



COMUNE DI BESOZZO  
Provincia di Varese

Dicembre 2025

MASTERPLAN PER L'ATTUAZIONE AUR1 AMBITO "EX CARTIERA MUNKSJÖ"



Paolo Luigi Poloni Architetto - PLPstudio  
Renders @ANOTHER.BORING.ARTIST

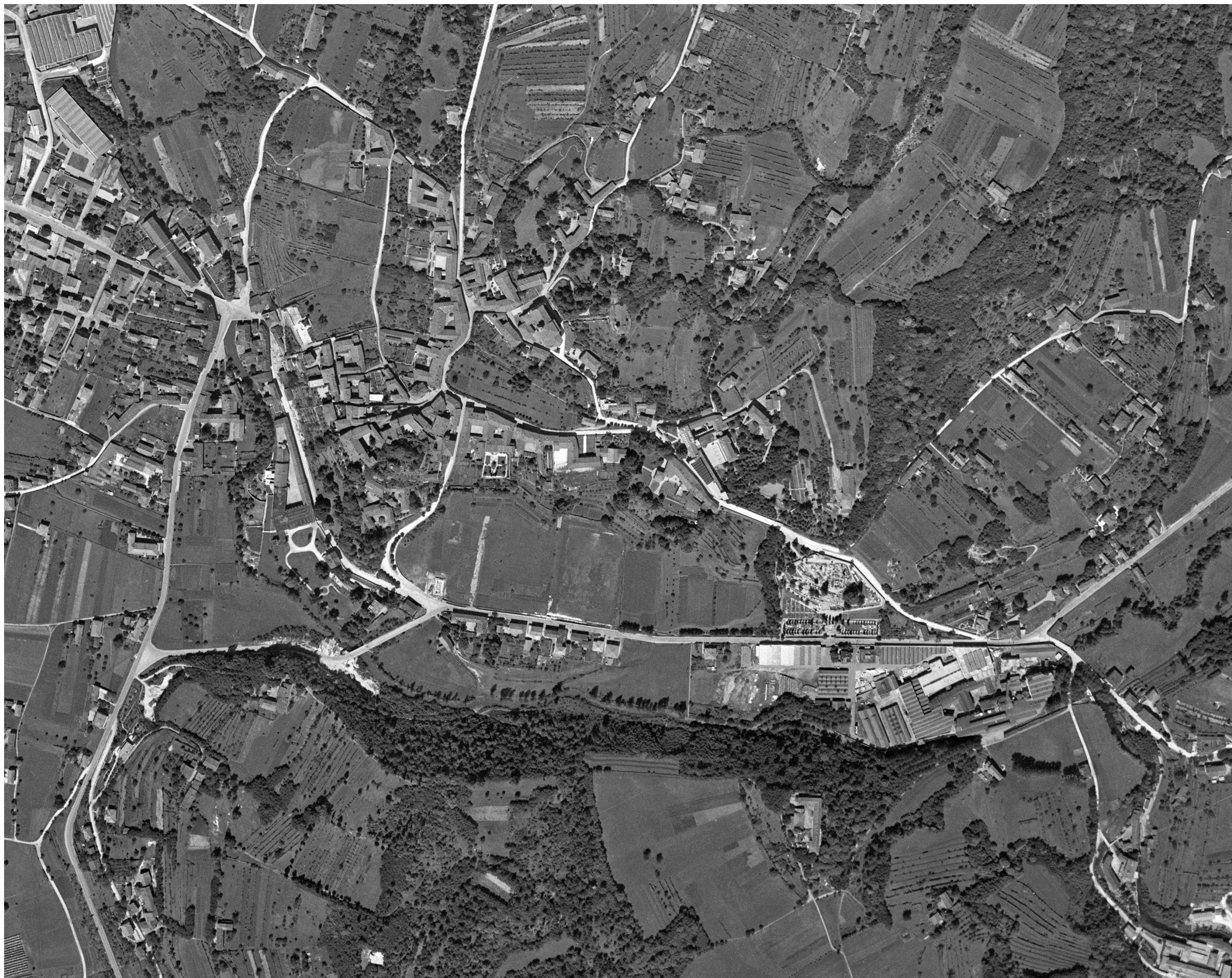


## Fra storia industriale e contesto ambientale

Per storia, estensione e posizione strategica, l'intervento di rigenerazione dell'area dell'ex Cartiera di Besozzo riveste un ruolo di primaria importanza non solo alla scala locale, ma anche in rapporto al più ampio contesto territoriale in cui si inserisce. Il comparto rappresenta infatti un nodo significativo all'interno della struttura urbana e paesaggistica del territorio, configurandosi come occasione rilevante di riqualificazione e riequilibrio tra ambiente costruito e sistema naturale.

