



CITTA' DI SOMMA LOMBARDO

(Provincia di Varese)

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO

ai sensi della Legge Regionale per il Governo del Territorio del 11/03/2005 n°12

PIANO DEI SERVIZI

Oggetto: RELAZIONE

Gruppo di lavoro PGT:

Urbanistica:

Massimo Giuliani

collaboratori:

Giovanni Sciuto, Licia Morenghi

Valutazione Ambientale Strategica

Monica Ruschetti

Studio geologico

Sindaco

Stefano Bellaria

Assessore all'urbanistica

Francesco Calò

**Responsabile Servizio edilizia privata
e urbanistica**

Gloria Bojeri

Scala

Data

Allegato:

-

Febbraio 2020

B.6

SOMMARIO:

1. INTRODUZIONE	2
1.1. Il Piano dei Servizi del 2004	3
2. LO STATO DEI SERVIZI E LE PREVISIONI DEL PIANO DEI SERVIZI 2004	3
3. DOTAZIONE QUANTITATIVA DEI SERVIZI (SITUAZIONE ATTUALE)	8
3.1 I principali servizi esistenti	8
3.2 Viabilità urbana: stato di fatto	12
3.3 Un'offerta ambientale e paesistica: la rete dei percorsi ciclo pedonali	13
3.4 Trasporti pubblici	16
4. LE PREVISIONI DEL PGT	18
5.1 Analisi delle previsioni quantitative del Piano	19
5.2 Completamento della rete dei percorsi ciclopedonali	24
Allegato: principali servizi presenti sul territorio	25

1. INTRODUZIONE

Uno degli aspetti forse più rilevanti alla base della nuova impostazione formulata dalla l.r. 11 marzo 2005, n. 12, consiste nel superamento del concetto di standard, grazie alle nuove modalità di quantificazione dei servizi.

Il Piano dei Servizi concorre assieme al piano delle regole e al documento di piano alla definizione dell'assetto del territorio comunale occupandosi in particolare di assicurare una adeguata dotazione di servizi ed attrezzature pubbliche e di interesse pubblico o generale. Il piano assicura altresì una adeguata distribuzione ed integrazione degli stessi nel contesto urbano al fine di assicurarne un'adeguata fruibilità e al contempo contribuire ad un processo più ampio di rivitalizzazione urbana, del potenziamento o della creazione di nuove polarizzazioni sul territorio comunale.

Alla base del piano è, pertanto, un nuovo concetto dei servizi che va oltre alle tradizionali opere di urbanizzazione primaria e secondaria, per comprendere oggetti non definibili unicamente in aree e strutture e che non si risolvono, in termini di fruizione e raggio di influenza, esclusivamente dentro ai confini comunali.

Tra gli elementi da sottolineare che sottendono a questo nuovo modo di intendere i servizi vi sono inoltre:

- un ruolo complementare ma non marginale rivestito dai soggetti privati nella realizzazione e gestione dei servizi;
- attenzione sempre maggiore alla coerenza delle previsioni di piano con le reali capacità di realizzazione ed attuazione delle stesse;
- attenzione sempre maggiore all'impatto che la realizzazione di un intervento può avere in termini di sostenibilità ambientale ed urbanistica. Secondo tale logica ad essere posto in alto alla scala delle priorità è la qualità della vita nella sua globalità e non un puro ragionamento quantitativo;
- attenzione sempre maggiore alle condizioni di reale fruibilità e di inserimento del servizio nell'insieme delle relazioni ambientali, di verde e paesaggio, di comunicazione, di mobilità ed accessibilità ciclopedonale e di trasporto: è un tale inserimento che contribuisce in modo sostanziale a determinare il valore di un servizio garantendone il giusto livello di fruizione da parte dei cittadini/utenti. È la presenza di questa rete che determina, assieme alle opportunità di abitazione, di lavoro, di studio, culturali e di tempo libero, i livelli di qualità della vita urbani.

I modelli di vita profondamente mutati, le abitudini, i costumi, relazionati a nuovi livelli di reddito (ma anche di trasformazione delle destinazioni economiche della città e del territorio) e contemporaneamente l'insorgenza strettamente connessa di nuovi bisogni cui la tradizionale strumentazione urbanistica non risponde con capacità di programmazione a breve e medio termine, rendono indispensabile questo mutato approccio.

Ad un delicato compito è dunque chiamato il Piano dei Servizi che da luogo ad una lettura complessa, complementare a quella del Documento di Piano, nella definizione delle strategie e delle politiche per il governo della città.

1.1. Il Piano dei Servizi del 2004

Il Comune di Somma Lombardo ha approvato con Deliberazione C.C. n. 92 del 28.11.2003 (approvata dalla Giunta Regionale con Deliberazione n. VII/18765 del 17.09.2004) un Piano dei Servizi ai sensi della l.r. 1/2001 e dei successivi "Criteri orientativi per la redazione del Piano Servizi" (D.G.R. n. 7/7586 del 21.12.2001), introducendo una specifica variante parziale al vigente P.R.G.

Il Piano dei Servizi del 2004 è stato redatto dall'arch. Maria Teresa Gabardi, nell'ambito della variante generale al P.R.G., adottata con deliberazione C.C. n. 104 del 19.12.2002, redatta dalla stessa Professionista, e dal Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Pianificazione.

Tale strumento affronta organicamente il problema dei servizi previsti dallo strumento urbanistico vigente introducendo una visione sistemica che il Piano dei Servizi del PGT non può che confermare ed assumere come propria.

Per questa ragione qui di seguito vengono riportati alcuni passaggi (caratterizzati dalla scrittura in carattere corsivo) della relazione di quel Piano dei Servizi (d'ora innanzi Piano Servizi 2004), intendendosi comunque che gli argomenti di quel Piano sono integralmente assunti dal presente strumento.

Ai servizi, come definiti da quello strumento (Piano Servizi 2004) si affiancano ovviamente le nuove previsioni assunte dal PGT, che per esse, oltre che per i servizi esistenti, detta normative specifiche e modalità di esecuzione, che, ove in contrasto con le previgenti, ad esse si sostituiscono.

2. LO STATO DEI SERVIZI E LE PREVISIONI DEL PIANO DEI SERVIZI 2004

Per verificare quanto un piano regolatore sia soddisfacente [nel campo dei Servizi sul territorio], la disciplina urbanistica ha sviluppato nel tempo il concetto di standard, inteso quale modello, oggettivamente misurabile, da perseguire con l'azione di piano. All'interno di questa definizione rientrano le modalità più ricorrenti utilizzate per valutare la dotazione di servizi pubblici in un territorio, ad esempio rapportando la superficie degli stessi al numero di abitanti insediati o insediabili, oppure confrontando la quantità dei servizi alla dimensione spaziale degli insediamenti residenziali e produttivi.

Queste modalità di verifica degli standard urbanistici - formalizzate da tempo nella legislazione nazionale e regionale - hanno avuto l'indubbio pregio di legare le fasi di espansione dei centri urbani all'incremento di aree demaniali per usi pubblici, evitando di aggravare la carenza di spazi pubblici delle città italiane. Ma se una buona quantità di aree per servizi è importante per avere un assetto equilibrato della struttura urbana, l'esperienza urbanistica comunale di questi ultimi anni ha messo in evidenza la necessità di prestare attenzione anche ad altri aspetti, se si vogliono raggiungere livelli più alti di qualità ed efficacia nell'offerta di attrezzature pubbliche per i propri cittadini.

In primo luogo è maturata la consapevolezza che l'offerta quantitativa deve essere relazionata alle peculiarità del contesto: un insediamento residenziale rado e la vicinanza di un parco di valenza territoriale (come ad esempio il Parco del Ticino) rendono secondaria la necessità di grandi giardini pubblici per lo svago, mentre è preferibile che il verde assuma un ruolo connettivo e /o di filtro fra le grandi polarità urbane. In altre parole lo standard ottimale non può prescindere dalle condizioni socio - economiche e geografiche del territorio, ma anche dai modi di vita dei suoi abitanti.

Una seconda questione di grande importanza è prevedere i servizi quali nodi di una unica rete, così da facilitarne l'uso e l'appropriazione da parte di tutti i cittadini.

All'immagine dei servizi come rete unitaria è connessa l'esigenza di avere un'offerta articolata ed organizzata secondo un mix di funzioni: evitare ad esempio, come è per buona parte delle attrezzature scolastiche, che una certa attrezzatura viva solo in specifici momenti del giorno o della settimana, ma prefigurare invece la combinazione di diverse funzioni ed utenti, con possibili vantaggi anche in termini di costi gestionali.

Infine un aspetto estremamente importante per il successo di una attrezzatura pubblica, è l'ascolto ed il confronto con i soggetti (bambini, anziani, studenti, terzo settore, ecc.) che saranno i futuri utenti e gestori dei servizi proposti.

Il Piano dei Servizi consente di affrontare il tema degli equipaggiamenti pubblici in ragione delle esigenze sopra sinteticamente ricordate. In particolare è possibile articolare le definizioni di standard urbanistici al di là della stretta elencazione contenuta nella normativa nazionale, ma "saranno standard quegli specifici servizi ed attrezzature che la collettività locale, nel tempo, riconosce come essenziali e basilari per l'equilibrata strutturazione del territorio".

La legislazione regionale individua tale strumento quale programma per coordinare i diversi centri di spesa pubblica con finalità sociali e non solo per prefigurare assetti spaziali, anche allo scopo di verificare la fattibilità di quanto pianificato. Inoltre deve permettere di meglio coordinare l'azione dei diversi enti pubblici e di incentivare la partecipazione dell'iniziativa privata agli obiettivi prefissati.

