



PGT

Piano di Governo del Territorio

Documento di Piano

Quadro conoscitivo

Relazione illustrativa

Data: settembre 2010

Adottato con Delibera C.C. n.

Approvazione con Delibera C.C. n.

Assessorato all'Edilizia Privata e Urbanistica

Ufficio di Piano

Responsabile del procedimento:	SERGIO MILANI
Progettisti:	ELISABETTA UBEZIO SERGIO MILANI
Collaboratori dei progettisti:	STEFANIA GRASSI SIMONE ORSANIGO

Il Sindaco: GIANLUIGI FORNARO

Il Segretario Generale: VINCENZO FRATANTONI

Indice

1.	IL TERRITORIO DI ARESE	3
2.	IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE PER LA MOBILITÀ	5
	2.1. L'inquadramento sovracomunale: gli interventi previsti.....	5
	2.2. La classificazione funzionale della rete viaria urbana.....	8
3.	IL SISTEMA INSEDIATIVO LOCALE	9
	3.1. Le fasi di sviluppo	9
	3.2. L'impianto attuale.....	15
	3.3. Caratteri morfologici e tipologici dell'edificato.....	17
	3.4. Aree e attrezzature di interesse generale pubbliche o di uso pubblico	22
4.	IL SISTEMA AMBIENTALE.....	27
	4.1. Lo spazio aperto agricolo.....	27
	4.2. Il reticolo idrico.....	29
	4.3. La rete dei percorsi ciclo-pedonali.....	30
	4.4. Gli spazi pertinenziali privati	30

Il presente documento è stato realizzato dal Centro Studi PIM nell'ambito della convenzione per la collaborazione alla stesura del PGT del PUM e del PGTU del Comune di Arese.

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione del documento è composto da:

Centro Studi PIM

Franco Sacchi (Direttore Responsabile), Paola Pozzi (capo progetto), Cristina Alinovi [staff PIM];
Dario Corvi [consulente esterno]

Referente per il Comune di Arese

Sergio Milani (Responsabile Settore Gestione del Territorio)

1. Il territorio di Arese

A livello territoriale il sistema insediativo della città di Arese si è definito secondo una logica localizzativa fortemente influenzata dagli elementi infrastrutturali che hanno contribuito in maniera determinante a definire l'assetto del territorio, giocando un ruolo di primaria importanza nella definizione dei suoi caratteri insediativi. Gli assi infrastrutturali viari, nello specifico la statale 233 Varesina e l'autostrada A8 Milano-Laghi, hanno tracciato dei confini ideali, ponendosi come barriere tra Arese e i comuni contermini. A livello locale non hanno invece frazionato in maniera significativa il territorio comunale, tagliandolo unicamente a sud-ovest oltre l'autostrada. Se non hanno avuto forti ricadute a livello locale non si può dire altrettanto a scala territoriale. Infatti questi elementi hanno contribuito nel tempo, insieme al blocco del comparto Alfa Romeo a nord, a isolare idealmente la città rispetto all'area gravitazionale in cui si trova, definendo delle logiche di sviluppo condizionate principalmente da questo carattere di introversione e dall'alta accessibilità con Milano e Varese.

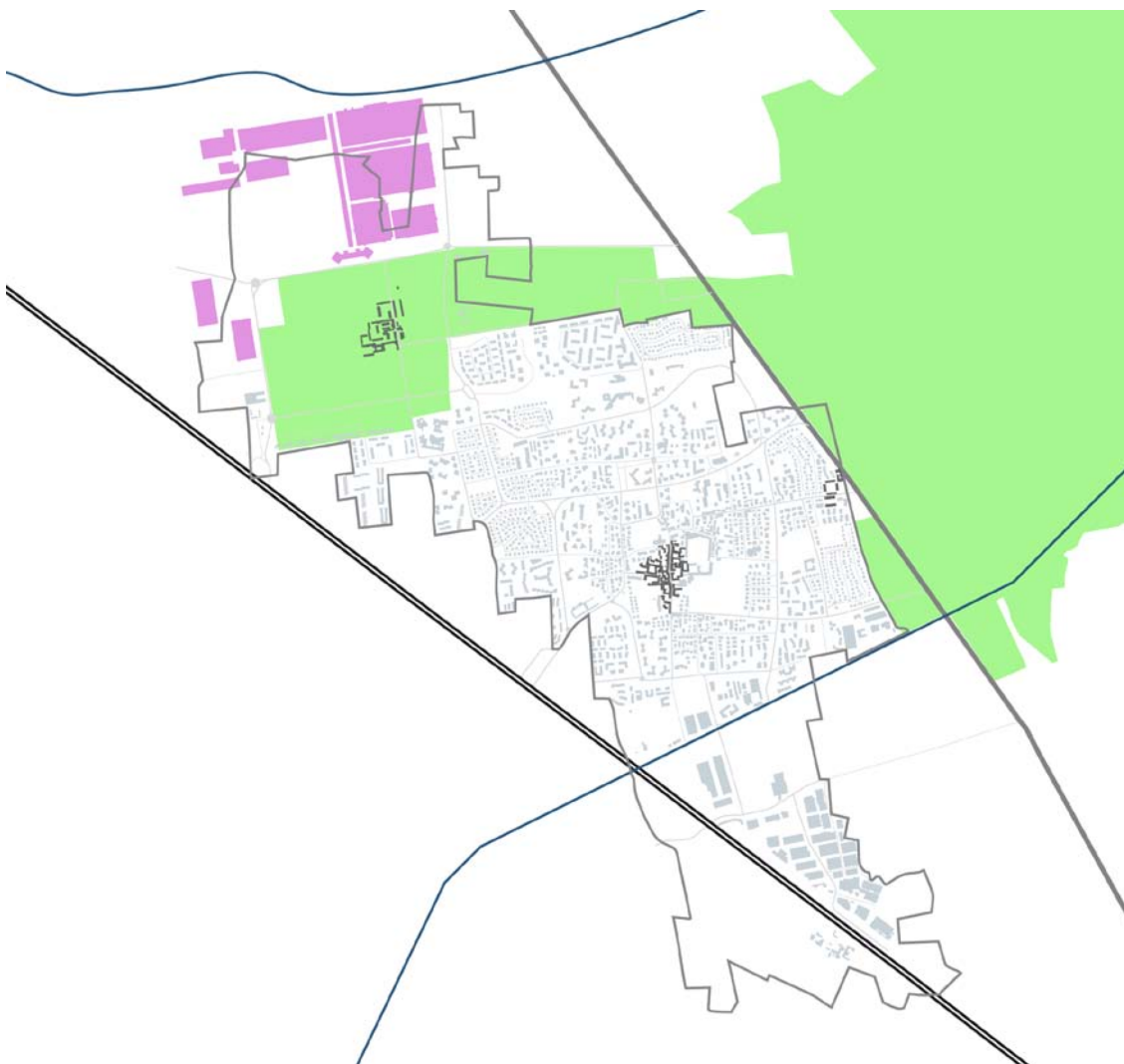


Fig. 1. Elementi connotanti del territorio di Arese

Analizzando alla scala locale la realtà di Arese emerge come siano di fatto altri gli elementi che hanno influenzato le logiche di sviluppo endogene della città. Il Parco delle Groane a nord e il canale scolmatore a sud, nella fase di maggior sviluppo della città, hanno definito dei confini che hanno portato al frazionamento della città in quattro parti. Un organismo centrale, sorto attorno ad un centro storico ancora oggi di rilievo, in cui si concentrano prevalentemente funzioni di tipo residenziale, appoggiate a un articolato sistema di servizi alla persona e di commercio al dettaglio, cui si attestano due poli industriali, rispettivamente a nord e sud, oltre i limiti territoriali sopra descritti. Infine il borgo di Valera, che ha conservato nel tempo la sua relativa autonomia rispetto alla città, a differenza della frazione di Torretta che nel tempo è stata inglobata al resto della città.

2. Il sistema infrastrutturale per la mobilità

Il comune di Arese è lambito dagli assi radiali, convergenti su Milano, rappresentati dall'autostrada A8 dei Laghi e della exSS233 Varesina, parallelamente alle quali scorrono, più distanti, ad ovest, la SS33 del Sempione, la linea ferroviaria Milano-Rho-Gallarate e, ad est, la linea ferroviaria FNM Milano-Saronno. A nord e a sud del territorio comunale si collocano, con andamento trasversale, l'itinerario della SP119 Garbagnate-Nova Milanese (recentemente completato con i tratti di variante di Senago, ad ovest della SP175 Baranzate-Mombello, e di Lainate, fino allo svincolo sulla A8) e quello della SP46 Rho-Monza (completato, in relazione ai lavori per l'accessibilità alla Fiera, del tratto "mancante" tra la exSS233 Varesina e la A8).

2.1. L'inquadramento sovra comunale: gli interventi previsti

Il comparto nord-ovest della Provincia di Milano, nel quale Arese si colloca, sarà interessato, nel prossimo futuro, da una serie di interventi volti al complessivo miglioramento dell'offerta infrastrutturale (sia stradale che ferroviaria), in larga misura funzionali anche al rafforzamento dell'accessibilità per gli eventi espositivi dell'Expo 2015.