L'analisi delle cartografie storiche ha evidenziato, da un lato, il profondo radicamento della vocazione produttiva e industriale del sito, che ha contribuito in modo determinante allo sviluppo economico e urbano di Besozzo; dall'altro, ha messo in luce l'evoluzione dell'impianto urbanistico in un contesto di elevato valore ambientale e paesaggistico. Nel corso del tempo, tale contesto è stato interessato da processi di urbanizzazione che hanno progressivamente inciso sulla qualità e sulla continuità delle risorse ambientali, determinando una riduzione delle componenti naturali e un indebolimento delle relazioni ecologiche originarie.

In questo quadro, il masterplan si pone come strumento strategico volto a reinterpretare il ruolo dell'area, restituendo valore al patrimonio storico-industriale e promuovendo al contempo un modello di trasformazione sostenibile, capace di ricostruire un equilibrio tra memoria del luogo, nuove funzioni urbane e sistema ambientale.



anno 1953

0 200 m



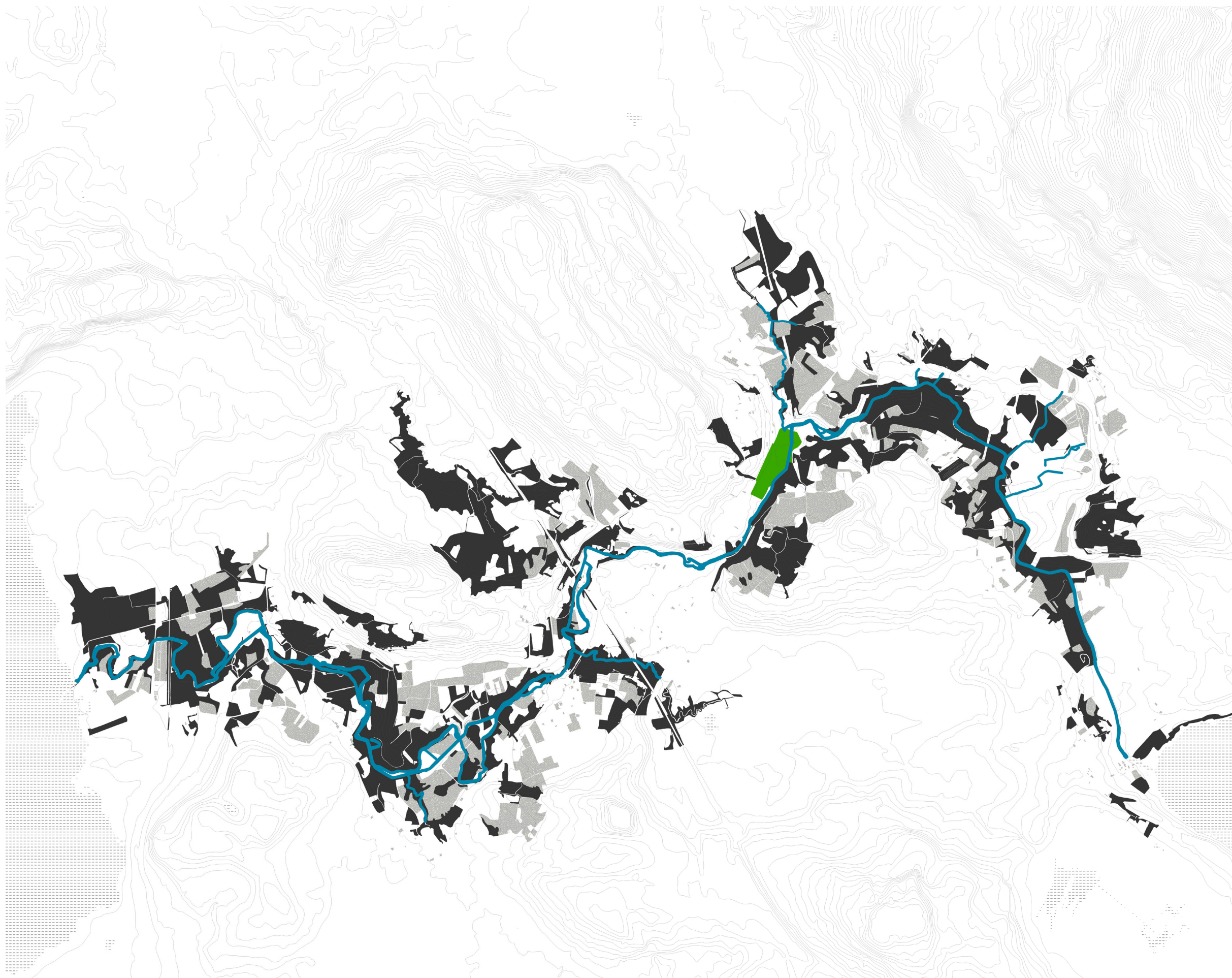


## Sistema delle aree verdi da lago a lago

L'area dell'ex Cartiera si colloca all'interno di un sistema verde di rilevanza territoriale riconducibile al corridoio ecologico del fiume Bardello, costituendo un elemento strategico per la ricomposizione e il rafforzamento delle relazioni ambientali e paesaggistiche del contesto. Tale sistema si caratterizza per la presenza articolata di ambiti boscati, aree agricole e spazi naturali più o meno continui, che nel loro insieme definiscono una matrice ecologica di elevato valore.