[Dall'attività di analisi dello stato di fatto al 2003] sono emerse alcune valutazioni di carattere generale. In primo luogo la necessità di intervenire sulla qualità del disegno urbano di Somma Lombardo, rendendo maggiormente riconoscibili i luoghi centrali dei centri urbani e migliorando l'interconnessione tra le varie aree, ora fra loro separate a causa delle infrastrutture viabilistiche a forte traffico. Un'altra questione ritenuta prioritaria è il problema dell'accessibilità ai servizi di interesse pubblico dai luoghi più marginali del territorio comunale, oltre alla necessità nelle frazioni di riqualificare le strutture sociali esistenti, come le piccole attività ludico / sportive e le sale civiche. All'interno del patrimonio immobiliare pubblico la situazione di degrado più preoccupante segnalata è il complesso dell'ex Macello, solo in parte utilizzato quale sede comunale decentrata.

Rispetto al sistema della mobilità in più occasioni viene manifestata l'esigenza di spostare il traffico veicolare di attraversamento, di pedonalizzazione le aree centrali, di incremento la dotazione di parcheggi negli ambiti sottodotati (in particolare lungo il Sempione), di attuare una rete estesa di piste ciclabili. Fra i problemi peculiari dell'abitato di Somma uno dei più rilevanti è il superamento dell'asse ferroviario, che per molti tratti costituisce una barriera insormontabile per i collegamenti con Mezzana.

Rispetto agli scenari complessivi il Piano dei Servizi non poteva prescindere dall'assetto configurato nei due principali strumenti di pianificazione di area vasta che interessano Somma: il Piano territoriale di coordinamento del Parco del Ticino e il Piano territoriale d'area Malpensa. Per una loro attenta analisi e valutazione si rimanda alla puntuale descrizione presente nella Relazione di P.R.G. In questa sede ci si è limitati a recepire le scelte del Parco del Ticino relative alla rete dei servizi di rango territoriale, mentre dal piano Malpensa si è ricavata la zonizzazione relative al rumore provocato dalle rotte aeroportuali, in quanto utile indicatore di sintesi sulla qualità ambientale dei luoghi considerati.

Il nuovo PRG 2002 – al quale questo Piano dei Servizi è allegato - ha assunto al proprio interno i condizionamenti e le opportunità provenienti dai livelli di pianificazione superiore, rivolgendo gran parte della propria attenzione al rimodellamento dell'esistente e di quanto già previsto dal PRG vigente. Nel campo degli equipaggiamenti e dei servizi il PRG ha mirato ad una migliore distribuzione degli stessi all'interno degli ambiti peggio dotati (come ad esempio la parte est dell'abitato di Somma). Inoltre, dove possibile, si è cercato di legare la realizzazione dei piani esecutivi – siano essi residenziali o produttivi - alla cessione al Comune di nuove aree per servizi.

[Il P.R.G. 2002 prevede] un totale di 3.834 nuovi abitanti teorici; sommando a quest'ultimo dato la popolazione residente (16.412 abitanti) si ha una previsione nel PRG 2002 di 20.246 abitanti.

Come già presente nel PRG vigente la quantità di aree per servizi è ampiamente superiore ai minimi stabiliti dalla legislazione sia in termini assoluti (34,43 mq/abitante rispetto a 26,5 mq/abitante) che relativamente alle diverse tipologie di servizi.

L'abbondanza di aree è ancora più accentuata se nel calcolo vengono considerate le aree a standard previste in cessione all'interno dei piani esecutivi, ma la cui definizione per tipo di servizio non è specificata all'interno delle NTA. Con queste aree a Standard Generici (ma legittimamente computabili come le prime) si ha una media di 46,10 mq/abitante insediabile, quantità superiore anche a quanto richiesto dalla legge regionale nei comuni con capacità residenziale maggiore di ventimila abitanti (26,5 mq/ab + 17,5 mq/ab. per attrezzature di interesse generale = 44 mq/ab.).

L'intero territorio di Somma Lombardo è compreso nel Parco regionale del Ticino, che nel proprio piano territoriale individua una serie di attività assimilabili a servizi di interesse generale. Nel definire lo standard disponibile non si sono utilizzate tutte le possibilità concesse dalla legge regionale – conteggiare tutte le aree inserite nel parco regionale – ma sono state prese in considerazione solamente le zone destinate specificatamente a funzioni di servizio, selezionando quelle che svolgono o possono svolgere tale ruolo per la popolazione di Somma. Fatta questa selezione rispetto a quanto previsto dal piano del Parco del Ticino, le aree per servizi nel territorio di Somma si incrementano di quasi 675.000 mq, portando la dotazione per abitante a 79,39 mq.

Dalla verifica quantitativa delle aree destinate a servizi nel PRG 2002 si ha la conferma di standard ampiamente superiori rispetto ai minimi di legge, sia in termini assoluti che rispetto alle diverse tipologie di attrezzature. Solo le Attrezzature Scolastiche si attestano appena al sotto dei minimi stabiliti dalla precedente legge regionale (con la L.R. 1/2001 solo per il verde o per le attrezzature sportive viene confermato un minimo per tipologia all'interno dello standard complessivo), ma questa scelta è ampiamente giustificata in ragione di una riduzione della popolazione scolastica attuale e potenziale che segue andamenti demografici presenti in quasi tutta la realtà regionale.

Dal momento che non sembrano sussistere problemi nell'offerta di aree per servizi, così come sulla loro equa distribuzione nel territorio, il Piano dei Servizi ha concentrato la propria attenzione sugli aspetti urbanistici che possono qualificare un'area per servizi, così come sugli aspetti problematici che ne riducono l'efficienza e l'efficacia rispetto al ruolo atteso all'interno del piano regolatore.

Il primo tema riguarda la questione dell'accessibilità dell'area a servizi da parte degli utilizzatori, aspetto tanto più problematico quanto maggiore è la scala territoriale di riferimento o la rarità del servizio offerto. Sono state individuate le linee di trasporto

pubblico su gomma con le relative fermate e aree di influenza, il nodo della mobilità rappresentato dalla Stazione Ferroviaria, i percorsi ciclabili e pedonali esistenti. A partire da questi elementi si è definito il livello di raggiungibilità delle diverse attrezzature da parte del potenziale utente.

Un secondo tema indagato è relativo alle relazioni che intercorrono fra le diverse aree per servizi e la loro collocazione nel contesto urbano. Sono stati evidenziati i casi di discontinuità spaziale e funzionale esistenti fra le diverse aree a servizi, così come le situazioni di isolamento delle stesse aree rispetto ai luoghi di residenza degli utilizzatori. L'obiettivo è riconoscere le situazioni problematiche che non favoriscono l'effetto rete delle attrezzature pubbliche e di interesse generale sull'organismo urbano. Sempre all'interno di questo tema si è valutata la flessibilità dei servizi in termini di usi insediabili e di intensità di utilizzo nel tempo, al fine di meglio comprenderne le possibilità di adattamento al sopraggiungere di nuove esigenze.

Il rilievo delle criticità ambientali occupa la terza sezione tematica di verifica sulla qualità dei servizi. In ragione della vicinanza all'Aeroporto Malpensa, della presenza di una linea ferroviaria internazionale e di alcune strade ad intenso traffico si è innanzitutto considerato l'impatto delle infrastrutture per la mobilità sulla vivibilità dei luoghi in termini di rumore ed inquinamento atmosferico.

Per stabilire il livello di penalizzazione indotto sulle aree a servizi ci si è avvalsi di quanto elaborato per il Piano d'Area Malpensa e per il Piano Generale del Traffico Urbano in corso di completamento; a partire da questa documentazione sono state definite diverse soglie di intrusione, utili per definire i possibili interventi di contenimento. Seppure meno problematiche dal punto di vista ambientale rispetto alle infrastrutture sopra ricordate, si è censita la presenza di eventuali attività o funzioni non compatibili per la vicinanza con aree a servizi.

Al di là di poche attività produttive ancora in funzione all'interno del tessuto residenziale e a servizi, le uniche situazioni preoccupanti riguardano il proliferare di antenne per la telefonia mobile e la presenza di attrezzature tecnologiche e tralicci per la distribuzione dell'energia elettrica.

Per la sua stessa natura di strumento di assetto generale, il Piano dei Servizi, così come il PRG, non deve fornire indicazioni di dettaglio, dal momento che questo è compito di una intensa e diversificata attività di gestione amministrativa che cambia con una certa frequenza e che sarebbe inutile racchiudere in un progetto che ha il respiro temporale di diversi anni.

Una volta definito l'obiettivo generale da raggiungere, si è preferito articolare le proposte progettuali in termini di indirizzi all'azione, lasciando ad approfondimenti successivi le scelte operative. In altre parole ci si è limitati ad evidenziare quanto ritenuto prioritario: se agire sulle caratteristiche interne dell'area per servizi, ad esempio favorendo l'insediarsi di nuove attività oppure adottando interventi a protezione dalle fonti di inquinamento; oppure se intervenire sul conteso di appartenenza, modificando la rete delle relazioni ciclo – pedonali o i percorsi di trasporto pubblico.

Avvalendosi di una progettazione più approfondita e di un confronto più intenso con gli utilizzatori sarà possibile specificare gli aspetti di dettaglio, quale ad esempio i materiali da utilizzare per ridurre l'inquinamento esistente od in che modo modificare l'itinerario dei mezzi pubblici per incrementare l'accessibilità.

Un tema che si è invece ritenuto doveroso affrontare all'interno del Piano dei Servizi è l'assetto del patrimonio immobiliare comunale una volta in attuazione le proposte del PRG 2002.

Per questa ragione [...] viene avanzata un'ipotesi sull'intervento da mettere in campo da parte dell'Amministrazione Comunale, utilizzando 4 categorie riconducibili alle situazioni più ricorrenti.

Nel primo gruppo rientrano le aree con attrezzature già realizzate, dove non si fa altro che confermare la cospicua attività di regolare manutenzione sul patrimonio esistente.