In dettaglio i principali progetti che riguardano la **rete stradale** sono:

- la riqualificazione/potenziamento prevalentemente in sede della SP46 Rho-Monza, tra Baranzate e Paderno Dugnano, con l'obiettivo di rafforzare l'itinerario tangenziale a nord di Milano, interconnettendo ad ovest il sistema autostradale e di accessibilità alla Fiera (A4, A8 e A50) e ad est la A52 Tangenziale Nord di Milano, di cui la SP46 verrebbe a costituire la naturale prosecuzione; ad oggi è stato predisposto, da parte della Società Milano-Serravalle, con il coinvolgimento anche della Società ASPI-Autostrade per l'Italia, il progetto preliminare;
- la variante alla exSS233 Varesina tra Arese e Baranzate, a nord della SP46, con la quale risulterebbe interconnessa attraverso uno svincolo posto immediatamente ad est di quello esistente sull'autostrada A8; per tale intervento, finalizzato a by-passare le conurbazioni lungo il tracciato storico, è stato elaborato il progetto preliminare da parte della Provincia di Milano ed è in corso di definizione la gara per la progettazione definitiva, tenendo conto che si tratta di un'opera "connessa" all'Expo 2015, come definito nell'ambito dell'Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale (AQST) dedicato al "Programma di interventi finalizzati alla realizzazione dell'Expo 2015";
- la variante alla exSS233 Varesina tra Baranzate e Milano, a sud della SP46 ed estesa fino alla A8 nei pressi della via Cristina di Belgioioso; per tale intervento è stato finora elaborato un semplice studio di fattibilità da parte del Comune di Milano ed anch'essa rientra tra le opere "connesse" dell'Expo 2015;
- un nuovo articolato sistema di collegamenti tra la exSS11 a Pero, la A4, la A8 e l'area dell'Expo 2015, finalizzato a garantire l'accessibilità diretta al sito espositivo e all'espansione insediativa prevista nell'area di Cascina Merlata a Milano; si tratta di opere definite, a

seconda dei casi, “essenziali” o “connesse” per Expo 2015, con diversi livelli di sviluppo progettuale;



Fig. 2 La statale 233 Varesina all'altezza di Torretta

- la riqualificazione/potenziamento dell'autostrada A4 Milano-Torino, nella tratta Novara Est-Milano (2° tronco), opera “necessaria” di Expo 2015, il cui progetto definitivo è stato approvato dal CIPE nel 2007 e 2008; tale intervento prevede, oltre alla messa a norma dell'attuale sede autostradale ad est di Novara, anche la realizzazione di una quarta corsia nella tratta tra Milano Ghisolfia e lo svincolo di Boffalora all'interconnessione con la superstrada SS336dir Malpensa-Boffalora-Magenta, con interventi coordinati con quelli in realizzazione (e ormai quasi ovunque completati, in particolare per quanto riguarda le opere viarie complementari) per la nuova linea ferroviaria ad Alta Capacità Milano-Torino che corre ad essa parallela;
- la realizzazione della quarta corsia dinamica lungo la tratta “urbana” della A4 a nord di Milano, tra gli svincoli di viale Certosa (interconnessione con la A8) e di Sesto San Giovanni, opera “necessaria” di Expo 2015, per il quale è stato predisposto il progetto preliminare (approvato da ANAS); l'intervento, mantenendo pressoché invariato l'ingombro della piattaforma esistente, consentirà l'utilizzo della corsia di emergenza come quarta corsia di marcia per far fronte a specifiche esigenze e ai picchi di traffico nelle ore più critiche;
- la realizzazione della quinta corsia lungo la A8, tra la barriera di Milano Nord e l'interconnessione con la A9, opera “necessaria” di Expo 2015, per la quale è in corso la stesura del progetto preliminare che, valutate differenti soluzioni, oltre alla realizzazione della corsia aggiuntiva (con emergenza), prevede la revisione degli svincoli, ossia l'adeguamento delle rampe dello svincolo tra la A8 e la A50 tangenziale Ovest e la realizzazione di uno svincolo intermedio sostitutivo di quelli esistenti ad Arese e Lainate, a cui si accompagna il più ampio ridisegno della viabilità circostante l'area ex-Alfa di Arese (descritto al punto successivo);

- la variante alla SS33 del Sempione tra Rho e Gallarate, finalizzata ad allontanare i traffici di transito esternamente rispetto alle aree urbane, grazie ad un nuovo itinerario che, a nord, si collega con la recentemente completata superstrada SS336dir mentre a sud, ripercorre, riqualificandole, la SP229 ed il tratto esistente di tangenziale a nord di Rho, fino ad innestarsi sulla A50;
- la riorganizzazione della viabilità nell'area di Arese, Garbagnate Milanese, Lainate e Rho, secondo lo schema preliminare elaborato nell'ambito dell'Accordo di Programma per la riqualificazione dell'area ex-Alfa di Arese; in particolare si tratta della nuova viabilità di collegamento tra gli assi del Sempione e della Varesina ad ovest di Arese (interconnessa con la A8 in corrispondenza del nuovo svincolo intermedio previsto con la realizzazione della quinta corsia autostradale), di una nuova connessione viaria ad ovest dell'area urbana di Arese che, dalla via De Gasperi di Rho, raggiunge l'area dell'ex-Alfa (via Luraghi di Arese), costeggiando a nord la A8 e della riqualificazione/completamento dell'asse di via Valera-via Europa ad ovest dell'abitato di Garbagnate;



Fig. 3 Lo svincolo di Arese sull'A8 Milano-Laghi

- la variante alla SP109 ad ovest di Lainate, con sottopasso dell'autostrada A8, intervento compreso tra le opere previste nell'Accordo di Programma dell'area ex-Alfa di Arese, per la quale è stato predisposto, dalla Provincia di Milano, il progetto definitivo, con Conferenza di Servizi in corso per la riapprovazione;
- il completamento della variante alla SP119 a sud di Senago (III° lotto), per rafforzare ulteriormente l'itinerario intercomunale trasversale a nord della Rho-Monza; per tale intervento, compreso sempre tra le opere previste nell'Accordo di Programma dell'area ex-Alfa di Arese, è stato predisposto, dalla Provincia di Milano, il progetto definitivo, con Conferenza di Servizi in corso di riapprovazione;
- la realizzazione della terza corsia lungo l'autostrada A9 Lainate-Como-Chiasso, per la quale sono stati formalmente avviati i lavori.

Per quanto riguarda la **rete ferroviaria**, i principali progetti sono:

- la nuova linea di Alta Capacità Milano-Novara, per la quale sono in corso i lavori di realizzazione, che dovranno concludersi nel 2009, estendendo il collegamento veloce tra Milano e Torino, già attivato nella tratta Torino-Novara;
- il terzo binario lungo la linea RFI Rho-Gallarate, con quadruplicamento della tratta Rho-Parabiago, accompagnato dalla riqualificazione delle stazioni esistenti, con l'obiettivo di migliorare l'offerta infrastrutturale lungo la direttrice del Sempione, mettendo a disposizione un binario aggiuntivo per incrementare il Servizio Ferroviario Regionale e per rafforzare i collegamenti con Malpensa; il progetto preliminare dell'opera è stato approvato con prescrizioni dal CIPE nell'ambito della Legge Obiettivo e deve ora essere avviata la progettazione definitiva, tenendo conto che tale intervento rientra tra le opere "connesse" dell'Expo 2015, così come il cosiddetto raccordo "Y" tra le linee RFI-direzione Gallarate e FNM-direzione Malpensa a Busto A., per il quale è disponibile uno studio di fattibilità (mentre sono già in fase di realizzazione gli altri raccordi, "X", tra le linee RFI-direzione Milano e FNM-direzione Malpensa e "Z", tra le linee FNM-da Saronno e RFI-direzione Gallarate).
- l'ipotesi di realizzazione di un nuovo sistema di trasporto in sede riservata ad ovest dell'area urbana di Arese, di connessione tra la stazione ferroviaria di Rho-Pero, l'area dell'ex-Alfa e la stazione ferroviaria di Garbagnate Milanese; nell'ambito dell'Accordo di Programma per la riqualificazione dell'area ex-Alfa di Arese si stanno valutando soluzioni alternative per l'itinerario della nuova linea e per la definizione dell'effettivo sistema tecnologico da adottare.

2.1. La classificazione funzionale della rete viaria urbana

La classificazione funzionale della rete viaria tende ad individuare itinerari specializzati per le differenti tipologie di spostamenti, al fine di minimizzare le interferenze tra esigenze diverse e di migliorare le caratteristiche degli itinerari in funzione delle tipologie di traffico ad essi destinate.

Si individuano quindi degli **itinerari principali** che rappresentano, nella maglia viaria urbana, gli assi di accesso alla città, di collegamento fra i quartieri e destinati ad assorbire la quota di traffico di attraversamento sia per i mezzi leggeri che per i pesanti). A complemento di questi itinerari di connessione con i comuni contermini e con la viabilità principale viene individuata la maglia **locale interzonale** che svolge un ruolo di puntuale distribuzione ai singoli comparti; tale viabilità è destinata quindi ad assorbire i flussi di traffico volti ad alimentare la viabilità locale ed è utilizzata anche dal trasporto pubblico su gomma. Le **strade locali**, infine, sono destinate ad assorbire esclusivamente i movimenti veicolari dei residenti e degli utenti delle funzioni presenti nelle singole zone.

3. Il sistema insediativo

3.1. Fasi di sviluppo

1722: i tre comuni Arese, Valera e Torretta (Catasto Teresiano)

La città di Arese, come evidenziano le mappe del Catasto Teresiano fatto redigere da Carlo VI, era anticamente suddivisa in tre comuni: Arese appunto, Valera e Torretta, che nel complesso contavano approssimativamente seicento abitanti. Dalla lettura del catasto, sebbene non vi sia ancora tracciata con precisione la sagoma degli edifici, emerge con evidenza che quantomeno l'estensione complessiva dei lotti costruiti risulta essere ancora oggi in gran parte la medesima, nonostante in realtà si tratti di pochi edifici isolati, per l'esattezza ventidue. Tale permanenza è confermata anche nell'impianto stradale oggi esistente.

Il secondo insediamento per importanza è Valera, che ha però uno sviluppo di differente matrice, in quanto legato all'attività di un unico proprietario, attorno alla cui villa padronale, oggi villa Ricotti, si è sviluppato un piccolo borgo rurale, che conta otto edifici. Infine Torretta, in cui si calcolano quattro corpi di fabbrica che andavano a formare una corte rurale.