Allo stato attuale, il sedime dell'ex Cartiera rappresenta un elemento di discontinuità e frammentazione di questo sistema, interrompendo la continuità ecologica e limitando la fruibilità pubblica del paesaggio fluviale. In questo senso, l'intervento di rigenerazione si configura come un'occasione rilevante di ripristino ambientale e di riqualificazione funzionale, capace di restituire permeabilità ecologica e accessibilità al sistema verde esistente.

Il disegno del masterplan assume pertanto come obiettivo prioritario la ricucitura e la valorizzazione di tale sistema, attraverso la realizzazione di un parco verde esteso, continuo e strutturato, in grado di integrare le componenti naturali preesistenti e di offrire nuovi spazi di fruizione pubblica. Il parco si configura come infrastruttura ambientale e sociale di grande valore, capace di coniugare qualità paesaggistica, sostenibilità ecologica e uso collettivo, rafforzando il ruolo dell'area come cerniera tra il tessuto urbano e il paesaggio naturale del fondovalle.

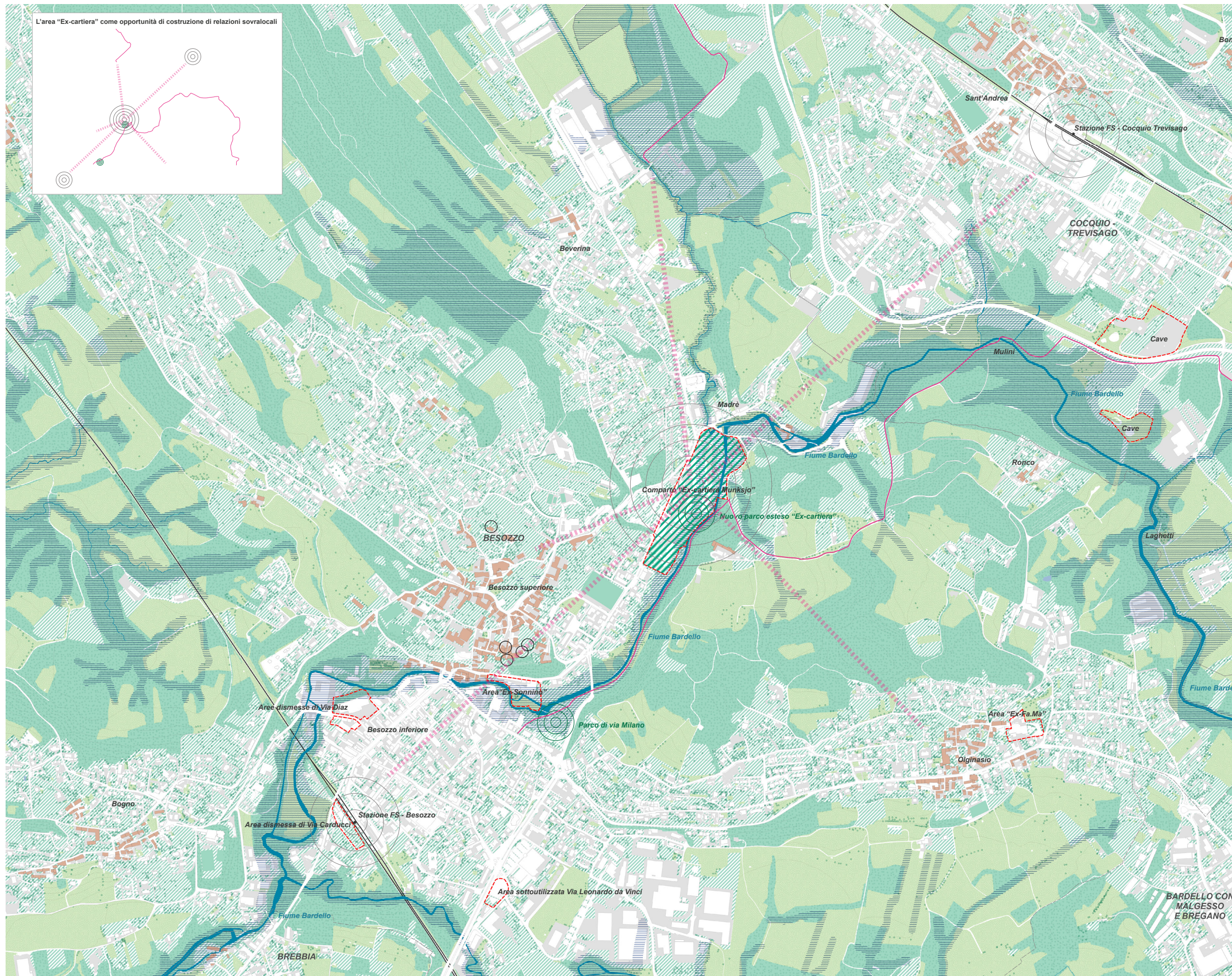