Al secondo gruppo appartengono le aree ritenute di massima importanza per il buon funzionamento della rete dei servizi: per queste si propone che l'Amministrazione Comunale proceda all'acquisto e alla attuazione di quanto previsto.

Esistono poi le aree legate funzionalmente e giuridicamente ai nuovi interventi edilizi. In questo caso il Comune dovrà solamente attrezzarle una volta acquisite in carico da parte di chi realizza il piano esecutivo. Infine si hanno le aree per servizi, esistenti e di progetto, destinate ad attrezzature che non si ritiene sia compito del Comune attuare e gestire direttamente.

Per queste si propone che l'Amministrazione Comunale si limiti a promuovere eventuali forme di convenzionamento, così da facilitarne l'utilizzo da parte di tutti i cittadini, demandando le restanti questioni alla intraprendenza dei singoli soggetti.¹

TIPO DI SERVIZIO	SUPERFICIE (mq)	MQ per ABITANTE (considerando 20.249 abitanti)	STANDARD DI LEGGE (mq/ab)	DIFFERENZA
Attrezzatura Civile AC	61.446			
Attrezzature Sanitarie SA	25.637			
Attrezzature Religiose AR / SC-AR	115.554			
Subtotale	202.637	10,01	4 L.R. 51/1975 p.v.	6,01
Attrezzature Scolastiche AS	70.976	3,51	4,5 L.R. 51/1975 p.v.	-0,99
Parcheggi PP	114.062	5,63	3 L.R. 51/1975 p.v.	2,63
Parchi e Verde Attrezzato VP	185.410			
Attrezzature Sportive SR	161.854			
Subtotale	347.264	17,15	13,25 L.R. 1/2001	3,90
TOTALE RESIDENZIALI	734.939	36,30	26,5 L.R. 1/2001	9,80
Standard Generici	236.132			
TOTALE SERVIZI	971.071	36,30	26,5	9,80
Parco del Ticino	674.266			
TOTALE SERVIZI CON PTC	1.645.337	36,30	26,5	9,80

Tabella 1 Dotazione pro capite di aree per servizi nel PRG (Piano dei Servizi 2004)

¹ L'intero testo di questo paragrafo, in carattere corsivo, è un estratto dalla relazione del Piano dei Servizi 2004, redatto dall'arch. Maria Teresa Gabardi Maria Teresa Gabardi, da cui sono stati tolti i riferimenti ad elaborati grafici del Piano ed inserite alcune parole, evidenziate tra parentesi quadre, al solo scopo di permettere una lettura del testo, senza alterarne comunque il significato.

3. DOTAZIONE QUANTITATIVA DEI SERVIZI (SITUAZIONE ATTUALE)

3.1 I principali servizi esistenti

Secondo le ricognizioni effettuate per la redazione del presente PGT, per quanto riguarda la dislocazione sul territorio si evince una relativa distribuzione di aree a standard per la residenza su tutta l'area urbanizzata, così come evidenziato negli estratti cartografici seguenti.

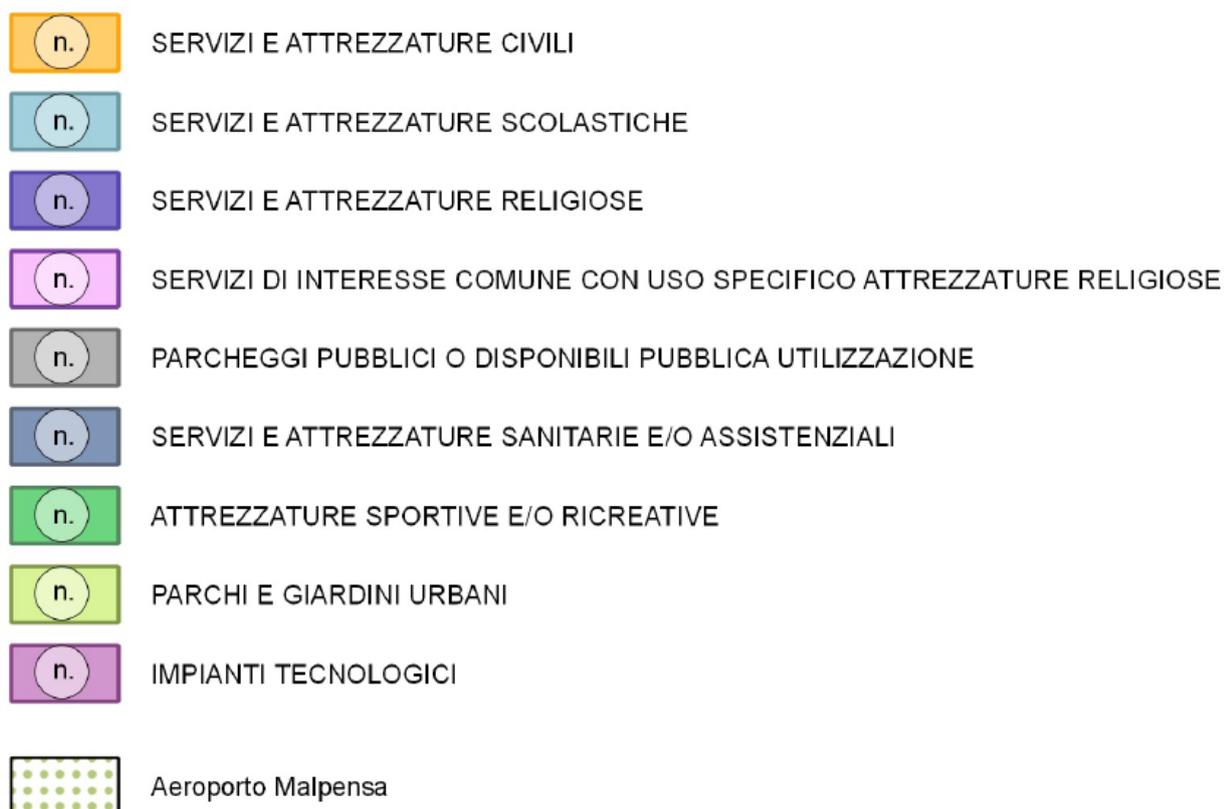


Figura 1 Legenda estratti tavole successivi

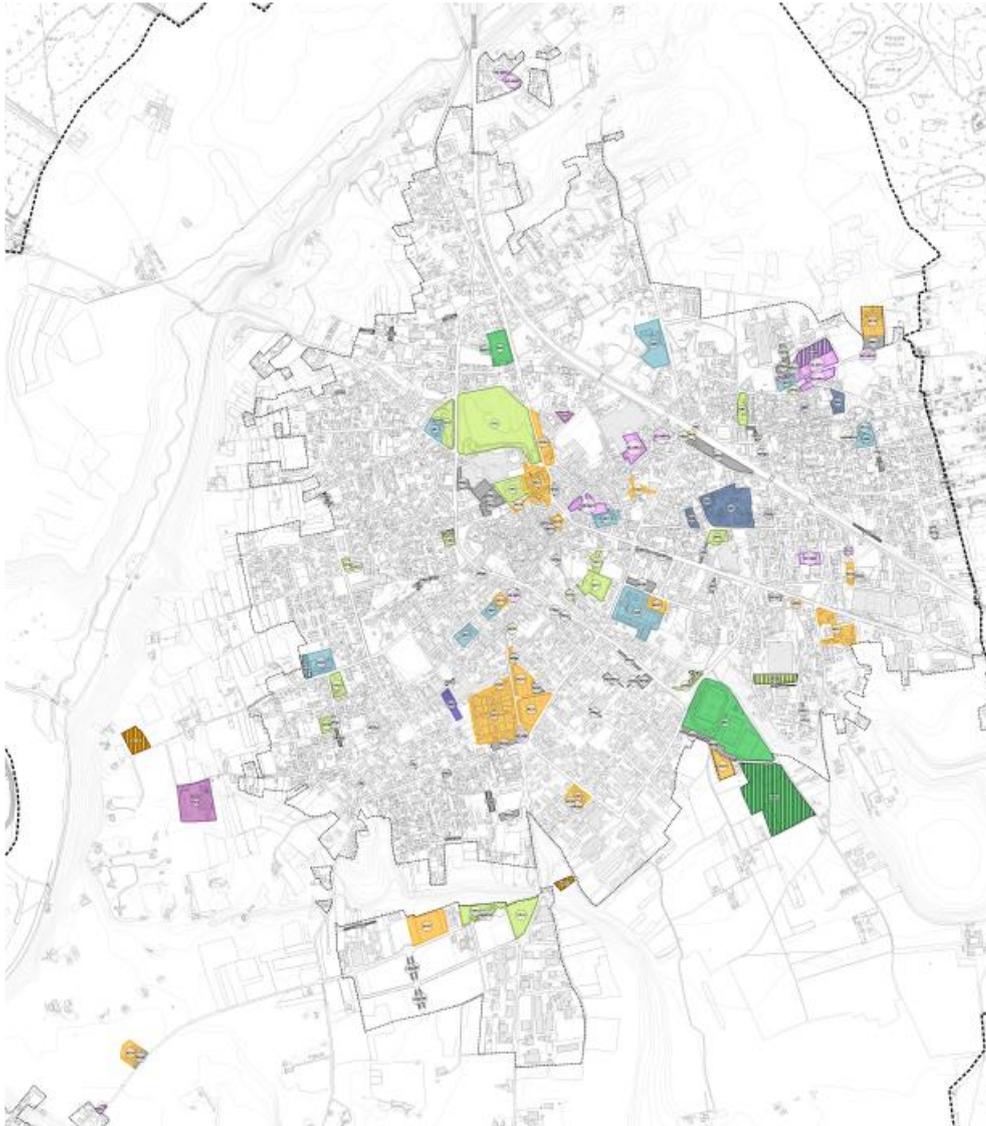


Figura 2 Principali servizi presenti a Somma e Mezzana (Estratto Tav. B1)