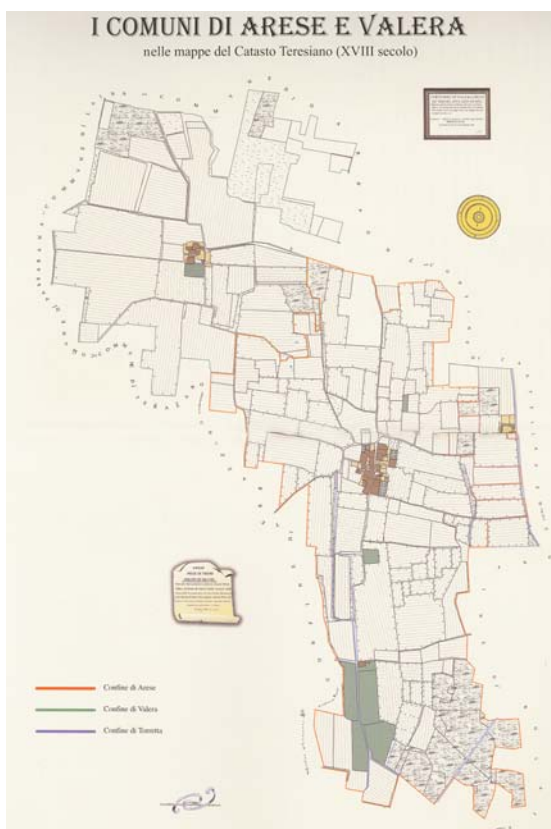


Fig. 4 I comuni di Arese, Valera e Torretta nelle mappe del Catasto Teresiano (La parrocchia di Arese, 2006)

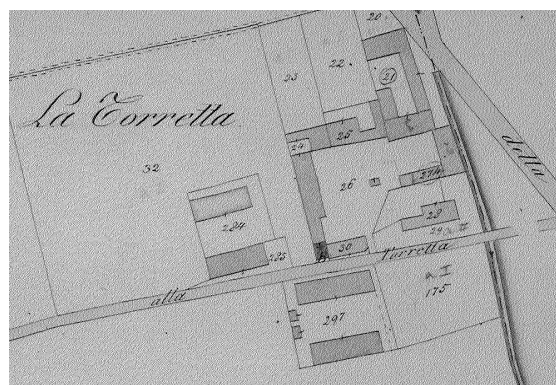
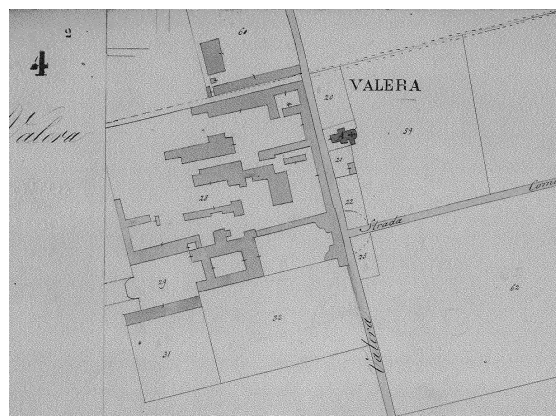


Fig. 5-6 Valera e Torretta negli estratti mappali del Catasto Lombardo Veneto (Archivio di Stato)

1865: i borghi rurali (Catasto Lombardo-Veneto)

Il Catasto Lombardo-Veneto permette di avere una restituzione cartografica della città più precisa, riportando non solo la forma dei lotti ma anche il perimetro degli edifici stessi. L'analisi di tali mappe evidenzia nel centro storico di Arese le forme delle corti, ancora di carattere rurale, che si sviluppano attorno ad un'aia destinata principalmente a ricovero degli attrezzi. Lo sviluppo dell'ambito avviene attorno alla chiesa di San Pietro e Paolo e lungo i due assi principali di via dei Caduti e via Sant'Anna, che ancora oggi insistono sugli stessi tracciati definiti dagli allineamenti degli edifici allora presenti. Questa conformazione costituisce ancora oggi uno degli elementi maggiormente caratterizzanti la città, che negli anni ha saputo mantenere integri i caratteri morfologici del centro.

Nel frattempo Valera, ancora autonoma, si va definendo intorno alla rinata villa Ricotti, già Settala, realizzata nel XVII secolo ma completamente ristrutturata e ampliata durante il settecento, dove trovano insediamento una corte e alcune case coloniche. Torretta, oggi frazione di Arese, muta profondamente nel suo impianto, dove alcuni nuovi edifici si accostano alle due corti rurali che ne costituiscono l'anima. A ridosso della frazione sorge la nuova strada varesina, che sarà uno degli elementi di maggior influenza nelle dinamiche di sviluppo futuro della città. Al di fuori dei tre centri abitati vedono la luce altrettante cascine: San Pietro, San Giuseppe e Papis.

1888: i centri storici (IGM)

Alla soglia del 1888 non si rilevano particolari trasformazioni, vanno solamente definendosi le estensioni e conformazioni dei tre centri storici, che nel tempo muteranno in alcune loro parti ma sostanzialmente manterranno costanti gli elementi caratterizzanti il territorio dal punto di vista strutturale e morfologico.



Fig. 7 Arese nella cartografia IGM 1888

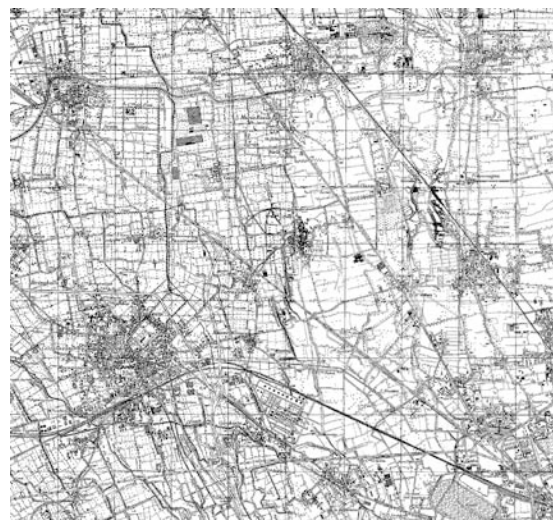


Fig. 8 Arese nella cartografia IGM 1964

1936: oltre il centro storico (IGM)

Tra la fine dell'ottocento e i primi decenni del novecento non si rilevano sostanziali cambiamenti a livello locale nell'impianto complessivo del territorio. A cambiare è soprattutto il territorio circostante, che nel 1923 vede sorgere l'autostrada dei Laghi, la quale darà accessibilità territoriale alla futura città di Arese, al contempo avviando quel processo di isolamento del contesto locale.

Si possono qui evidenziare i primi segni di sviluppo oltre le dinamiche legate alla dimensione rurale del comune. Cortine edilizie e palazzine si allineano lungo i fronti stradali di via Matteotti, via Roma e via Vismara, entro una dimensione comunque non ancora significativamente rilevante dal punto di vista quantitativo, ma interessante rispetto alle dinamiche di sviluppo, che per la prima volta si distaccano dal centro storico, oltrepassandone i confini.

1964: lo sviluppo industriale (IGM)

Nel periodo del secondo dopoguerra, levata 1964, la città e il suo territorio iniziano un processo di cambiamento. Intorno al centro storico si sviluppa un tessuto residenziale a bassa densità prevalentemente composto da ville mono e bifamiliari, con la sporadica presenza di alcune palazzine. L'elemento di rilievo è però costituito dall'insediamento delle prime attività produttive. La prima a farlo è nel 1959 l'Italcolloid (oggi Italmatch Chemicals), che localizza i suoi stabilimenti chimici a ridosso del confine comunale, lungo la strada varesina. Ma la vera rivoluzione avviene con l'arrivo l'anno seguente dello stabilimento dell'Alfa Romeo, al confine nord della città, che occupa una superficie estesa tra i comuni di Arese, Garbagnate Milanese, Lainate e Rho. Inizialmente si contano quattro grandi capannoni, in vista di un successivo ampliamento negli anni a venire. Sarà questo uno degli avvenimenti di maggior impatto sul futuro della città, che presto cambierà il suo volto. Arese conta meno di cinquemila abitanti.

Fig. 9 La Italmatch chemicals oggi



Fig. 10 Vista aerea dello stabilimento Alfa Romeo negli anni della sua massima espansione

1972: i primi villaggi residenziali (aerofotogrammetria comunale)

La seconda metà degli anni sessanta, sotto il profilo urbanistico, manifesta alcune tendenze decisamente interessanti, rivelando i primi segni dello sviluppo che andrà completandosi nel decennio successivo. Nella prima fascia intorno al centro storico si completa l'espansione di quel tessuto a bassa densità sopra descritto, mentre è lungo l'asse di via Matteotti, a nord del centro storico, che sorgono alla fine degli anni sessanta quelle che resteranno le uniche torri residenziali ad Arese, componendo un tessuto ad alta densità, ma discretamente dotato di spazi ad uso pubblico e servizi. Ma è in questi anni che prende avvio il fenomeno che caratterizzerà come nessun altro i caratteri morfologico-strutturali dello sviluppo insediativo di Arese. Sorgono infatti al confine nord-est con Garbagnate Milanese e a nord di Torretta i primi "villaggi" residenziali. Caratterizzati da impianto unitario vedono la ripetizione modulare di materiali semplici, costituiti da ville monofamiliari, su lotti di ampie dimensioni.



Fig. 11 Caratteristico edificio in un villaggio residenziale



Fig. 12 Insediamenti realizzati negli anni '80

1981: il boom (ctr)

È in questo periodo storico che prende forma l'immagine della città. È infatti in questo decennio che si rileva il maggiore sviluppo urbano e demografico di Arese, che in un solo decennio passa da circa cinquemila a quindicimila abitanti, triplicando di fatto le sue dimensioni.

Le modalità di sviluppo con cui avviene la crescita urbana sono uniche rispetto al contesto territoriale in cui si colloca Arese. Vedono infatti la luce molti altri villaggi residenziali, che si insediano nel territorio in uno schema che vede la ripetizione quasi esasperata di forma e impianto urbano. Si localizzano principalmente lungo i confini comunali, creando una sorta di corona che va da ovest ad est lambendo il confine nord del Parco delle Groane. La fascia tra il centro storico e lo sviluppo periurbano dei villaggi nel frattempo ha proseguito il suo consolidamento, andando progressivamente a completare le porosità urbane intanto createsi.