- sistema delle aree boscate
- sistema delle aree agricole
- Area Ex cartiera

0 1 Km





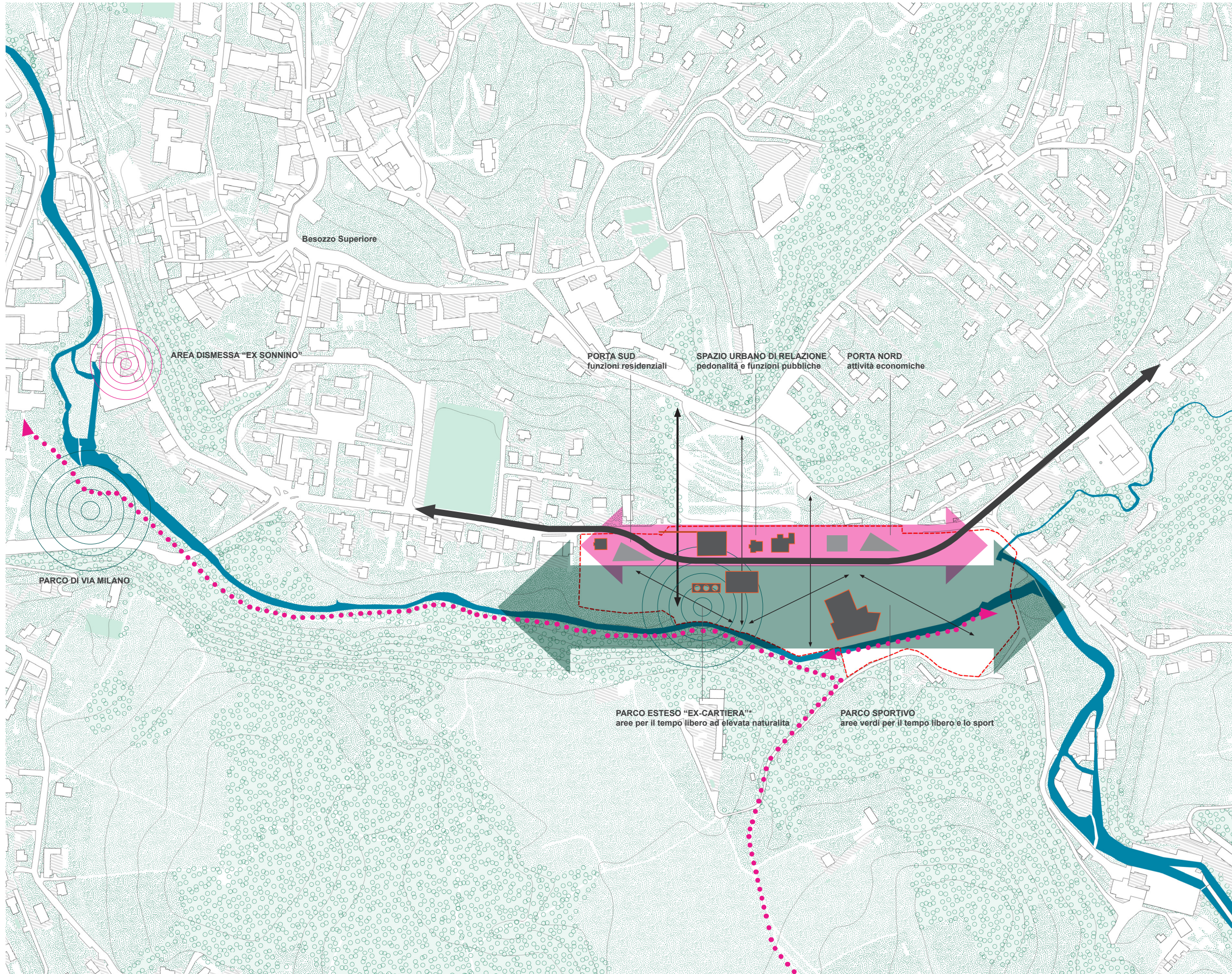


Sotto il profilo dell'accessibilità e della mobilità lenta, l'area dell'ex Cartiera si colloca in una posizione di particolare rilevanza, trovandosi in prossimità di un nodo di connessione tra percorsi ciclabili di scala territoriale. Tale configurazione consente di garantire un'elevata accessibilità non solo dall'abitato di Besozzo, ma anche dai comuni limitrofi e, più in generale, da un ambito provinciale più ampio, rafforzando il ruolo dell'area come spazio pubblico di riferimento sovralocale.

La collocazione baricentrica rispetto alla stazione ferroviaria di Besozzo e alla stazione ferroviaria di Cocquio Trevisago rappresenta inoltre un elemento strategico per l'integrazione tra mobilità dolce e trasporto pubblico su ferro. Questa condizione offre la possibilità di raggiungere il sito anche da contesti territoriali più distanti, attraverso una rete di percorsi ciclabili e pedonali in parte già esistenti e in parte da potenziare e qualificare.