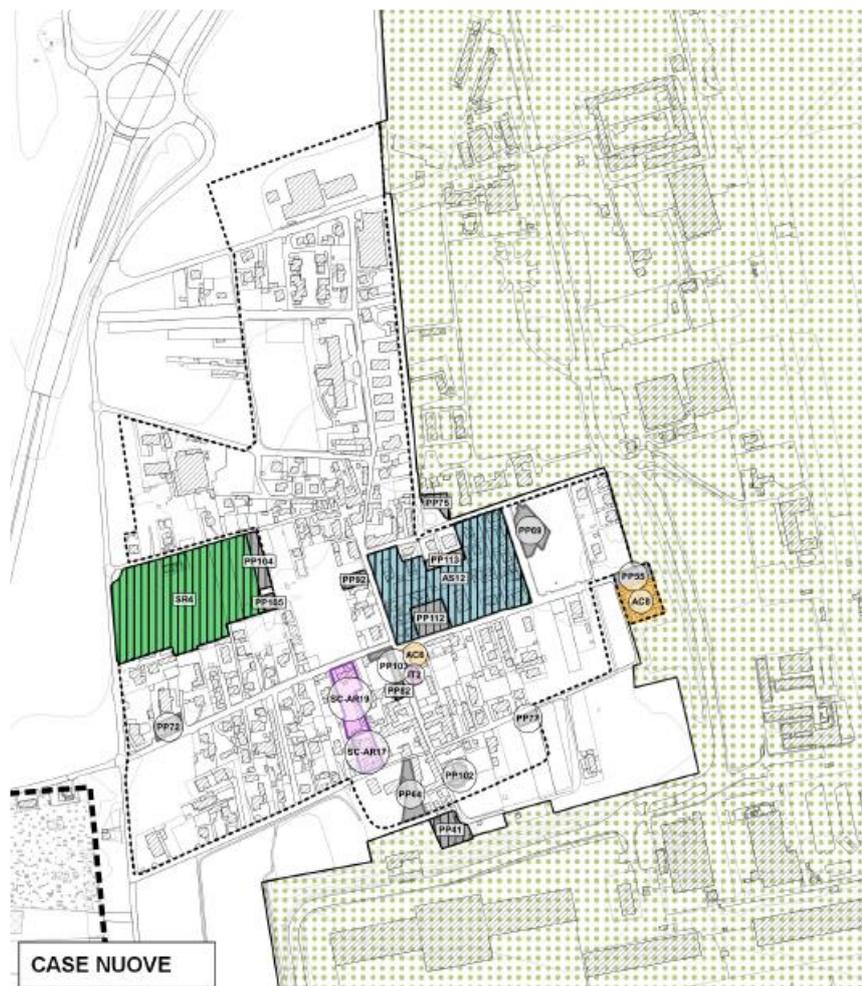


Figura 5 Principali servizi presenti a Case Nuove (Estratto Tav. B1)

Al di là delle considerazioni che attengono la dotazione di aree a servizi in senso stretto, deve poi essere aggiunto che il Comune può contare sulla presenza di elementi ambientali e paesistici di grande rilevanza, primo fra tutti il Parco del Ticino, che contribuiscono alla qualità dell'abitare, offrendo servizi di qualità ambientale e per la fruizione che incidono inevitabilmente sulla dotazione globale effettiva di servizi dei cittadini di Somma.

Dopo le indagini più strettamente quantitative, prima di entrare nel merito delle indicazioni progettuali del Piano, va infine fatto cenno a quanto emerso nel corso delle analisi in termini di criticità, per meglio definire le scelte di Piano. Il primo aspetto riguarda la necessità di riorganizzare gli spazi pubblici esistenti, alcuni dei quali risultano non utilizzati o utilizzati parzialmente.

3.2 Viabilità urbana: stato di fatto

Sui collegamenti extraurbani si innesta il reticolo urbano principale, riportato nelle figura successiva, i cui assi principali, Strada del Sempione e Strada dell'aeroporto di Malpensa si incrociano nell'area centrale.

Questo significa che il traffico di penetrazione nell'abitato ha poche possibilità di evitare la zona centrale.

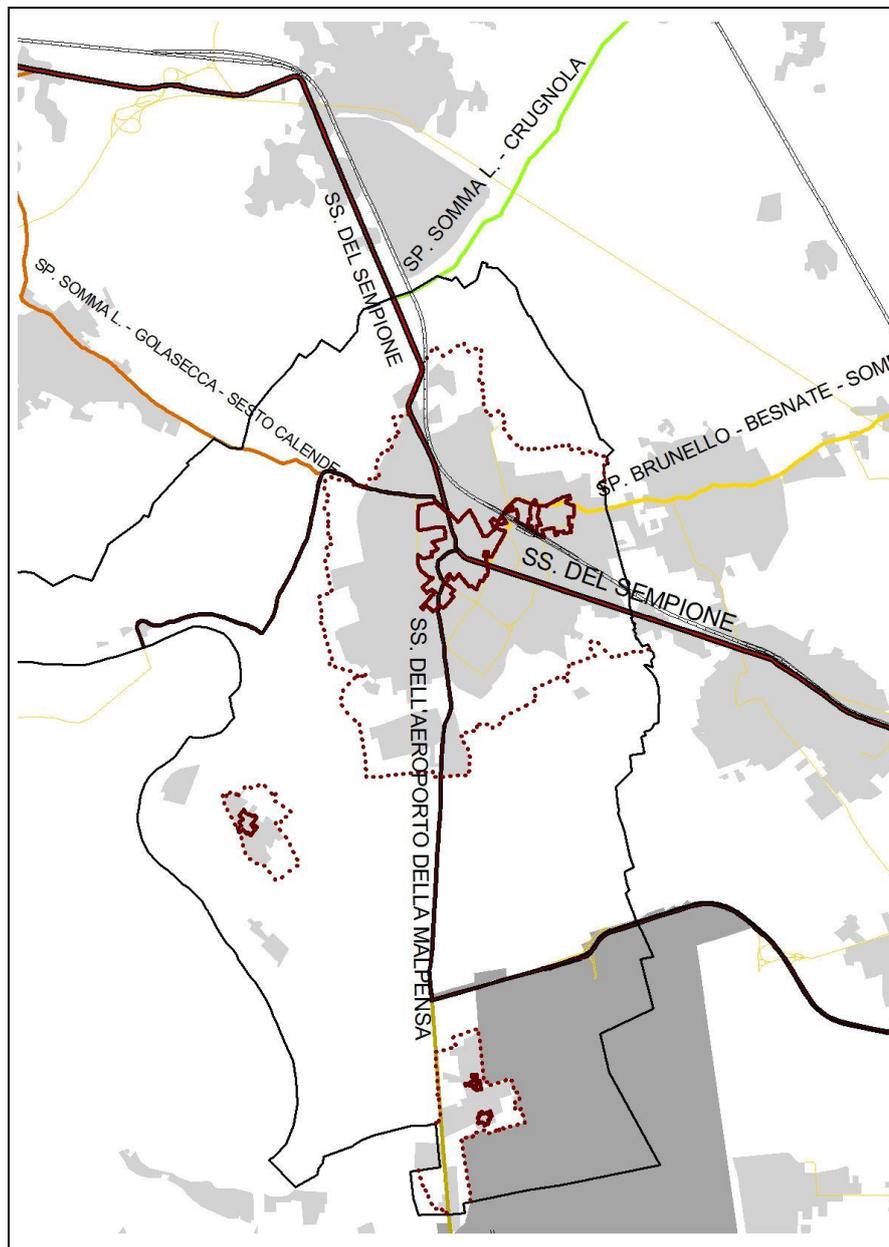


Figura 6 Schema reticolo urbano principale

Di seguito si riporta, inoltre, uno schema dei percorsi ciclabili esistenti interni all'edificato (in fucsia nella figura di seguito).

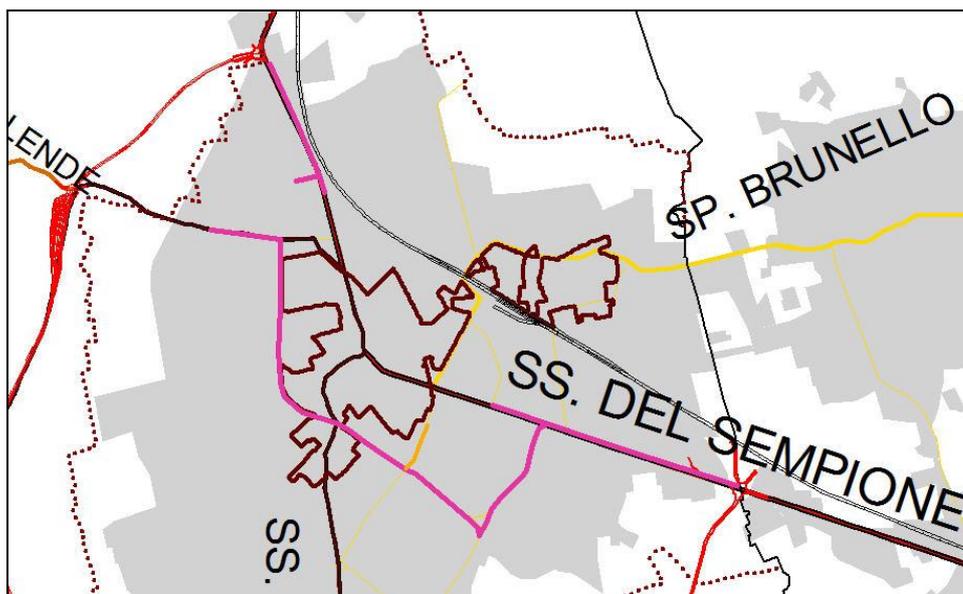


Figura 7 Schema percorsi ciclabili esistenti

3.3 Un'offerta ambientale e paesistica: la rete dei percorsi ciclo pedonali

Come sopra accennato il Comune di Somma Lombardo può contare su una condizione privilegiata fornita dall'ambiente circostante, che può annoverare fra i suoi beni un contesto come quello del Parco del Ticino, delle sue aree boscate, dei suoi sentieri e delle sue aree di particolare rilevanza ambientale, che di per sé rappresentano una eccezionale offerta di servizi alla cittadinanza. Il Parco del Ticino è infatti il più antico e più importante parco regionale Lombardo, e rappresenta una fondamentale riserva di naturalità e di qualità ambientale per tutta la Lombardia oltre che una essenziale occasione fruitiva e turistica. Attraversano il territorio comunale ci sono tre Tracciati guida paesaggistici che costituiscono i grandi itinerari percettivi del paesaggio lombardo, essi sono riportati di seguito²:

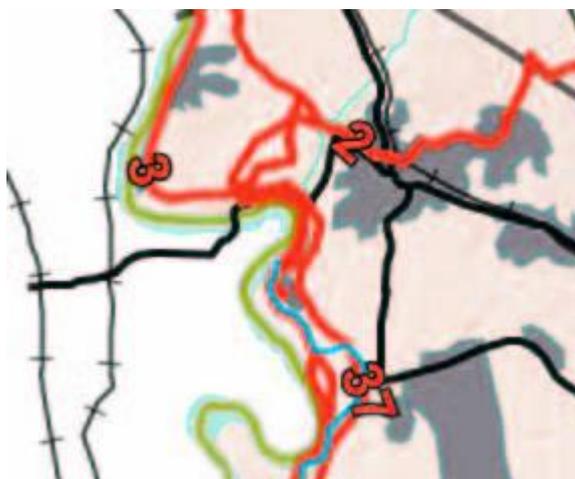


Figura 8 estratto tavola della Viabilità di rilevanza regionale (PTPR)

² Estratti delle schede del Repertorio del Piano Paesistico Regionale

02 - Sentiero del Giubileo

Itinerario escursionistico di lunga percorrenza realizzato dall'ARF Lombardia in occasione del Giubileo dell'anno 2000. Collega in senso nord-sud il Varesotto (Ponte Tresa) – e la Valle Spluga (con una bretella) - con l'Oltrepo' Pavese (Passo del Penice) offrendo in questo senso un'alternativa al tradizionale percorso della Via Francigena (intersecata all'altezza di Pavia) e un'integrazione alla stessa valorizzando il tracciato 'romeo' oltrepadano passante per la Valle Staffora, Bobbio e l'Alto Piacentino. Risulta essere, con il Sentiero E1, una delle poche possibilità di attraversamento della valle del Po su percorsi protetti. È comune in alcuni tratti con il Sentiero E1, l'itinerario del Ticino, la greenway Milano-Varzi. Inoltre a questo sentiero si affiancano, in funzione ciclabile, alcuni tratti della rete ciclabile della Provincia di Varese. In particolare: la ciclabile della Valganna, la ciclabile del Lago di Varese e la connessione Lago di Varese-Parco del Ticino.

03 - Sentiero Europeo E 1

È uno dei grandi sentieri escursionistici europei. Collega Capo Nord con Capo Passero in Sicilia. Attraversa la Lombardia da Porto Ceresio al Po seguendo l'asta fluviale del Ticino, dove si diversifica anche con alcune varianti. È interamente segnalato. In alcuni tratti riprende il Sentiero del Giubileo, realizzato dalla Regione Lombardia nel 2000.

37 – Greenway del Ticino e del Naviglio Grande milanese

Si tratta della principale realizzazione attuata negli ultimi anni in Lombardia per lunghezza, frequentazione e importanza del territorio attraversato. Collega il Lago Maggiore (Sesto Calende) con Milano seguendo la storica via d'acqua del Ticino e del Naviglio Grande. Buona parte del percorso coincide con i sentieri escursionistici Sentiero del Giubileo e Sentiero europeo 1.

MISURE PROPOSTE DAL PARCO

Per poter raggiungere degli obiettivi concreti per il miglioramento della mobilità sostenibile, il Parco intende agire a livello comunale e intercomunale in modo diretto dando delle indicazioni precise e puntuali affinché venga valorizzata la logica di mobilità sostenibile, in modo da ribaltare il meccanismo che vede l'utilizzo dell'auto privata come la principale modalità di trasporto, per dare invece risalto e priorità alla ciclabilità e alla pedonabilità.

Rispetto agli strumenti di pianificazione esistenti (il Piano Urbano del Traffico ed il Piano Urbano della Mobilità) il Parco può agire in modo sussidiario.

Il Parco intende dare risalto e privilegiare la ciclabilità e la pedonalità come modalità di trasporto preferenziale e come modalità di spostamento privilegiato:

- per il raggiungimento di punti di accesso pubblico, di servizi e di punti di interesse (scuole, uffici pubblici, distretti sanitari, ospedali, farmacie, luoghi di culto, cimiteri, mercati, centri commerciali..);
- per il raggiungimento di punti di interscambio modale (bici + treno, bici + Trasporto Pubblico Locale...);
- per i percorsi quotidiani casa-lavoro;
- per i percorsi quotidiani casa-scuola;
- spostamenti per attività turistiche e di svago.

Per rendere concreta e fattiva tale volontà, il Parco intende agire rendendo obbligatorio per tutti i Comuni consorziati redigere, all'interno dei PGT Comunali un Piano della Mobilità e un Piano Urbano del Traffico sostenuto da una logica gerarchica che dia la priorità, le indicazioni e gli strumenti utili a favorire la pedonalità e la ciclabilità urbana e interurbana.

Alcune indicazioni che potranno essere contenute nei suddetti piani potranno riguardare:

- orientare alla messa in sicurezza di strade trafficate per poter raggiungere punti di interesse senza ricorrere all'auto;
- completare i percorsi ciclopedonali preesistenti e incompleti;
- favorire l'attivazione di servizi di biciclette a disposizione per il trasporto intermodale;
- migliorare i servizi per i ciclisti (rastrelliere, pensiline, segnaletica,..);
- sviluppare iniziative pedonali rivolte agli studenti (Pedibus, car pooling dei genitori);
- limitare l'accesso alle auto nei centri ;
- creare tangenziali e parcheggi periferici;
-dare la precedenza alla ciclabilità, laddove non esiste un percorso ciclo-pedonale preferenziale.

Intermodalità dei trasporti

L'obiettivo del Parco in relazione alla mobilità sostenibile, è rivolto inoltre a favorire la messa a sistema delle diverse modalità di trasporto, pubblico e privato.

Le azioni proposte promuovono principalmente l'intermodalità dei vettori di spostamento delle persone (gomma/gomma, ferro/gomma) per aumentare e completare l'offerta di trasporto alternativo all'auto privata.

Il Parco si propone di rafforzare il raccordo fra diversi operatori per la realizzazione di percorsi ciclo- pedonali, in particolare per la ciclabilità di collegamento, con speciale attenzione al collegamento fra urbanizzato e Parco.

L'azione svolta sulla mobilità sostenibile intercomunale intende anche promuovere delle nuove forme di collaborazione fra i soggetti pubblici e privati del settore.

A tal fine, il Parco ha già avviato e realizzato accordi fra gli Enti consorziati, i gestori del TPL ed altre società di trasporto (FNM; FS; società private) finalizzati ad identificare le carenze nella rete di trasporti locali, per ognuna delle tipologie di spostamento sopra elencate.

Nello sviluppo di questa azione il Parco si propone di proseguire in questa direzione, favorendo il coordinamento di più operatori e Comuni contigui (sfruttando anche i lavori già redatti per altri strumenti di pianificazione, quali i PTCP ed i Piani dei Servizi) ed eventualmente supportare la fase di studio e analisi cartografica dei percorsi.

Una definizione per fasi potrebbe prevedere:

- Acquisizione da parte del Parco dei PUT;
- Acquisizione da parte delle 3 Province dei Piani del Traffico per la Viabilità Extraurbana (P.T.V.E.);
- Invito esteso ai comuni tra loro limitrofi di condividere le previsioni contenute per quanto riguarda la ciclabilità urbana e di collegamento urbano/extraurbano.

Dall'analisi di questi dati si propone di giungere a delle linee guida per rendere formale la gestione di modalità dolci e sostenibili di trasporto all'interno del Parco, sulla base della mappatura dei progetti per tipologia e la connessione fra iniziative analoghe, evidenziando le contiguità territoriali, ad esempio per i progetti di mobilità sostenibile.

Sul versante dello sviluppo complessivo di una corretta mobilità, la volontà del Parco è di integrare in modo innovativo questa azione con quella legata al Green Public Procurement che sostiene il potenziamento di un mercato di acquisti verdi. Si dovranno facilitare forme di collaborazione fra soggetti pubblici e privati del Parco che realizzano iniziative di Mobilità Intercomunale Sostenibile, in particolare orientate alla condivisione di strumenti per la diminuzione del traffico locale di distribuzione merci, ad esempio mettendo a disposizione degli enti interessati la vastissima dotazione cartografica e gli studi (quali la VAS in corso sulle infrastrutture) per una definizione coerente degli interventi possibili.

3.4 Trasporti pubblici

Il Comune di Somma Lombardo, anche per la sua collocazione in contiguità all'aeroporto di Malpensa, gode di un sistema di comunicazioni con Milano e Varese discretamente sviluppato.

La linea ferroviaria Milano P. Garibaldi - Arona in poco più di 50 minuti collega Milano con Somma Lombardo con una dozzina di treni al giorno, tra le 5 antimeridiane e le 21.