Accanto allo sviluppo residenziale del centro urbano prende avvio in questi anni l'espansione industriale dell'area sud. È il canale scolmatore, realizzato nel periodo, che si pone come elemento divisore tra le due parti di città. L'area vede l'insediamento di molte officine

meccaniche, legate perlopiù all'indotto derivante dall'attività della vicina Alfa Romeo, che nel frattempo ha completato le sue dinamiche di espansione andando a coprire una superficie di circa 1,5 milioni di metri quadrati, e contando qualcosa come ventimila dipendenti, attratti non soltanto da Arese ma da un bacino territoriale ben più ampio.

1994: la fase di consolidamento (ctr)

Gli anni ottanta vedono il prosieguo delle dinamiche avvenute nel decennio precedente, anche se chiaramente entro canoni dimensionali fortemente ridotti. Si assiste in particolare al consolidamento del tessuto a nord del centro storico e a sud, appena al di sopra del limite posto dal canale scolmatore, oltre il quale si assiste al completamento del comparto industriale. Nel settore adiacente all'autostrada si localizzano una serie di imprese, con però differenti tipologie produttive rispetto a quelle già insediate. Hanno infatti una vocazione meno improntata all'attività industriale/artigianale e decisamente orientata al terziario.

Focus: le dinamiche degli insediamenti storici

Come delineato nel percorso di sviluppo, Arese si contraddistingue anche per la presenza di tre insediamenti di carattere storico: Arese, Valera e Torretta. Senza richiamare le vicende sopra citate, si vuole qui in particolare cercare di capire come questi insediamenti si sono evoluti nel tempo, quali processi trasformativi li hanno attraversati e che impronta hanno dato e possono dare alla città nel suo complesso.

Il centro storico di Arese è stato attraversato nel tempo da dinamiche trasversali, che ne hanno segnato profondamente i caratteri. A seguito di uno sviluppo lineare fino all'inizio del secolo scorso, ha visto nell'insediamento dell'istituto Cesare Beccaria, avvenuto nel 1920, il primo momento di trasformazione. La struttura va a radicarsi su tutta l'ala est del centro storico, con un'estensione quasi pari allo stesso. Il secondo momento di rivoluzione dell'impianto originario arriva negli anni sessanta, quando un'intera porzione del centro storico, tra via Caduti e via Vismara, viene rimossa a fronte della realizzazione di otto villette e il recupero di uno spazio aperto. Nello stesso periodo sorgono anche alcuni edifici nei vuoti interni delle corti, in particolare nella parte nord-ovest, dove si eleva anche un blocco edilizio di quattro piani. I processi di sostituzione edilizia proseguono gradualmente fino ad oggi, senza stravolgere particolarmente i caratteri del comparto e riuscendo anzi a mantenere inalterati alcuni elementi di pregio, in particolare le ville storiche. Si contano sul territorio comunale ben tre ville storiche: villa Gallazzi, nella parte ovest del centro storico, che si affaccia su un ampio giardino privato; villa Arese, che guarda sulla piazza della chiesa di San Pietro e Paolo; villa Ricotti a Valera.

Valera, seppur in un contesto rimasto integro e recentemente oggetto di un progetto di riqualificazione urbana dello spazio pubblico è forse stato il borgo maggiormente colpito da interventi dequalificanti. Nell'area a nord sono sorti, già tra le due guerre, due edifici in linea fuori scala, precludendo ad una situazione che è andata peggiorando negli anni sessanta. All'interno

delle corti sono stati inseriti tre edifici, che hanno inficiato i caratteri della frazione portando all'eliminazione di parte del tessuto preesistente.

Torretta nel corso del tempo si è vista attraversata da diversi fenomeni di mutamento, che hanno implicato vicende alterne. Se infatti buona parte dell'insediamento si è conservato, le parti più antiche sono andate perdute, come l'antica corte ad ovest sostituita da un villaggio residenziale. Si sono mantenuti integri nei caratteri le cascine e i fienili nella parte centrale, mentre è in corso un processo di sostituzione edilizia di una parte degli edifici in affaccio sulla Varesina.



Fig. 13 Corte nel centro storico di Arese



Fig. 14 Particolare nel borgo Valera



Fig. 15 Cortile nella frazione Torretta

3.2. L'impianto attuale

Il territorio comunale di Arese si caratterizza in prima istanza per l'estensione del suolo urbanizzato, con la presenza residuale di aree libere in corrispondenza del Parco delle Groane, attorno a Valera, e nella fascia oltre l'autostrada dei Laghi, al confine sud con Rho. Se lo spazio agricolo non rappresenta una componente particolarmente rilevante, il tessuto urbanizzato si articola attraverso alcune modalità tipiche che connotano in maniera decisa i caratteri del territorio. Come si evidenzia dalle analisi, fin qui condotte, la città è orientata prevalentemente alla sfera residenziale, che risulta essere la componente di gran lunga principale del territorio comunale. Lo sviluppo urbano si è imperniato sulla permanenza forte del centro storico, che ha mantenuto un ruolo importante negli equilibri funzionali della città. Il nucleo storico vede articolarsi al piano terra un ordito di attività commerciali al dettaglio lungo via dei Caduti, sopravvissute anche grazie alla quasi totale assenza di centri commerciali sul territorio, fatta eccezione per il "centro Giada". Sempre nel centro storico si insedia uno degli elementi che più ha segnato i caratteri della città, il Centro Salesiano. Esso vede articolarsi al suo interno una serie di servizi e attrezzature di livello sovracomunale, ponendosi come elemento di assoluta eccellenza non solo a livello locale ma anche ad una dimensione territoriale.



Fig. 16 Il Centro Salesiano



Fig. 17 Nuovi spazi urbani

Oltre il centro storico è possibile individuare una prima cintura urbana di sviluppo, in cui si è insediato un tessuto variamente articolato, caratterizzato da una certa *mixité* funzionale, circoscritto entro i confini posti da quattro assi viari: a nord via Sempione e via Monte Resegone; a est via Marmolada, via Einaudi e Giuseppe di Vittorio; a sud via Senato e via Statuto; a ovest via Giacomo Leopardi, via degli Orti e via Gran Paradiso. Qui si è articolata una trama residenziale prevalentemente a bassa densità, in cui occasionalmente si sono insediate funzioni di tipo commerciale e servizi pubblici, oltre ad alcuni capannoni industriali, peraltro in fase di dismissione, nella zona sud. La linea di espansione oltre questi confini ideali è rappresentata dall'asse di via Matteotti, lungo cui si sono insediate la prevalenza dei servizi pubblici e attività commerciali e dove sono sorti gli unici tessuti residenziali ad alta densità, in un ordito dove trova spazio una discreta articolazione di spazi ad uso pubblico. La terza corona residenziale è costituita dai villaggi residenziali. Un tessuto a bassa densità esclusivamente

residenziale che vede la localizzazione sporadica di servizi, essenzialmente legati all'istruzione, con la pressoché totale assenza di funzioni commerciali o di altro genere.

Entro queste dinamiche di sviluppo hanno mantenuto la loro integrità gli altri due insediamenti storici, Valera e Torretta. Valera si configura come un borgo autonomo dal punto di vista urbano, ma dipendente dalla città rispetto alle funzioni extraresidenziali. Residue attività legate all'antica vita rurale permangono accanto alle abitazioni parzialmente utilizzate, supportate unicamente dalla chiesa e dall'asilo. La presenza di villa Ricotti nobilita il borgo, al cui interno si svolge in alcuni casi una vita ancora legata all'attività rurale.

Accanto alla dimensione decritta, legata perlopiù alla sfera dell'abitare, assume un carattere di un certo rilievo la funzione produttiva e artigianale. Agli estremi della città sono sorti due imponenti insediamenti industriali sebbene con caratteri decisamente differenti. A nord si estende l'area dell'ormai ex-Alfa Romeo, su due comparti che contano complessivamente una superficie, in parte occupata e in parte libera, di quasi 900 mila metri quadri nel territorio di Arese, che supera i 2 milioni di metri quadri assommando le superfici nei comuni contermini. Legata ad un passato produttivo decisivo per Arese, oggi rappresenta una tra le più grandi aree in fase di trasformazione di tutto il milanese, ma in particolare, in ottica funzionale, andrà probabilmente a ridefinire fortemente gli assetti e gli equilibri finora raggiunti dal territorio.



Fig. 18 Trasformazioni in corso



Fig. 19 Nuovi interventi residenziali

Di differente matrice e natura si compone l'insediamento produttivo a sud della città. Su di una superficie considerevole, intorno ai 300 mila metri quadri, si estende un tessuto apparentemente omogeneo ma in realtà composto da differenti parti a livello di funzioni. La zona sul confine est si caratterizza per la presenza di un reticolo di piccole attività industriali/artigianali, prevalentemente di vocazione meccanica. Di differente natura il comparto lungo l'autostrada, più recente, dove si sono insediate prevalentemente attività terziarie e logistiche, non legate alla produzione vera e propria.

Oltre a questi due grossi insediamenti monofunzionali si contano diverse imprese, di piccola e media dimensione, a nord del canale scolmatore. Qui si sottolinea una duplice tendenza: da un lato la progressiva dismissione di buona parte di queste attività, sostituite da insediamenti residenziali; dall'altra il consolidamento di alcune realtà, che hanno anzi potenziato e/o ristrutturato i propri spazi.

3.3. Caratteri morfologici e tipologici dell'edificato

Come delineato dall'analisi in merito alle destinazioni d'uso del tessuto insediativo, risultano prevalenti tre funzioni (residenza, industria e servizi), a cui si legano direttamente le tipologie dell'edificato.