In tale quadro, il masterplan assume la mobilità lenta come infrastruttura strutturante del progetto, promuovendo la continuità, la sicurezza e la leggibilità dei tracciati, e favorendo un sistema di accessi diffusi e intermodali. L'obiettivo è quello di valorizzare l'area come nodo di scambio e come destinazione facilmente fruibile, capace di incentivare modalità di spostamento sostenibili e di rafforzare le connessioni tra il sistema urbano, il paesaggio fluviale e il territorio circostante.





L'impostazione del masterplan si fonda, tra gli elementi strategici principali, sulla necessità di ridefinire il tracciato della Strada Statale 629, attualmente collocata in una posizione fortemente condizionata dalla prossimità del perimetro cimiteriale e del sedime dell'ex Cartiera. Tale configurazione genera una evidente strozzatura infrastrutturale, con criticità rilevanti in termini di sicurezza, legate alla limitata visibilità, all'ineadeguatezza della sezione stradale e alla stretta prossimità degli accessi al cimitero e all'area dell'ex complesso industriale.

Il masterplan propone pertanto uno slittamento del tracciato stradale verso valle, soluzione che consente di superare le attuali criticità e di riorganizzare in modo più efficace le relazioni tra infrastruttura, spazio urbano e sistema del verde. Questo intervento genera, da un lato, un nuovo "transetto urbano" capace di ricucire in condizioni di maggiore sicurezza l'area cimiteriale con gli spazi adiacenti, migliorando l'accessibilità e la qualità degli attraversamenti; dall'altro, libera una porzione significativa di suolo che consente la realizzazione di un ampio parco pubblico, dotato di una rinnovata e ampia visibilità dalla viabilità principale, rafforzandone il ruolo urbano e paesaggistico.

All'interno del parco, il mantenimento selettivo di alcuni edifici industriali esistenti contribuisce a definire l'ampiezza e l'articolazione spaziale dell'area verde, preservando la memoria storica del sito e conferendo riconoscibilità e identità agli spazi aperti. Le nuove edificazioni a destinazione residenziale e commerciale si attestano invece sui due fronti principali dell'area, configurandosi come vere e proprie porte di accesso al nuovo sistema urbano e paesaggistico. Tali ingressi risultano ulteriormente qualificati dalla presenza di alcuni edifici esistenti dell'ex Cartiera, integrati nel nuovo assetto come elementi di continuità tra passato industriale e nuova configurazione funzionale dell'area.



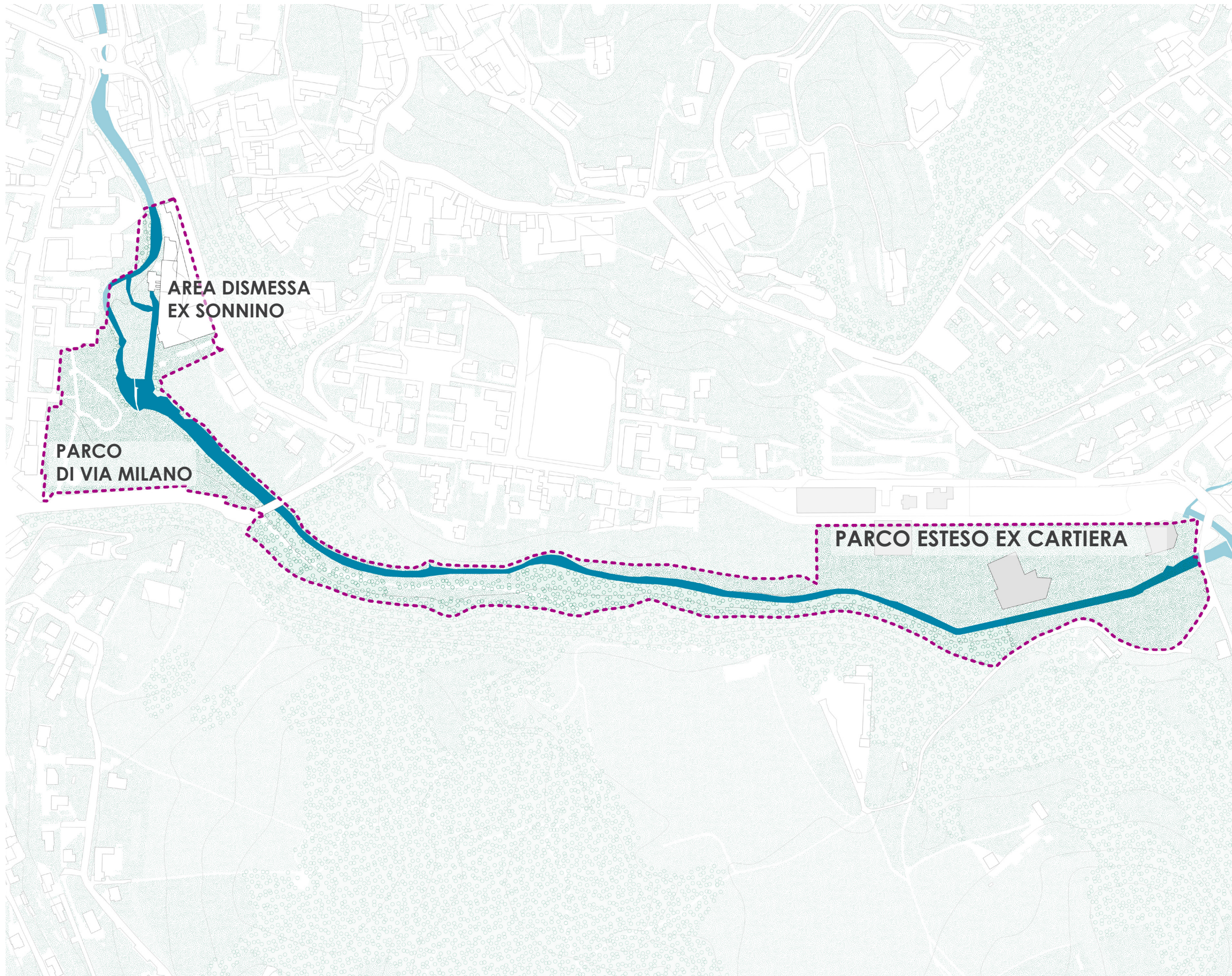
## Un nuovo sistema di aree verdi urbane