Stazione d'arrivo	Ora d'arrivo	Ora di partenza
Milano Porta Garibaldi	--:--	13:00
Legnano	13:24	13:25
Busto Arsizio	13:29	13:30
Gallarate	13:37	13:43
Casorate Sempione	13:47	13:48
Somma Lombardo	13:51	13:52
Vergiate	13:55	13:56
Sesto Calende	14:01	14:02
Dormelletto	14:06	14:07
Arona	14:13	--:--

Figura 9 Orario Trenitalia della linea Milano-Arona

Anche le linee su gomma forniscono un articolato servizio di collegamento rispetto al Comune di Somma Lombardo:

	B50	Somma Lombardo-Varese
	B56	Travedona-Vergiate-Gallarate
	B69	Sesto Calende-Arsago
	FS40	Domodossola-Arona-Milano
	H614	Golasecca-Gallarate
	H618	Somma Lombardo-Coarezza
	H619	Somma Lombardo-Aeroporto Malpensa-Castelnovate
	H620	Somma Lombardo-Mezzana
	H621	Gallarate-Malpensa-Castelnovate
	H3801	Linate-Sesto S.Giovanni-Aeroporto Malpensa
	H6800	Aeroporto Malpensa-Milano
	H6801	Aeroporto Malpensa-Milano
	H6802	Aeroporto Malpensa-Aeroporto Linate
	H6914	Gallarate-Aeroporto Malpensa-Borgomanero
	H6947	Verbania-Aeroporto Malpensa

Figura 10 Riepilogo complessivo delle linee di trasporto pubblico interessanti Somma Lombardo

In particolare tra Varese e Somma Lombardo una linea automobilistica diretta garantisce il collegamento in un tempo compreso tra 50 minuti ed un'ora.

da: Varese		a: Somma Lombardo				
PARTENZA		DESTINAZIONE		CAMBI	TIPO MEZZO	
6.35	Varese staz. FNM	8.12	Somma Lombardo pesa	1		1:37
7.40	Varese staz. autolinee	9.23	Somma Lombardo pesa	1		1:43
8.30	Varese staz. FNM	10.10	Somma Lombardo v. Da Somma	1		1:40
10.00	Varese staz. FNM	12.30	Somma Lombardo v. Da Somma	1		2:30
12.45	Varese staz. FNM	13.45	Somma Lombardo I. S. Agnese	Dir		1:00
13.35	Varese staz. FNM	14.30	Somma Lombardo I. S. Agnese	Dir		0:55
15.30	Varese staz. FNM	16.19	Somma Lombardo I. S. Agnese	Dir		0:49
18.30	Varese staz. FNM	19.20	Somma Lombardo I. S. Agnese	Dir		0:50

Figura 11 Orari corse dirette tra Varese e Somma Lombardo

4. LE PREVISIONI DEL PGT

Le azioni del Piano dei Servizi, già indicate nei progetti del Documento di Piano consistono essenzialmente in:

- Ampliamento del sistema del verde
- Ampliamento dell'offerta dei servizi pubblici o di uso pubblico
- Completamento della rete dei percorsi ciclopedonali

Obiettivi

L'occasione offerta dalla localizzazione di numerosi P.A. nella zona ovest della città (verso il Ticino) consente di aprire la città verso spazi che hanno valore ambientale di eccezionale rilevanza, fino ad oggi considerato marginale; è prioritario inoltre utilizzare le risorse economiche derivanti dall'attuazione di questi piani per:

- realizzare anche una grande piazza affacciata sul fiume, proposta come elemento simbolico evidente della trasformazione della città che intende acquisire un nuovo e privilegiato rapporto con l'ambiente che la circonda e, primo fra tutti, con il suo fiume.

Le previsioni di aree per servizi, ferma restando la previgente previsione del P.R.G. che fissava per le aree di nuova edificazione, in 26,5 mq per abitante insediabile e comunque almeno il 50% della superficie interessata dall'intervento, la misura delle aree oggetto di cessione, il PGT stabilisce che vadano realizzati in loco almeno aree per servizi fino a 18 mq/abitante insediabile e la rimanente parte può essere o monetizzata o acquisita (che si configura come adesione volontaria allo stesso).

Le norme prevedono inoltre che almeno il 90% dei proventi derivanti dalla monetizzazione di aree di cessione dovute per i Piani attuativi siano impiegate per l'acquisizione di aree indicate dal Piano dei Servizi.

Le aree di trasformazione previste possono per loro natura giuridica (non essendo oltretutto aree di espansione conformate) ospitare diritti volumetrici provenienti da aree esterne. Questa capienza è finalizzata a ricevere i diritti volumetrici finalizzati al completamento del sistema dei servizi acquisendo al patrimonio pubblico una serie di aree (di medio-piccola estensione ma diffuse nel territorio comunale) ritenute necessarie per aumentare la qualità di vita cittadina.

5.1 Analisi delle previsioni quantitative del Piano

La Tavola B.3 contiene l'azzoneamento dei servizi sul territorio comunale.



Figura 12 Legenda estratti tavole successivi

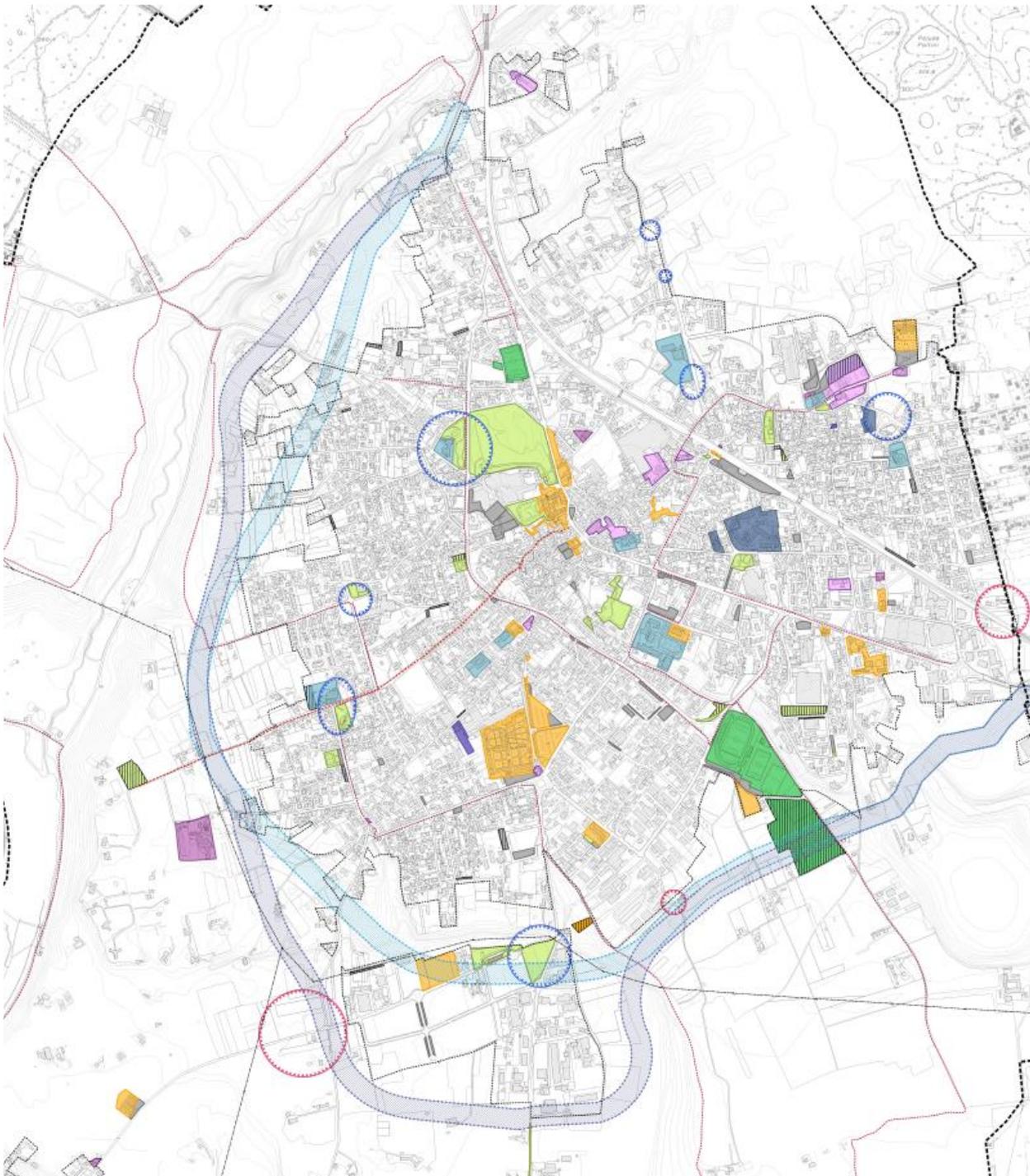


Figura 13 Azzonamento dei servizi sul territorio di Somma e Mezzana (Tav. B3 - estratto)



Figura 14 Azzonamento dei servizi sul territorio di Coarezza (Tav. B3 - estratto)



Figura 15 Azzonamento dei servizi sul territorio di Maddalena (Tav. B3 - estratto)