Nuclei di antica formazione

Il centro storico di Arese ha saputo mantenere i suoi caratteri originari, snaturando solo parzialmente la struttura di alcune sue parti. Gli allineamenti lungo i due assi principali e le corti interne rappresentano i caratteri morfologici principali del tessuto, che si contraddistingue per la composizione prevalente di edilizia civile tradizionale, con la presenza ormai residuale di edifici di carattere rurale, spesso in via di recupero a funzione residenziale. Le cortine edilizie degli edifici vanno a definire il filo stradale, generando uno spazio senza soluzione di continuità tra suolo pubblico e privato, in cui tipicamente le superfici commerciali affacciano direttamente sulla strada. L'articolazione interna degli spazi va a comporre delle corti urbane, che nel corso del tempo hanno perso il loro carattere originariamente rurale. Mentre alcune definiscono uno spazio dalla peculiare composizione di elementi, dove edifici a ballatoio si affacciano sul cortile interno, altre sono riconducibili a filamenti edilizi più che a delle vere e proprie corti. Nel corso del tempo alcune parti hanno subito processi di sostituzione e addizione, che hanno parzialmente mutato la natura originaria delle corti e dei fronti. Mentre la maggioranza dei processi di ristrutturazione edilizia ha avuto come esito il mantenimento dei caratteri tipologici originari, con i relativi elementi architettonici di pregio, in altri casi il processo di sostituzione ha visto la realizzazione di edifici non aderenti ai caratteri del centro storico. A livello architettonico si evidenzia la presenza ricorrente di pilastri e murature in laterizio, che costituiscono un fattore di tipicità del tessuto, con elementi decorativi come marcapiani, cornici e modanature che vanno ad impreziosire i prospetti degli edifici. Altro elemento ricorrente sono i ballatoi degli edifici a corte, che connotano i caratteri del tessuto storico e auspicando un trattamento volto alla loro conservazione e valorizzazione. Infine, tra gli elementi di particolare qualità si rilevano i portali di ingresso alle corti che, oggetto di un recupero conservativo possono contribuire ad accentuare le caratteristiche peculiari di tali corti.

Valera si configura come un borgo che ha saputo preservare nel tempo il carattere rurale legato alle sue origini. La complementarietà morfologica offerta da villa Ricotti, antica residenza padronale, con gli edifici residenziali e rurali che si sviluppano al suo fianco, conferisce quel carattere anacronistico e per questo affascinante all'intero complesso. Cortine edilizie si affacciano lungo la strada, definendone il confine, mentre un'alternanza di forme complesse e di edifici in linea, costituiti da cascine riconvertite, fienili, stalle e superfetazioni di vario genere, va a comporre uno spazio interno variamente articolato. Solo la presenza di alcune addizioni avvenute negli anni sessanta ha parzialmente inficiato la continuità tipologica e morfologica del borgo. Esternamente sono poi sorte nel tempo altre due parti. A nord stecche residenziali,

risalenti agli anni trenta, si compongono linearmente in arretramento rispetto al filo stradale, denotando in taluni casi segni di elevato degrado strutturale, in altri di recente intervento di ristrutturazione. Infine, frontalmente a villa Ricotti, l'isolato dove sorge la chiesa di S. Bernardino con accanto la struttura dell'asilo, la quale ha visto in addossamento del preesistente edificio un successivo ampliamento, oltre alla residenza del parroco.

Torretta è una frazione che conta solo pochi edifici, distribuiti in tre agglomerati pressoché separati e distinti. A sud l'insediamento di più antica formazione si compone di due edifici paralleli che definiscono uno spazio interno in cui sono sorte nel tempo diverse superfetazioni e ruderi. Da rilevare il loggiato interno dell'edificio in allineamento alla strada. Sull'altro versante di via Gramsci quattro edifici perfettamente allineati, due civili e due fienili adibiti a deposito, compongono un ampio quadrilatero centrale. Infine in affaccio alla varesina si articola un complesso di edifici civili tradizionali con spazi commerciali al piano terreno.



Fig. 20 Edificio a corte nel centro storico



Fig. 21 Varietà tipologica nel tessuto composito

Al di fuori degli antichi nuclei urbani sono resistenti nel tempo anche due cascine di origine storica. Cascina San Pietro, a nord-ovest del centro storico, sorge lungo un omonimo antico tracciato, oggi scomparso se non nel tratto adiacente alla stessa. Parzialmente ristrutturata e riconvertita ad uso residenziale, ha mantenuto la medesima conformazione, con l'addossamento di alcune parti all'antica struttura. Cascina Papis si trova nella parte sud del territorio di Arese, inglobata dal tessuto industriale sorto in questa parte di città. La struttura, con un ballatoio che corre lungo tutto l'edificio, presenta oggi evidenti segni di degrado e un conseguente stato di sottoutilizzo.

Rispetto alla densità fondiaria si rileva una certa varietà, dipendente dalla natura storica dei tessuti. Nel capoluogo si rilevano i dati più elevati, che in molte parti superano i 3 mc/mq e in altre che si stanziano tra i 2 e 3 mc/mq. Ciò non dipende tanto dai volumi degli edifici, quanto dall'elevato rapporto di copertura, con una superficie coperta che si attesta mediamente intorno al 50% della superficie fondiaria. Negli altri comparti storici i parametri sono inferiori. Valera mostra indici al di sotto dei 2 mc/mq, mentre Torretta rientra nell'intervallo tra i 2 e 3 mc/mq. Ciò

dipende essenzialmente da un minor sfruttamento del suolo, con l'indice del rapporto di copertura sempre al di sotto del 33% a Valera e sotto il 50% a Torretta.

Tessuto composito

La fascia tra il centro storico e i villaggi ai limiti dello sviluppo periurbano, evolutasi prevalentemente tra gli anni trenta e gli anni sessanta, si compone di elementi di vario genere dal punto di vista tipologico, che hanno determinato lo sviluppo di un tessuto composito ricco di forme articolate e di spazi di transizione. Un tessuto a bassa densità, con un indice prevalente tra 1,5 e 2 mc/mq, costituito prevalentemente da villette uni e bifamiliari, si struttura alle spalle del centro storico, con uno sviluppo ordinato e continuo entro un fitto schema viario minore. Le estensioni di case isolate con giardino sul territorio si dimostrano omogenee nella ricerca individuale di varietà e differenza. Accanto ad isolati uniformi sotto il profilo tipologico ne sono sorti altri in cui puntualmente si sono insediati blocchi edilizi e palazzine fino ai quattro piani, articolati intorno a servizi pubblici e spazi collettivi che spezzano l'unitarietà morfologica del centro storico e degli isolati compatti.

Tessuto aperto denso

Si struttura prevalentemente lungo l'asse di via Matteotti, formando un tessuto ad alta densità, con tipologie a torre e in linea pluriplano, cui si accostano forme complesse. Le modalità di occupazione del suolo sono radicalmente differenti in confronto al resto della città, con edifici fuori scala rispetto al contesto d'inserimento. Nonostante ciò l'impatto non è dirimpente, in quanto grazie all'organizzazione di spazi pubblici e attrezzature collettive si è creato un telaio strutturante in cui si concentrano i maggiori luoghi di vitalità e servizi alla persona della città.

La densità fondiaria in questo caso aumenta notevolmente, con molti isolati che superano i 3 mc/mq, dipendenti in questo caso direttamente dal volume degli edifici, che superano anche i 10.000 mc come nel caso delle torri su via Matteotti, anche a dimostrazione del fatto che il rapporto di copertura si mantiene sempre sotto il 33%.

Villaggi residenziali

L'ultima fase di sviluppo che ha investito la città tra gli anni settanta e ottanta si è strutturata a partire dall'insediamento dei villaggi residenziali. Contraddistinti da un impianto morfologico unitario vedono la ripetizione modulare di elementi semplici, ville monofamiliari su due piani con autorimessa esterna. Si insediano su isolati di grandi dimensioni, con una distribuzione interna che assume svariate forme, comunque funzionali a distribuire il maggior numero possibile di elementi. Si sono così configurati nel tempo come delle vere e proprie *enclave* residenziali, custodite, in cui la ricerca di autonomia e *privacy* ne determina in primo luogo i caratteri. Questi villaggi di "case a fungo" sono entrati col tempo nell'immaginario collettivo come uno degli elementi caratteristici di Arese, vista la loro ampia diffusione sul territorio. La caratteristica

ripetizione modulare degli elementi, configura i villaggi come un unico elemento, con l'opportunità di un trattamento unitario per ciascuno di essi, al fine di preservarne l'uniformità tipologica. Accanto sono sorte anche altre lottizzazioni modulari che in differenti contesti hanno assunto altre conformazioni e tipologie, prevalentemente con ville a schiera o blocchi edilizi con una densità edilizia maggiore. Ciò che differenzia queste realizzazioni dai villaggi sta nel rapporto con il contesto e la città, tra lo spazio pubblico e privato. I villaggi si fondano sulla presenza di una sorta di barriera invisibile, dando apparente continuità spaziale e apertura alla strada, ma chiudendo di fatto lo spazio interno ad una vita separata da ciò che lo circonda. Spazio apparentemente permeabile ma sorvegliato. Le altre lottizzazioni definiscono lo spazio privato attraverso l'apposizione di barriere fisiche, con recinti che negano ogni rapporto con lo spazio pubblico, ma al contempo non permettono lo sviluppo di una vita di relazione interna ai propri confini.

In questo caso la densità fondiaria nei villaggi residenziali si configura tra 1 e 1,5 mc/mq, mentre nelle altre lottizzazioni sale anche fino a rientrare nell'intervallo tra i 2 e i 3 mc/mq, mantenendo comunque sotto la soglia del 33% il rapporto di copertura medio.



Fig. 22 Ripetizione modulare degli elementi nei "villaggi residenziali"



Fig. 23 Campate produttive/artigianali nell'area sud

Spazi della produzione

Gli insediamenti produttivi si sono localizzati sul territorio in tre differenti modalità.