Il progetto di recupero dell'area dell'ex Cartiera, unitamente alla realizzazione del nuovo Parco, si inserisce all'interno di un più ampio sistema di spazi verdi strutturati lungo il corso del fiume Bardello, assumendo un ruolo strategico nella ricomposizione del paesaggio fluviale e del sistema ambientale urbano. L'intervento non si configura quindi come un episodio isolato, ma come parte integrante di una rete di aree verdi con funzioni ecologiche, paesaggistiche e fruibili di scala territoriale.

Il Parco dell'ex Cartiera si definisce come un tassello fondamentale di questo sistema, caratterizzato da una forte valenza ambientale e da un'elevata accessibilità pubblica. La sua posizione consente di rafforzare le connessioni ecologiche lungo l'asse del Bardello e, al contempo, di ampliare le opportunità di fruizione dello spazio aperto, offrendo percorsi, aree di sosta e spazi attrezzati in continuità con il paesaggio naturale del fondovalle.

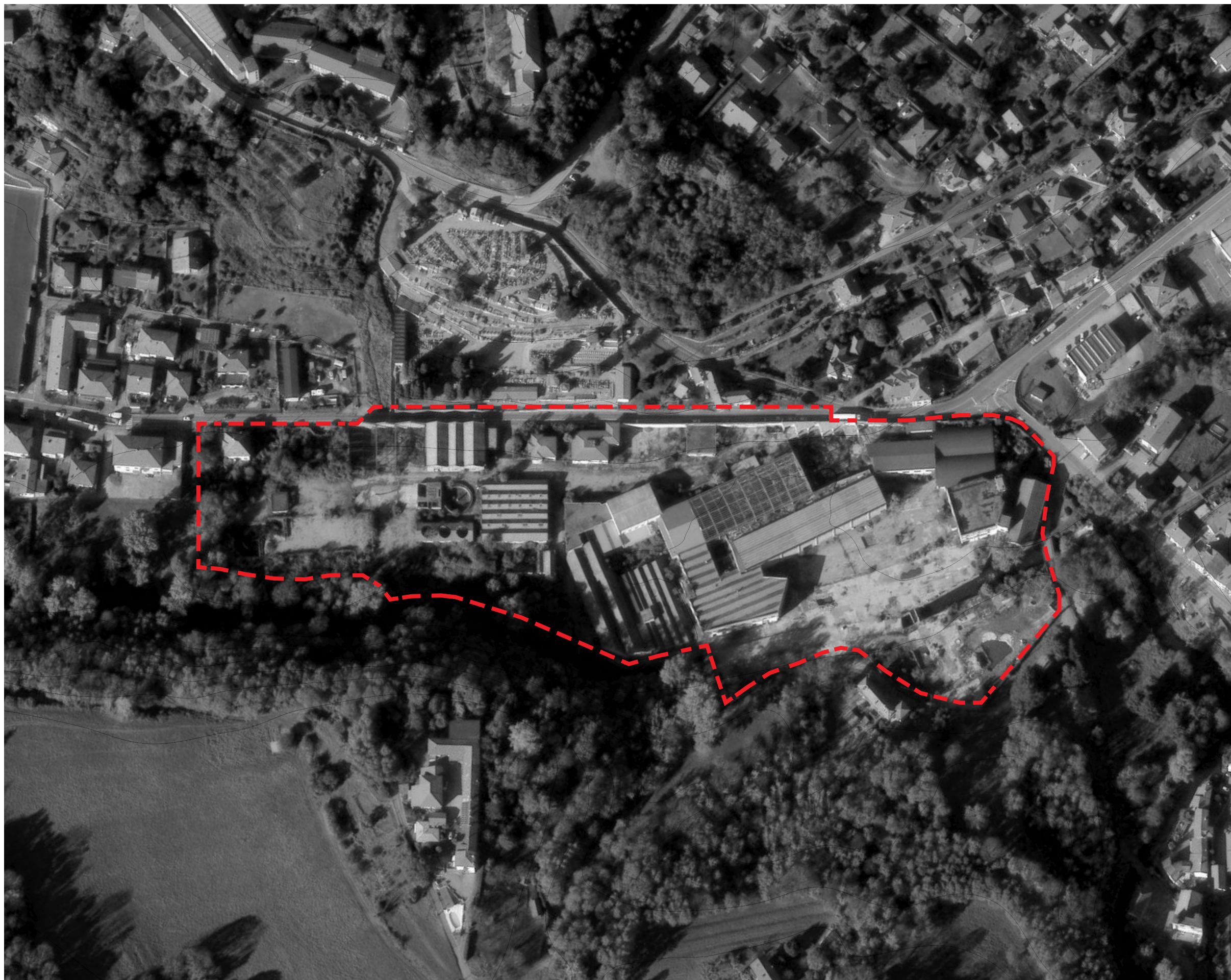
Attraverso la rete dei percorsi pedonali e ciclabili lungo il fiume, il nuovo Parco si collega direttamente al Parco di via Milano e all'area dell'ex Copertificio Sonnino, contribuendo alla costruzione di un sistema unitario e continuo di spazi verdi. Tale sistema permette la configurazione di un unico grande parco urbano lineare, capace di mettere in relazione differenti ambiti della città e di costituire un'infrastruttura verde di riferimento per la comunità locale e per il territorio circostante.

