERCIO

Partner del Distretto del Commercio:

Comune di Busto Garolfo (Capofila del Distretto), Comune di Casorezzo, Comune di Dairago e Unione Confcommercio-Imprese per l'Italia Milano Lodi Monza e Brianza.

Superficie territorio del Distretto del Commercio:

25,23 kmq (media 180,7 m s.l.m.)

Popolazione del Distretto del Commercio:

25.950 abitanti

Perimetro del Distretto del Commercio:

Intero territorio di tutti e 3 i Comuni (Comune di Busto Garolfo, Comune di Casorezzo e Comune di Dairago)

Commercio al dettaglio nel Distretto:

Esercizi di vicinato: 113

Medie strutture di vendita: 13

Grandi strutture di vendita: 0

Altri esercizi nel Distretto:

Gelaterie/Bar/Ristoranti: 60

Numero di imprese attive nel Distretto:

TOTALE: 1.600





06 | PROMUOVERE UN PROCESSO DI ASCOLTO CONDIVISO E PARTECIPATO

06 | PROMUOVERE UN PROCESSO DI ASCOLTO CONDIVISO E PARTECIPATO

INTERPRETARE LE ESIGENZE DELLA COLLETTIVITA' LOCALE

La redazione del nuovo piano sarà accompagnata da un processo di partecipazione finalizzato a cogliere e interpretare le esigenze espresse dalla collettività.

La partecipazione avverrà attraverso diversi canali quali, tavoli partecipativi con i cittadini e gli stakeholders locali, l'istituzione da parte dell'Amministrazione di un sito dedicato al PGT e alla pubblicazione di questionari *online* specifici su diversi temi.

Il processo si articola su quattro pilastri fondamentali, integrando strumenti digitali e momenti di confronto fisico per garantire la massima inclusività.

Sito del PGT | Hub informativo e di trasparenza

Presentazioni Pubbliche | Momenti di comunicazione istituzionale

Questionari *Online* | Strumenti di indagine quantitativa

Workshop Partecipativi | Laboratori di co-progettazione qualitativa

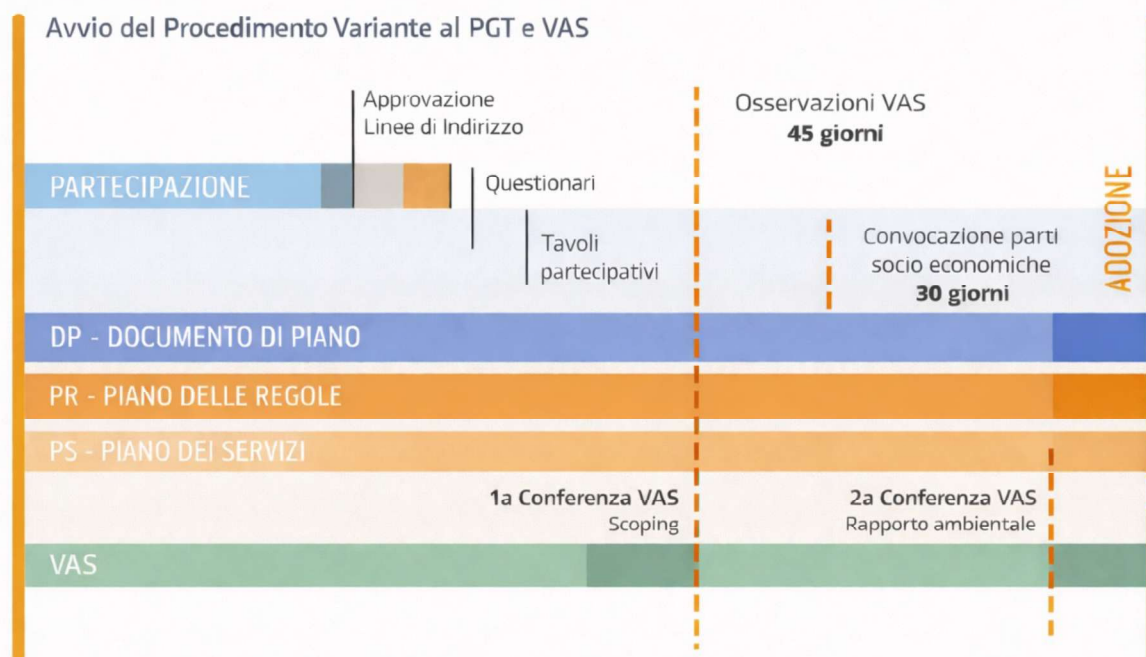
Il dimensionamento e le scelte strategiche del Piano non rappresentano calcoli statici, ma il risultato di una valutazione integrata tra le analisi tecniche e gli esiti del percorso partecipativo sopra descritto.

L'obiettivo è bilanciare le necessità della comunità con la capacità di carico dell'ecosistema territoriale, garantendo uno sviluppo sostenibile e resiliente.

LE FASI DEL PROCESSO

Linee di Indirizzo per il **Nuovo PTG 2035**

73

Linee di Indirizzo per il **Nuovo PGT 2035**