L'Alfa Romeo, a nord della città, si caratterizza per un vasto impianto composto da campate produttive multiple destinate alla grande produzione. Con il recente ridimensionamento delle attività una parte è stata dismessa e rimossa, con l'impianto di strutture relativamente recenti a nord-ovest dell'area. Frontalmente si dispone linearmente alla strada l'edificio destinato agli uffici, che si pone come elemento di facciata dell'intero complesso.

La zona industriale a sud della città si struttura essenzialmente su tre comparti, che non si differenziano esclusivamente per un frazionamento fisico, ma anche per una differente vocazione delle attività insediate. La zona est, prima a stanziarsi, si compone di campate artigianali che offrono spazi interni variamente articolati e flessibili, in cui si susseguono una serie di attività legate prevalentemente all'industria meccanica. Si è venuto a formare una sorta

distretto industriale locale legato all'auto, con officine meccaniche che occupano gli spazi definendoli secondo le proprie esigenze. Stesso discorso vale per le due campate produttive lineari a nord-ovest, che replicano in forme differenti le medesime modalità compositive nello spazio. La zona ovest, di più recente formazione, nonostante planimetricamente possa apparire simile, delinea caratteri differenti. Semplici capannoni prefabbricati a campata multipla insediano attività terziarie e logistiche, non legate alla produzione. Ne deriva un minor frazionamento degli spazi, che ospitano poche imprese di dimensioni maggiori. Tra questi comparti si sono poi insediati alcuni edifici ospitanti attività prettamente direzionali, in strutture pluriplano.

L'ultima modalità insediativa dei comparti produttivi è riconducibile ai capannoni artigianali, generalmente di contenute dimensioni, inseriti nel tessuto prevalentemente residenziale sopra il canale scolmatore. Edifici isolati su lotto, o accorpati alla residenza nelle modalità della casa-capannone, resistono in vario modo alle pressioni poste dalla conversione residenziale, che in molti casi assorbe questi elementi ormai residuali in un tessuto in via di consolidamento.

Parametro di riferimento principale per gli spazi della produzione è prevalentemente il rapporto di copertura, più significativo rispetto alla densità edilizia. Il comparto Alfa Romeo presenta un indice inferiore al 33%, va però presa in considerazione la demolizione di una parte de comparto che restituisce un dato in realtà da considerare in modo parziale. L'area industriale a sud si dimostra più interessante da questo punto di vista e maggiormente variegata. Suddividendola in comparti principali si rilevano alcuni comparti con un indice superiore al 60%, mentre le restanti parti si distribuiscono in modo abbastanza uniforme tra gli altri intervalli, con molte parti anche sotto il 33%.

3.4. Aree e attrezzature di interesse generale pubbliche o di uso pubblico

Il sistema delle aree e attrezzature di interesse generale pubbliche o di uso pubblico nella città di Arese dimostra un'articolazione abbastanza coerente, ad un primo sguardo su tutto il territorio comunale, con alcune concentrazioni e differenti configurazioni del sistema, che si potrebbe ricondurre schematicamente a tre sistemi.

- Sistema ambientale nord. Nel settore nord emerge la presenza di un sistema continuo di parchi e aree verdi di un certo rilievo, che indicativamente si estende da ovest a est, muovendosi in parallelo lungo l'asse di viale dei Platani, con delle penetrazioni verso nord. Quest'asse si caratterizza per la presenza di ampie aree verdi che strutturano dei veri e propri parchi urbani, in continuità con il parco delle Groane che tutela l'area intorno a Valera. Un sistema ambientale ben articolato, che vede inoltre la presenza dei maggiori centri scolastici della città.
- Cintura interna. Un secondo sistema di aree va a creare una sorta di cintura interna intorno al cuore della città. Un'ampia sezione verde, in cui corre un percorso ciclo-pedonale, si sviluppa a partire dalla zona a nord del centro storico, propagandosi lungo l'asse est Marmolada-Einaudi-Giuseppe di Vittorio, che si connette a sud con via Senato per proseguire lungo via Statuto, risalendo fino al cimitero. Una sorta di sistema semicircolare che cinge la parte centrale della città, interrompendosi soltanto in alcuni tratti a sud, dove si evidenziano due lotti non attuati e nella porzione nord-ovest, dove invece si interrompe per un'assenza di aree, ma potendo comunque contare su di un percorso ciclopedonale in sede protetta.
- Centralità. Intorno al centro storico, prevalentemente nella parte nord-est, si concentra la più elevata dotazione in termini di servizi, non soltanto a livello quantitativo, ma anche in termini di articolazione dell'offerta. Servizi legati all'istruzione, sanità, amministrativi, per il tempo libero, si concentrano in questa porzione di territorio, su cui insiste anche il Centro Salesiano, che amplia notevolmente la dotazione a disposizione.

Questa lettura ci offre una dimensione dell'offerta sul territorio che si dimostra organizzata ma al contempo esprime alcune situazioni problematiche. In primo luogo la frattura posta da via Monte Resegone, che spezza di fatto la città in due parti. L'unico elemento di connessione è rappresentato dal centro sportivo comunale, il quale costituisce una risorsa importantissima ma offre una limitata possibilità in chiave di attraversamento nord-sud, che risulta fattibile ma poco agevolato. Infatti il solo percorso interno si colloca in prossimità del confine comunale ad est, risultando decentrato e così poco fruibile, a fronte della migliore opportunità di strutturare un attraversamento che si attesti sul confine ovest del centro sportivo, decisamente più accessibile rispetto al baricentro urbano e in grado di offrire continuità tra il sistema ambientale a nord e la cintura interna. Altro elemento di debolezza è rappresentato dalla dotazione nell'area a sud del centro storico, che vede la presenza di aree ed attrezzature ma la mancanza di servizi a livello locale, in particolare scolastici, connotando l'area per il basso livello di accessibilità ai servizi.

A confermare questo quadro generale intervengono i dati quantitativi rispetto alla dotazione di aree destinate a servizi pro capite, che offre molti spunti per la valutazione della situazione non soltanto dello stato attuale ma anche in prospettiva di programmazione futura.

Dal punto di vista quantitativo il riferimento è dettato dalla Lr 12/2005, che stabilisce una dotazione minima pro capite di aree a servizi pari a 18 mq/ab. La città di Arese al 31 dicembre 2008 ha una popolazione di 19.543 abitanti, con un computo di aree destinate a standard residenziali da Prg attuate pari a 761.784 mq. Ne emerge un parametro decisamente superiore a quello minimo stabilito per legge, anche in riferimento alla previgente normativa, che poneva la soglia a 26,5 mq/ab, fornendo una dotazione di aree servizi pari a 39 mq/ab. Gli standard da Prg attuati destinati invece all'industria sono pari a 91.616 mq, quasi esclusivamente destinati a spazi per la sosta.

Macrotipologia	Area (mq)	Dotazione per abitante (mq)	Percentuale sul totale
Servizi Socio Sanitari	27.189	1,39	3,57%
Istruzione	83.971	4,30	11,02%
Cultura	929	0,05	0,12%
Sport	93.711	4,80	12,30%
Verde	392.996	20,11	51,59%
Spazi d'aggregazione	10.854	0,56	1,42%
Attrezzature religiose	12.417	0,64	1,63%
Sicurezza e protezione civile	1.783	0,09	0,23%
Amministrativo	3.792	0,19	0,50%
Infrastrutture tecnologiche e per l'ambiente	3.997	0,20	0,52%
Mobilità	130.144	6,66	17,08%
TOTALE	761.784	38,98	100,00%

Tab. 1 Ripartizione quantitativa per macrotipologie delle aree a standard

L'analisi, oltre alla semplice espressione di un dato quantitativo generale, vuole valutare la dotazione pro capite secondo alcune macrotipologie individuate.

Le aree destinate ad attrezzature scolastiche per l'istruzione, comprensive di quelle per l'infanzia e secondarie superiori, sono pari a 83.971 mq, con una dotazione pro capite pari a 4,3 mq, leggermente al di sotto del parametro di riferimento fornito dalla Lr 51/75 di 4,5 mq/ab. Al computo delle aree andrebbe però aggiunta l'offerta erogata dal Centro Salesiano, difficilmente quantificabile in termini di area, che porterebbe l'indice oltre quello preso a riferimento. L'offerta complessiva si compone di un asilo nido, cinque scuole materne (tre pubbliche, una paritaria e una privata), quattro scuole primarie (tre pubbliche e una privata), due scuole medie, due licei (classico e scientifico), il centro di formazione professionale presso i Salesiani, oltre a una scuola di musica. Se in termini quantitativi l'offerta non denota evidenti problemi, come suddetto

esiste una parziale criticità in riferimento all'accessibilità complessiva, che risulta elevata in centro e nell'area nord, ma limitata nel settore residenziale a sud.

Le aree a servizi per lo sport e il tempo libero contano complessivamente 93.711 mq, ovvero 4,8 mq/ab, anche se nella realtà la dotazione risulterebbe di gran lunga superiore se venissero conteggiate anche altre tipologie di servizi, come quelle private. L'offerta complessiva dovrebbe includere anche servizi di natura privata, come il Centro Salesiano, ma soprattutto la parte del centro sportivo che insiste sul comune di Bollate, su aree di proprietà del comune di Arese. Un altro elemento particolarmente interessante ai fini del ragionamento complessivo sulla dotazione di aree sportive è rappresentato dai centri privati. In molti complessi e villaggi sono presenti attrezzature sportive di rilievo, come campi da calcio, tennis, basket e piscine all'aperto che, seppur non rappresentano una risorsa effettivamente collettiva, contribuiscono a scaricare la domanda, la quale per questo è di fatto sensibilmente inferiore a quella calcolata.