In questo quadro, il masterplan assume il sistema del verde come elemento strutturante della trasformazione, promuovendo un modello di rigenerazione urbana orientato alla sostenibilità ambientale, alla qualità dello spazio pubblico e alla valorizzazione delle risorse naturali esistenti.





## L'area dell'ex cartiera



L'area dell'ex Cartiera si configura oggi come un vasto comparto dismesso, interessato da un profondo e progressivo processo di trasformazione urbana e ambientale. Divenuta di proprietà pubblica, l'area richiede un cambiamento di ruolo sostanziale, passando da insediamento produttivo dismesso e fortemente impattante sul contesto urbano a risorsa strategica per la collettività e per il sistema territoriale di riferimento.

Le azioni già avviate rappresentano i primi passaggi concreti di questo percorso di rigenerazione. In particolare, la demolizione selettiva degli edifici incongrui, il progressivo intervento di rinaturalizzazione delle sponde del fiume Bardello, la desigillazione di ampie superfici precedentemente impermeabilizzate e la realizzazione dei primi spazi sportivi accessibili al pubblico costituiscono i primi tasselli di un processo articolato e di lungo periodo.

Tali interventi preliminari anticipano e orientano le strategie del masterplan, ponendo le basi per una restituzione graduale dell'area alla comunità, sia in termini ambientali che fruitivi. Il progetto complessivo si propone infatti di accompagnare e consolidare questo processo, trasformando progressivamente l'ex Cartiera in un sistema di spazi aperti, attrezzature e funzioni urbane integrate, capace di coniugare qualità ambientale, memoria del luogo e nuovi usi collettivi.