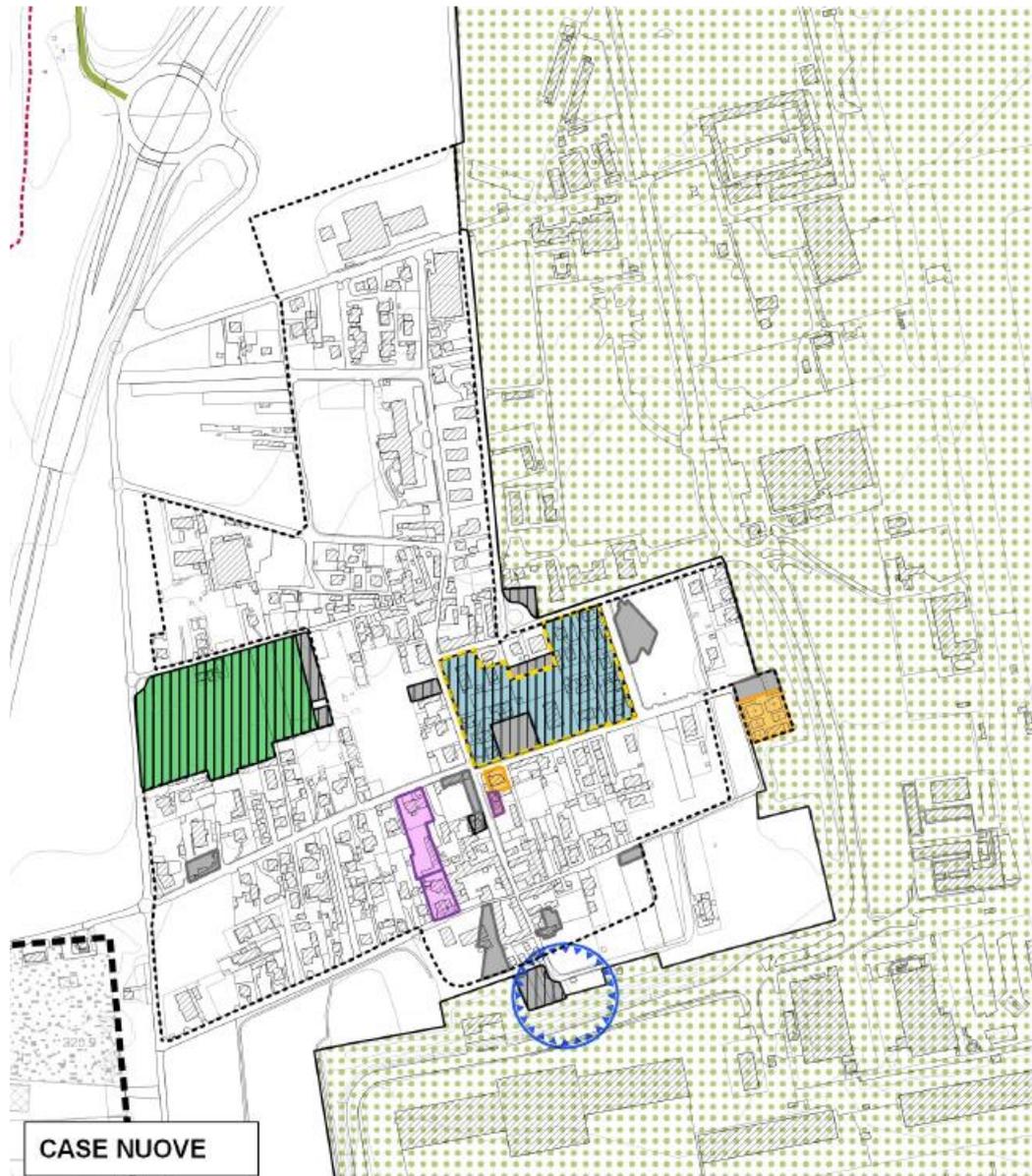


Figura 16 Azionamento dei servizi sul territorio di Case Nuove (Tav. B3 - estratto)

Dagli estratti si desume immediatamente che l'assetto quantitativo dei servizi resta in linea di massima quello già previsto nel PRG del 2004, con la previsione ulteriore di una piazza che permette di risolvere la frattura a ovest tra abitato e fiume Ticino.

La tabella che segue fornisce il quadro della dimensione quantitativa della previsione di nuovi servizi.

Servizi diffusi da acquisire con diritti volumetrici = 58.057 mq

Servizi già acquisiti da potenziare = 60.402 mq

Totale = 118.459 mq

Tabella 2 Tabella riepilogativa delle previsioni di nuove aree per servizi con l'indicazione delle aree provviste di diritti volumetrici

I dati riportati nelle tabelle indicano, oltre alla quantità e tipologia dei servizi, una delle modalità fondamentali per l'acquisizione degli stessi e cioè l'applicazione di tecniche perequative.

Le aree destinate a servizi dal PGT prevedono, infatti, come strumento di acquisizione il ricorso a meccanismi perequativi indicati dalle norme del Documento di Piano e del Piano dei Servizi.

Tale meccanismo prevede l'attribuzione alle aree destinate a servizi non di proprietà pubblica un diritto volumetrico pari a 0,20 mq/mq. Tali diritti volumetrici si generano a favore dei privati proprietari delle stesse aree nel momento in cui esse vengono cedute al Comune per la realizzazione di servizi pubblici. Questa capacità volumetrica teorica, che non può mai comunque essere realizzata in loco, si traduce in diritti volumetrici che possono essere liberamente commerciati e utilizzati nelle aree di trasformazione.

Rispetto a quest'ultima possibilità le norme del Documento di Piano fanno sì che gli indici edificatori previsti nei comparti assoggettati a Piani Attuativi generino fabbisogni di volumetrie aggiuntive che possono essere acquisite facendo ricorso ai diritti volumetrici previsti in alcune aree a servizi. In tale modo gli interventi edificatori previsti dal PGT determineranno non solo la dotazione delle aree a servizi interne al comparto di intervento, ma anche, pro quota, di quelle esterne ed evidenziate nella Tavola B3.

Il vantaggio in questo caso è evidente: un'equa distribuzione di guadagni e oneri fra tutti i proprietari di aree interessate da processi di trasformazione, e un risparmio per l'Amministrazione, che avrà così la garanzia di entrare in possesso delle aree per servizi e nello stesso tempo potrà più facilmente reperire le risorse per realizzarli.

Ovviamente il medesimo principio troverà applicazione all'interno dei Piani attuativi, che dovranno prevedere la dotazione di servizi necessaria al nuovo insediamento all'interno del comparto stesso, secondo quanto previsto nelle schede delle aree di trasformazione.

Se si fa riferimento al previsto incremento demografico, secondo quanto illustrato nella relazione del Documento di Piano, di 1.554 nuovi abitanti (comprensivi sia dei piani previsti e non attuati del PGT sia delle nuove aree di trasformazione), e si ipotizza quindi una popolazione di 19.238 abitanti (pari alla somma tra la popolazione effettivamente residente al 31.12.2014 di 17.684 abitanti e quella prevista dal presente PGT pari a 1.554 abitanti), la dotazione pro capite risulta essere di **35,27 mq/ab.**

Di conseguenza, come documentato dalla seguente tabella, la dotazione globale di servizi alla residenza prevista dal PGT (considerando quelli esistenti e quelli previsti dal piano compresi quelli da realizzarsi all'interno dei Piani Attuativi residenziali) è pari a **678.534 mq.**

Pertanto il rapporto fra popolazione e servizi è dunque pari a **35,27 mq/ab.**

AREE A SERVIZI PER LA RESIDENZA ESISTENTI E PREVISTI ALLA DATA DI ADOZIONE DEL PGT			SUPERFICIE STANDARD (mq)
ESISTENTI E RICONFERMATI			525.491,00
SERVIZI DIFFUSI DI COMPLETAMENTO PREVISTI			118.459,00
TOTALE			643.950,00
AREE DI TRASFORMAZIONI		MQ/AB	SUPERFICIE STANDARD (mq)
AREE CONFERMATE		18,00	19.734,00
AREE CHE DETERMINANO CONSUMO DI SUOLO		18,00	3.034,00
AREE INTERNE AL SISTEMA URBANO		26,5	11.816,00
TOTALE			34.584,00
TOTALE DOTAZIONE GENERALE			678.534,00

5.2 Completamento della rete dei percorsi ciclopedonali

La presenza sul territorio della rete di percorsi ciclopedonali deve essere considerata essa stessa come servizio. La rete infatti permette di interconnettere tra di loro i punti dove sono collocati i servizi, rendendoli così di fatto meglio utilizzabili da tutti i cittadini. Le sue modalità esecutive (percorsi con alberature, piazzole per la sosta, aiuole, ecc) rappresentano direttamente un sistema di potenziamento ed aumento quantitativo del verde. Permettono inoltre un più diretto rapporto ed una fruizione degli ampi spazi di notevole qualità che offre il territorio.

All'interno di questo progetto riveste particolare importanza il collegamento con le aree del parco del Ticino attraverso percorsi ciclopedonali: ciò per connettere il sistema urbano con quello ambientale, fondamentale è dunque la presenza dei Tracciati Guida Paesaggistici di rilevanza regionale che attraversano il comune.

Allegato: principali servizi presenti sul territorio

I Servizi Sociali

Gli interventi sono rivolti a minori, giovani, famiglie, adulti in difficoltà, anziani, disabili, per rispondere al diritto di ciascun individuo di affrontare con dignità situazioni di difficoltà personale, sociale ed economica. Il servizio collabora con diverse istituzioni pubbliche e private.

Il Servizio collabora con il Centro Anziani di Somma Lombardo attraverso attività di intrattenimento e gite culturali e gestisce inoltre le sale della Fondazione Casolo e della Sala civica Oriana Fallaci.

Servizi Educativi e Scolastici

L'Ufficio Pubblica Istruzione si occupa dell'organizzazione dei servizi di supporto scolastico, trasporto, mensa, pre-scuola, doposcuola, post-asilo ed intrattiene rapporti con le Unità Scolastiche cittadine (Istituto comprensivo L. da Vinci e Circolo Didattico Rodari) con le quali ha sottoscritto Protocolli di Intesa. L'Ufficio gestisce inoltre direttamente il personale delle cucine delle scuole materne, anche statali. Nel corso dell'estate l'Ufficio Pubblica Istruzione organizza i Centri Estivi ricreativi rivolti ai bambini delle scuole materne e ai bambini delle scuole elementari.