Fig. 24 Sistemazione dell'area presso l'ex cava Bossi



Fig. 25 Il complesso scolastico in via Matteotti

Le aree destinate a verde comprendono nel computo totale sia quelle attrezzate, che risultano comunque essere la maggioranza, che quelle non attrezzate e di arredo urbano. Computano in totale 392.996 mq, con un indice pro capite pari a 20,11 mq, ampiamente superiore ai 15 mq/ab stabiliti dalla L.R. 51/75. Più nel dettaglio le aree verdi si articolano in maniera abbastanza uniforme su tutto il territorio comunale, come detto con una rilevanza specifica nell'area nord, su cui insiste anche la significativa presenza del Parco delle Groane che conta sul territorio comunale di Arese un'area di oltre 700 mila mq. In particolare in questo settore è maggiore la dimensione media degli appezzamenti, che vanno in molti casi a formare degli spazi con i connotati propri del parco urbano. L'altra parte consistente di aree verdi è rappresentata dal parterre che compone la cintura interna, che vede una buona messa a sistema di spazi relativamente contenuti ma ben attrezzati. L'unica criticità che è possibile rilevare riguarda la parziale frammentazione di alcune aree di ridotte dimensioni in alcuni settori, come nella zona est e nella parte più ad ovest dei villaggi residenziali, in cui sarebbe vantaggiosa una ricomposizione delle parti entro uno schema complessivo. Da menzionare la presenza del polmone verde a sud ovest del centro storico, nel parco del Centro Salesiano, con la presenza di un fitto pioppeto soggetto a tutela per la sua qualità ambientale.

Le aree destinate alla sosta e alla mobilità hanno un indice di 6,66 mq/ab, doppio rispetto al minimo storico stabilito in 3 mq/ab come da L.R. 51/75. Risultano abbastanza distribuite su tutto il territorio, con una carenza relativa soltanto in prossimità di alcune situazioni legate alla presenza di specifici servizi. In particolare nell'area a nord del centro storico, in prossimità degli edifici scolastici e del poliambulatorio, si rileva una situazione critica negli orari di punta legati all'attività scolastica. Il parcheggio interrato di via degli Orti risulta infatti fuori portata, con il solo posteggio di via Col di Lana realmente utilizzato a dotare i servizi della zona.

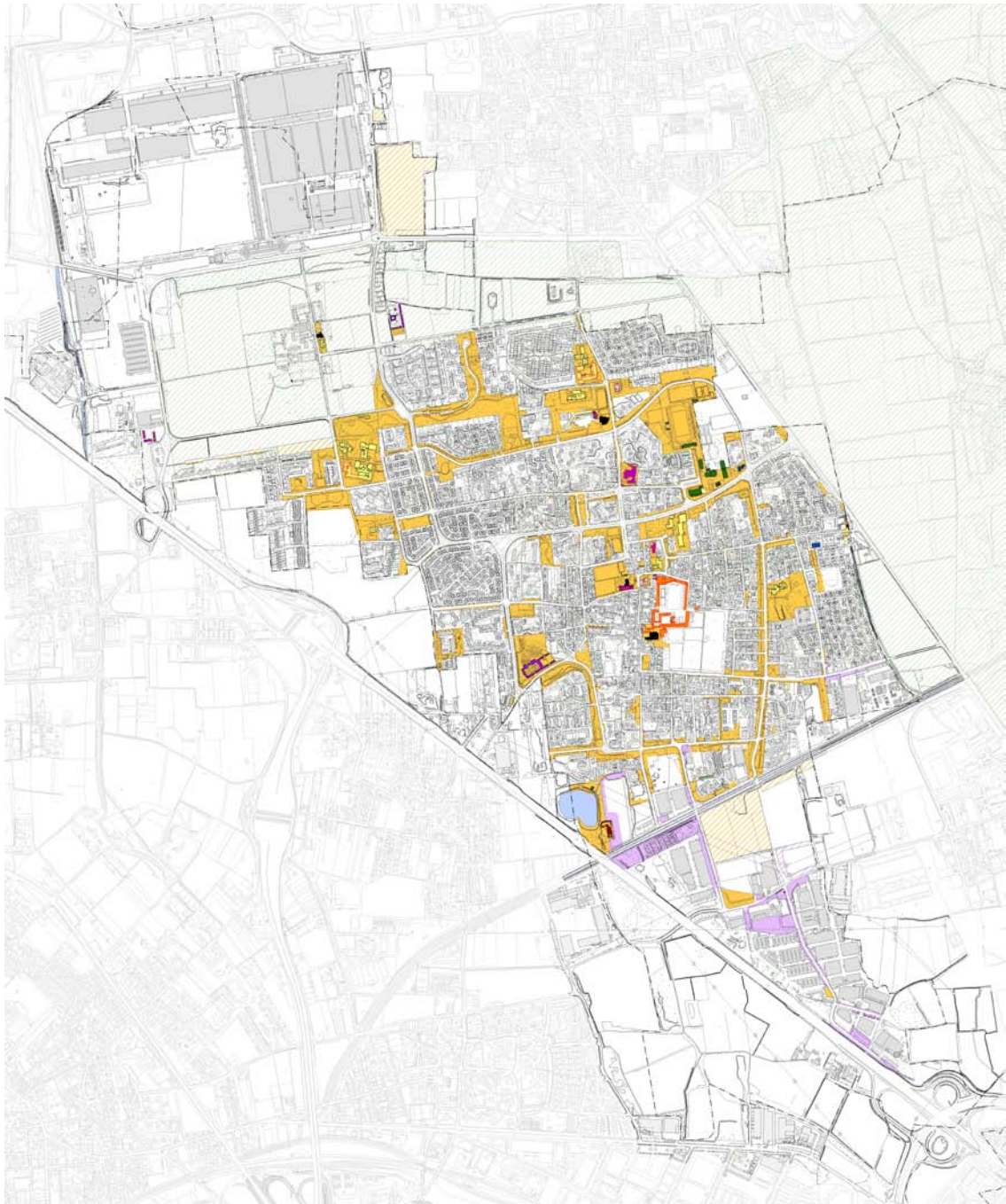


Fig. 26 Stato di attuazione delle aree standard del Prg vigente ed edifici dedicati ai servizi

In merito allo stato di attuazione del vigente Prg risultano attuate complessivamente, sia di standard residenziali che industriali, aree per 853.400 mq, a fronte di una previsione iniziale di 1.031.570 mq, ovvero oltre l'83%. Rispetto alle aree non attuate, al di fuori di piccoli appezzamenti residuali, la quota maggiore è rappresentata da due comparti, che assommano la quasi totalità della quota rimanente. Oggi queste aree risultano soggette a interventi di programmazione complessa, nello specifico programmi integrati di intervento, sui quali si verificherà la quota di standard quantitativo e qualitativo che verrà ceduto.

Ad una valutazione puramente quantitativa va affiancata un'altra di tipo qualitativo, che possa offrire un giudizio in termini prestazionali. La dotazione dei servizi forniti sul territorio risulta soddisfacente, con la presenza di alcune eccellenze che conferiscono un plusvalore notevole all'intero territorio. In particolare il Centro Salesiano, che non risulta nei calcoli della dotazione di aree standard, rappresenta un elemento in grado di valorizzare molte delle macrotipologie individuate, in particolare nei campi dell'istruzione, servizi socio sanitari, sport e spazi di aggregazione, ponendosi al livello di servizio sovracomunale per il possibile bacino d'utenza. La residenza sanitaria assistenziale Gallazzi - Vismara, offre un servizio difficilmente riscontrabile in altre situazioni comparabili ad Arese, costituendo una dotazione qualitativamente elevata. Il sistema scolastico, considerando sia la dotazione pubblica che quella privata, è in grado di offrire un adeguato livello di istruzione dalle scuole dell'infanzia fino alle scuole secondarie superiori, che presentano anche un'offerta variegata dal punto di vista della tipologia di formazione.

Unica nota dolente è costituita come detto dal settore sud. La carenza strutturale di servizi, non in termini di aree quanto di strutture, è dovuta essenzialmente alla destinazione storica del comparto, che ha visto per molto tempo la presenza di un nutrito settore industriale, oggi però in via di dismissione e orientato sostanzialmente a una quasi totale destinazione residenziale. Per questo pare necessario un ripensamento complessivo dell'intero settore in termini di dotazioni, che oltre al basso livello di accessibilità diretta ai servizi andrà a gravare con il peso dei nuovi insediamenti sui servizi esistenti. La programmazione futura dovrà quindi essere orientata anche in tal senso, consapevole del peso sempre maggiore che andrà ad assumere questa parte di città.

4. Sistema ambientale

4.1 Lo spazio aperto agricolo

Arese si configura come una città altamente urbanizzata, in cui lo spazio aperto agricolo rappresenta un elemento relativamente residuale rispetto alla dotazione complessiva del territorio. Proprio per questo motivo risulta necessario tutelare e valorizzare al meglio le poche aree presenti, che devono concorrere a formare un sistema in grado di valorizzare dal punto di vista paesistico e ambientale il territorio comunale nel suo complesso. Nonostante ciò si rileva comunque la presenza di alcuni elementi meritevoli di approfondimento, sia a livello territoriale che di interesse locale.

In primo luogo il Parco delle Groane che, interposto tra l'area dell'ex-Alfa Romeo e il tessuto urbano continuo, insiste per circa 850 mila metri quadri sul territorio comunale, comprendendo anche l'intera frazione di Valera. Questo comparto costituisce una risorsa fondamentale per Arese, in quanto definisce l'unico settore di continuità ambientale a livello territoriale, connettendo la città all'intero sistema ambientale che si sviluppa lungo tutta l'estensione del parco. Anche il PTCP della provincia di Milano individua questo settore come un corridoio ecologico strategico, in grado di connettere il sistema delle Groane con quello del Parco Sud. Analizzando il PTC del parco, approvato con Deliberazione Giunta Regionale 30 Luglio 2004 N°7/18476, emergono in maniera evidente i caratteri di questa porzione, che si compone prevalentemente di aree soggette a riqualificazione ambientale a indirizzo agricolo. Dai rilievi emerge nello specifico come si tratti in prevalenza di campi fruiti a seminativo semplice, tranne due appezzamenti coltivati a mais e un'area apparentemente destinata a prato stabile. Gli ambiti sono soggetti al piano di settore agricolo e relative norme tecniche di attuazione del parco, che dettano i principi e le modalità di utilizzo delle aree in questione. Il piano del parco destina tre fasce di riqualificazione ambientale a indirizzo naturalistico: una lungo via per Passirana e una lungo via Allende, che di fatto risultano però sfruttate ad uso agricolo, non rispecchiando la destinazione prevista, in cui trovano spazio anche degli orti, ed un tratto lungo viale Alfa Romeo, che risulta l'unico dei tre effettivamente rispondente alla destinazione attribuita. Il comparto di maggiore interesse è in ogni caso quello del parco di Villa Ricotti, che si identifica come un sito di interesse storico ambientale. La qualità paesistica di questo luogo è data dai giardini prospicienti alla villa, uno all'inglese e uno all'italiana, che si aprono su di un parco e un'ampia area boscata, definendo uno spazio che pone nella sua varietà e articolazione gli elementi cardine. Sono poi presenti tre ambiti destinati a servizi di interesse comunale, in corrispondenza del cimitero di via Marietti, dell'area attrezzata nella medesima via e del parcheggio lungo viale Alfa Romeo. Infine, di particolare rilevanza risulta il piano di settore delle zone edificate e norme paesaggistiche per l'edificazione nel Parco, in quanto sono presenti sul territorio di Arese tre comparti edificati nel perimetro del parco, soggetti dunque a specifica normativa.

Il secondo settore per estensione sul territorio comunale si sviluppa oltre l'autostrada, su un'area di 500 mila metri quadri circa, destinata quasi interamente ad uso agricolo. Anche qui la coltivazione prevalente è rappresentata da seminativo semplice, con porzioni destinate a mais, oltre che alcune aree incolte al confine con Rho. In prossimità del fitto reticolo idrico minore e

del canale scolmatore sorge della vegetazione arbustiva e naturale ripariale, che contribuisce a mantenere l'equilibrio dell'ecosistema.



Fig. 27 Viale alberato nei pressi di Valera



Fig. 28 Spazi aperti a sud di Arese

Oltre a queste due specifiche aree sul territorio si rilevano diversi elementi connotanti, in grado di conferire qualità al paesaggio sotto il profilo ambientale.

Su tutti la presenza di diverse aree boscate, soggette a tutela, di cui due in particolare rappresentano un elemento connotante e rilevante a livello paesistico. La più ampia è la pineta nei pressi del Centro Salesiano, dove è stato impiantato il *pino strobo*, che rappresenta il polmone verde della città. Quest'area, nonostante le grandi potenzialità, risulta poco valorizzata, sia dal punto di vista della cura estetica che da quello della fruibilità, definendo una sorta di recinto pressoché inaccessibile e inutilizzato. L'altra area boscata di elevato pregio è quella in adiacenza a Villa Ricotti. Diversamente in questo caso, grazie alla manutenzione e cura degli spazi, è stato possibile creare un parco di grande qualità, che non rappresenta esclusivamente un elemento di valorizzazione paesistica e ambientale ma coniuga la possibilità di fornire alla città uno spazio fruibile di qualità assoluta.

Secondo elemento, come individuato anche dal PTCP, sono i filari alberati (art. 64), che evidenziano un sistema trasversale e simmetrico nella zona del Parco delle Groane, lungo i percorsi storici intorno a Villa Ricotti. Altre alberature insistono nell'area oltre l'autostrada e in altre situazioni più isolate, come su via Monviso. Lungo i viali centrali si rilevano altre piantumazioni che concorrono a definire un sistema ambientale abbastanza continuo, non rilevate a livello territoriale ma certamente importante per il sistema ambientale locale.

Infine gli orti, che rappresentano una risorsa spesso sottovalutata, soprattutto in ambito urbano, in grado però di essere risorsa oltreché fornire un servizio a una fascia di popolazione sensibile. Se è possibile esprimere un giudizio positivo sugli appezzamenti lungo il canale scolmatore, lungo via dei Gelsi e presso Valera, qualche problema si evidenzia per gli orti sorti in viale Tazio Nuvolari, che per un tratto insistono entro la fascia di rispetto cimiteriale, con evidenti criticità legate alla possibile contaminazione del suolo.

4.2. Il reticolo idrico

Il sistema delle acque superficiali di Arese si appoggia sulla presenza di due corsi d'acqua principali, i torrenti Guisa e Lura, che scorrono in prossimità di alcuni tratti dei confini comunali. Il primo definisce il confine comunale ad est, accostandosi all'edificato in prossimità di Torretta, di un villaggio e del comparto industriale dell'Italmach, come detto a rischio di incidente rilevante, fino al canale scolmatore per ritornare sul territorio di Bollate. Da rilevare come lungo tutto il tratto a ridosso dell'urbanizzato gli edifici sono compresi nella fascia di rispetto, posta in 150 metri come da D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42, art. 142, comma 1, lettera c). Il torrente Lura interessa solo per un breve tratto il comune di Arese, in prossimità del comparto Alfa Romeo, a confine con Rho. Anche qui gli edifici, ora dismessi, dell'ex-Alfa Romeo sono compresi nella fascia di rispetto, fornendo un'utile indicazione rispetto alle possibilità di trasformazione dell'area in futuro.



Fig. 29 Il canale scolmatore



Fig. 30 Percorsi ed aree attrezzate nel parco di via Aldo Moro

L'elemento che incide maggiormente sulla conformazione della città e ne ha definito gli assetti di sviluppo è il canale scolmatore, che corre in sede protetta attraversando tutto il comune da ovest a est. Come detto costituisce una sorta di limite allo sviluppo, producendo un ambiente di scadente qualità. In un'ottica futura di ricucitura urbana, anche in considerazione della realizzazione del PII Arese sud, costituisce una grande risorsa, con la possibilità di realizzare degli spazi qualitativamente di valore lungo le sponde, attraverso un'opportuna piantumazione e realizzazione di percorsi fruibili. Da rilevare anche la presenza poco a nord del confine comunale del canale Villorosi che, pur non insistendo direttamente sul territorio comunale, rappresenta una risorsa importante. Se opportunamente connesso attraverso un percorso ciclo-pedonale può offrire l'accessibilità ad un sistema di valore assoluto che è in grado di connettere trasversalmente tutto il territorio della fascia nord.

Il reticolo idrico minore, che ha acquisito parere positivo da parte della Regione Lombardia, si articola sostanzialmente a partire da due derivatori: quello di Arese, che si dirama in due tratti attraversando la città nord-sud, e quello di Passirana, che corre da ovest a est. Non si

individuano fontanili attivi sul territorio comunale, nonostante dalla cartografia storica è possibile rilevarne la presenza nella zona sud di Arese.

4.3. Rete della mobilità lenta

Risulta esserci complessivamente una buona dotazione di percorsi ciclo-pedonali, con una rete di percorrenze piuttosto estesa e continua, ad eccezione di alcuni tratti. Sono infatti presenti numerose percorrenze che già di per sé sono in grado di fornire un buon livello di servizio, ma che se meglio integrate in un sistema continuo, anche non esclusivamente in sede protetta, potrebbe connettere molte polarità della città pubblica. La rete ciclabile segue tendenzialmente i percorsi dettati dalle aree verdi pubbliche, propagandosi nella rete viabilistica con una sezione stradale tale da poter affiancare un percorso in sede protetta. L'ambito più fornito è sicuramente quello ad ovest, dove è presente una rete capillare che si innerva tra gli ampi isolati composti dai villaggi. A sud, da via Valera, si annette nel sistema di aree che abbiamo definito cintura interna, seguendolo fino all'incrocio tra via Monte Resegone e via Marmolada, in cui si interrompe, per riprendere poi oltre l'abitato in via Monviso, percorrendo la cintura esterna fino a riconnettersi al sistema ad ovest. Come descritto l'apparato presenta un discreto livello di continuità, tranne lungo alcuni tratti che vedono interrompersi i tracciati, senza comunque compromettere in maniera eccessiva la rete. L'unico elemento realmente critico è l'asse Sempione-Resegone, che risulta difficilmente attraversabile, scindendo la città tra nord e sud. Soprattutto però potrebbe essere esso stesso un asse forte per la mobilità lenta, trasformandosi da elemento di frattura in linea di connessione orizzontale. L'altro asse potenzialmente rilevante è quello centrale nord-sud, attraverso il centro storico e lungo via Matteotti. In questo caso, viste le limitate possibilità offerte dai vincoli dello spazio, si tratterebbe non tanto di creare un percorso a parte ma rendere fruibile lo spazio esistente.

4.4. Gli spazi pertinenziali privati

In un contesto come quello aretino, in cui risulta predominante il suolo urbanizzato rispetto agli spazi aperti, è fondamentale cercare di capire quali siano i caratteri prevalenti degli ambiti pertinenziali privati. Ancor più in considerazione della presenza di un largo numero di villaggi residenziali, nei quali la concezione dello spazio privato tende a dilatarsi, non essendo effettivamente ad uso esclusivo, ma parzialmente condiviso da tutti gli abitanti del complesso in una sorta di giardino condominiale.

Da una visione zenitale appare una situazione in cui gli spazi di pertinenza privati hanno una prevalenza verde, anche se il terreno risulta di fatto solo parzialmente permeabile. In particolare nei tessuti a bassa densità, sia nei villaggi residenziali che nel tessuto misto, si evidenzia la presenza di ambiti di pertinenza permeabili, vista in particolare l'assenza di autorimesse interrato. Diversa la situazione dei centri storici, dove in particolare nelle corti, che di fatto rappresentano gli unici spazi disponibili, si rileva uno spazio di pertinenza in prevalenza sterrato. Questo in considerazione del fatto che si tratta di spazi comuni, soltanto in parte fruibili dai

residenti per la particolare connotazione dei luoghi. Gli spazi di pertinenza non permeabili si concentrano invece in prossimità delle aree industriali, che per ovvi motivi di necessità hanno occupato il suolo con modalità più invasive a discapito della naturalità dei luoghi, anche a protezione del possibile inquinamento del suolo.