Di seguito si riporta l'elenco delle scuole presenti sul territorio.

SCUOLE DELL'INFANZIA (EX MATERNE)

SCUOLE DELL'INFANZIA STATALI

Galli – Via Garibaldi
Buratti – Via Salvioni
S. Mona – Piazza S. Stefano
Maddalena – Piazza Visconti - frazione Maddalena
CIRCOLO DIDATTICO RODARI – Via Visconti 12 (2 piano)
SCUOLA DELL'INFANZIA PRIVATA DI COAREZZA
Via Colombo 2 – frazione di Coarezza

SCUOLE PRIMARIE

Rodari – Via Villoresi –
Milite Ignoto – Viale Manzoni
Casolo Ginelli – Via Giovanni XXIII – frazione Maddalena
CIRCOLO DIDATTICO RODARI – Via Visconti 12 (2 piano)
Scuola Elementare Macchi - Via Marconi 4
ISTITUTO COMPRESIVO LA DA VINCI – Via Marconi

SCUOLA SECONDARIA DI PRIMO GRADO

Scuola Media L. da Vinci - Via Marconi 6
ISTITUTO COMPRESIVO LA DA VINCI – Via Marconi

SCUOLA SECONDARIA DI SECONDO GRADO

ISTITUTO PER GEOMETRI – Viale XXV Aprile
Sede staccata ISIS di Gallarate

CORSI DI FORMAZIONE PROFESSIONALE

Centro di Formazione Professionale Ticino-Malpensa
Via Visconti 12 – 1° piano
Polo per la formazione ed il lavoro dedicato ai settori aeronautico, della logistica e dei trasporti come strumento di sviluppo ed innovazione per il sistema aeroportuale
Via Leonardo da Vinci – Case Nuove

Agenda 21 C.u.v.- Somma Lombardo Comune Capofila

I Comuni del C.u.v., Consorzio Urbanistico Volontario (Somma Lombardo - Comune Capofila, Arsago Seprio, Casorate Sempione, Cardano al Campo, Ferno, Golasecca, Samarate, Vizzola Ticino), hanno avviato nel 2003 il processo di Agenda 21 Locale. L'obiettivo dell'**Agenda 21 C.u.v.** è quello di determinare impegni ed azioni per un armonico e sostenibile sviluppo del territorio:

- "armonico" perché la crescita di ogni singola comunità avvenga nel rispetto delle esigenze di tutte le componenti che vi partecipano;
- "sostenibile" perché i comportamenti singoli e collettivi abbiano come riferimento l'ambiente e l'uomo, nella consapevolezza che non c'è più consentito un uso indiscriminato delle risorse. A Somma è attivo uno sportello rivolto a cittadini e aziende che si occupa di:
 - Promozione energie alternative;
 - Segnalazione incentivi relativi alla riqualificazione energetica degli edifici esistenti;
 - Informazioni sui bandi statali, regionali e provinciali in tema di sostenibilità ambientale;
 - Iniziative promosse dall'Ente in tema di sostenibilità ambientale;

Servizio Sport e Tempo Libero

L'ufficio Sport e Tempo Libero assicura tutte le attività di coordinamento e di gestione relative alla promozione e alla diffusione della pratica sportiva sul territorio comunale. Promuove le manifestazioni sportive e ricreative sia mediante l'organizzazione diretta dell'evento sia in collaborazione con Enti ed associazioni. Concede il patrocinio, eroga contributi ed altri vantaggi economici a favore delle Associazioni per la realizzazione di manifestazioni sportive e per il tempo libero. Collabora attivamente con la Polisportiva Sommese, la Società Sportiva Sommese Calcio 1920 e i Wolves Somma per la cura, la gestione, la concessione in uso e la salvaguardia degli impianti sportivi cittadini.

Elenco Impianti sportivi esistenti:

IMPIANTI	INDIRIZZO
PISCINA COMUNALE	VIA PALESTRO, 5
PESCA SPORTIVA LAGHETTO DEI GABBIANI	VIA AL TICINO, 29
CENTRO SPORTIVO COMUNALE MOSSOLANI (calcio, atletica)	VIA NOVARA, 35
PALESTRA COMUNALE MARCONI	VIA MARCONI (polo scolastico)
PALESTRA COMUNALE VILLORESI	VIA VILLORESI (scuole Rodari)
PALESTRA COMUNALE VISCONTI	VIA VISCONTI (scuole CFP)
PALESTRA XXV APRILE	VIA XXV APRILE (Itc geometri)
CAMPO SPORTIVO COMUNALE PEDRONI (calcio)	VIA PUCCINI, 8
CAMPO SPORTIVO COMUNALE DI COAREZZA (calcio)	
CAMPI DA TENNIS	VIA MARCONI (polo scolastico)
CAMPO DA CALCETTO	Mezzana
TENSOSTRUTTURA:CAMPO DA CALCETTO, BASKET, TENNIS	VIA MARCONI (polo scolastico)
TIRO A SEGNO NAZIONALE SEZIONE SOMMA	Via per Cimbri 1
palestre PRIVATE	
KEN KYU KAI SPORTING LIBERTAS	Via del Rile 48
LINEA E SALUTE A.S.	Via Galilei 1

Elenco società sportive

	SOCIETA' SPORTIVE	INDIRIZZO
arti marziali e orienta	QWAN KI DO BACH - HO	Via Fuser 5
	KEN KYU KAI SPORTING LIBERTAS	Via del Rile 48
	SCUOLA RADICI DEL TAO	Via Mameli, 107
	SCUOLA NUMBER ONE	Via Archimede, 7
basket	NELSON BASKET	via villoresi, 36/c
	FULGOR SOMMA	via Mameli, 63
bocce	GRUPPO BOCCIOFILO ITALIA NUOVA	Piazza S. Stefano - Mezzana
Caccia e pesca	ASSOCIAZIONE PESCATORI SPORTIVI A.S.P. "ALBERTO CRIPPA"	Via Albania
	PESCATORI SOMMESI	Via Briante. 23
	ASSOCIAZIONE SPORTIVA COMUNALE FEDERCACCIATORI	Via Vignola, 9
	SEZIONE CACCIATORI LIBERI	Via Fuser, 5
	FEDERAZIONE CACCIA ITALIANA S. ALBERTO	Via Battisti, 12
calcio	A.C. COAREZZA CALCIO	Via Puccini, 8
	ASSOCIAZIONE CALCIO GIOVANNI SOMMESE	Via Puccini, 8
	S.S. SOMMESE CALCIO	Via Novara, 35
canottaggio	CANOA KAYAK CLUB SOMMA LOMBARDO	Via Locatelli, 8
	A. S. CANOTTIERI SOMMA	Via Fuser. 5
ciclismo	VELO CLUB SOMMESE	Via Visconti, 83
	ASSOCIAZIONE CICLISMO SOMMESE	Via campana, 12
	GRUPPO SPORTIVO NAZIONALE	Via Diana, 1
football americano	WOLVES SOMMA LOMBARDO	Via Vecchia Salmerina, 12
ginnastica, atletica sollevamento pesi	A.S. GINNICA SPORTING SOMMA	Via Mazzini 13
	C.S.I.	Via Mazzini, 66
	UNIONE SPORTIVA VIRTUS	Via Marconi, 34
	LINEA E SALUTE A.S.	Via Galilei 1
	GRUPPO SPORTIVO CAPRONI	Via A.da Somma 21
maneggi e scuderie	CLUB IPPICO IL VIGANO	Via Montebello, 19
	SOCIETA' IPPICA IL PRATONE	alita' brughiera di Santa Caterina
	SCUDERIA LE VIGNAZZE	Via Belvedere, 130
nuoto e sub	SPORT TEAM SOMMA L. NUOTO	Via Palestro 5
	A.S. AZZURRA SUB	Via Roma, 12
	GAMMA SUB	Via Fuser. 5
pallavolo	A.S. PALLAVOLO SOMMA	Via Fuser, 5
podistica	"AMICI SANTUARIO MADONNA DELLA GHIANDA"	Via dei Laghetti 3
	PODISTICA MEZZANESE	via locatelli, 10
scuole ballo	A.S.D. GISELLE di Romina Garzono (danza classica)	Via Locatelli,
	GRUPPO DANZA SPORTIVA INTERNATIONAL	Corso Europa
	SCUOLA DI BALLO NUMBER ONE	Via Archimede, 7
sci e alpinismo	CLUB ALPINO ITALIANO	Via Briante 23
	SCI CLUB ASSI	Via Mosters, 8
	SCI CLUB 88	Via Briante 23
tennis	TENNIS CLUB	Via B. Isaia, 32
tiro a segno	TIRO A SEGNO NAZIONALE SEZIONE SOMMA	Via per Cimbro 1
kart	SOMMA KARTING CLUB	Via Giusti, 49

Servizi erogati dal comune all'interno della rete provinciale:

Informagiovani e Informalavoro: sono servizi di informazione ed orientamento gratuiti coordinati dalla Provincia di Varese e gestiti dai Comuni del territorio che hanno aderito alla rete provinciale.

L'InFormaGiovani è un servizio dedicato ai giovani ed alle loro esigenze ed offre informazioni riguardanti tutte le principali fasi della loro vita di relazione: viaggi e vacanze, tempo libero, sport, vita sociale e sanità, mobilità internazionale.

I destinatari del servizio InFormaLavoro sono i singoli cittadini (giovani e adulti), le imprese, le scuole e le famiglie. L'IFL offre l'opportunità di accedere con metodo alle prime informazioni utili e necessarie per effettuare la ricerca di lavoro. Mette, infatti, a disposizione informazioni sulla normativa in materia del mercato del lavoro e sulle opportunità lavorative private e pubbliche del territorio.