Superficie territoriale: 51.300 mq

scala - 1:2.000



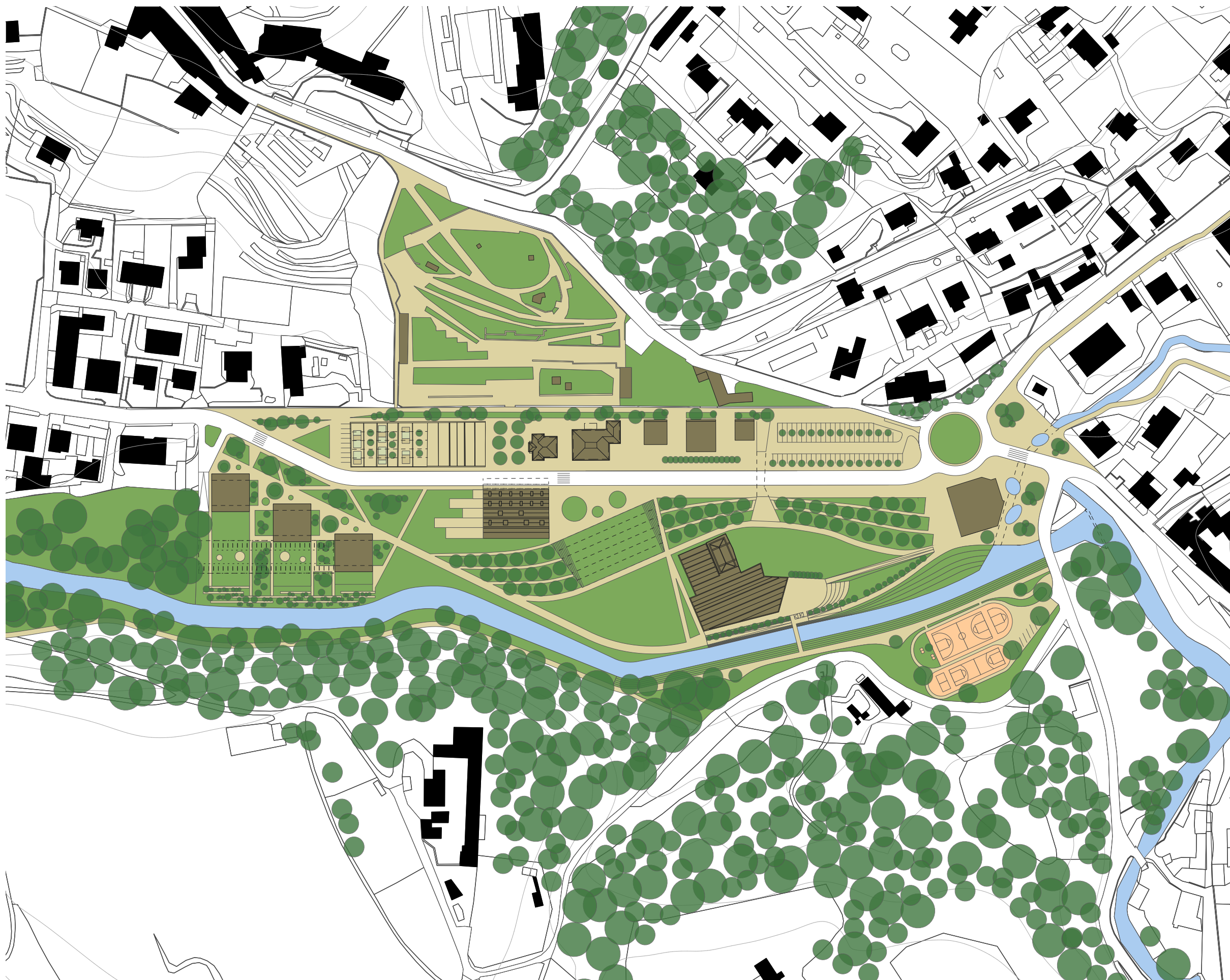




scala - 1:2.000







Il Masterplan dell'area dell'ex Cartiera si fonda su quattro elementi strutturanti, tra loro strettamente integrati, che definiscono l'impianto generale della trasformazione urbana, paesaggistica e infrastrutturale del comparto.

Il primo elemento riguarda la realizzazione di un grande parco verde pubblico, concepito come infrastruttura ambientale e spazio di fruizione collettiva. Il parco accoglie funzioni sportive e ricreative all'aperto e integra il recupero e la rifunzionalizzazione di alcuni edifici storici dell'ex complesso produttivo, destinati a ospitare nuove funzioni pubbliche, culturali e di servizio. In tal modo, il progetto valorizza la memoria industriale del luogo, inserendola all'interno di un sistema di spazi aperti di elevata qualità paesaggistica.

Il secondo elemento consiste nella definizione di un nuovo "transetto urbano", configurato come spazio pubblico prevalentemente pedonale in adiacenza all'area cimiteriale. Questo ambito è concepito come luogo di mediazione tra il tessuto urbano e il nuovo parco e ospita funzioni di servizio a supporto delle attività cimiteriali, oltre a nuove funzioni pubbliche e piccole attività commerciali di prossimità. Il transetto urbano assume quindi il ruolo di cerniera urbana e di spazio di relazione, contribuendo a qualificare l'accesso all'area e a rafforzarne la riconoscibilità.

Il terzo elemento del masterplan è rappresentato dalla realizzazione di un'area a prevalente destinazione residenziale, collocata in immediata continuità con il sistema urbano esistente. Tale ambito è progettato per garantire un inserimento coerente nel tessuto edilizio circostante, favorendo la permeabilità degli spazi, la qualità degli affacci verso il parco e una stretta relazione tra spazi privati e spazi pubblici.

Il quarto elemento riguarda la riorganizzazione del sistema viabilistico, attraverso la deviazione del tratto della Strada Statale 629 all'interno del sedime dell'ex Cartiera e la contestuale realizzazione di un nuovo svincolo viabilistico in corrispondenza dell'intersezione con via Gorini. Questo intervento consente il declassamento del tratto stradale compreso tra il cimitero e l'attuale muro perimetrale dell'ex Cartiera, permettendo la trasformazione di tale segmento in uno spazio pubblico urbano, identificato come transetto urbano. La riorganizzazione della viabilità contribuisce così a migliorare la sicurezza, la qualità dello spazio pubblico e l'integrazione tra infrastruttura, parco e tessuto urbano.

scala - 1:2.000

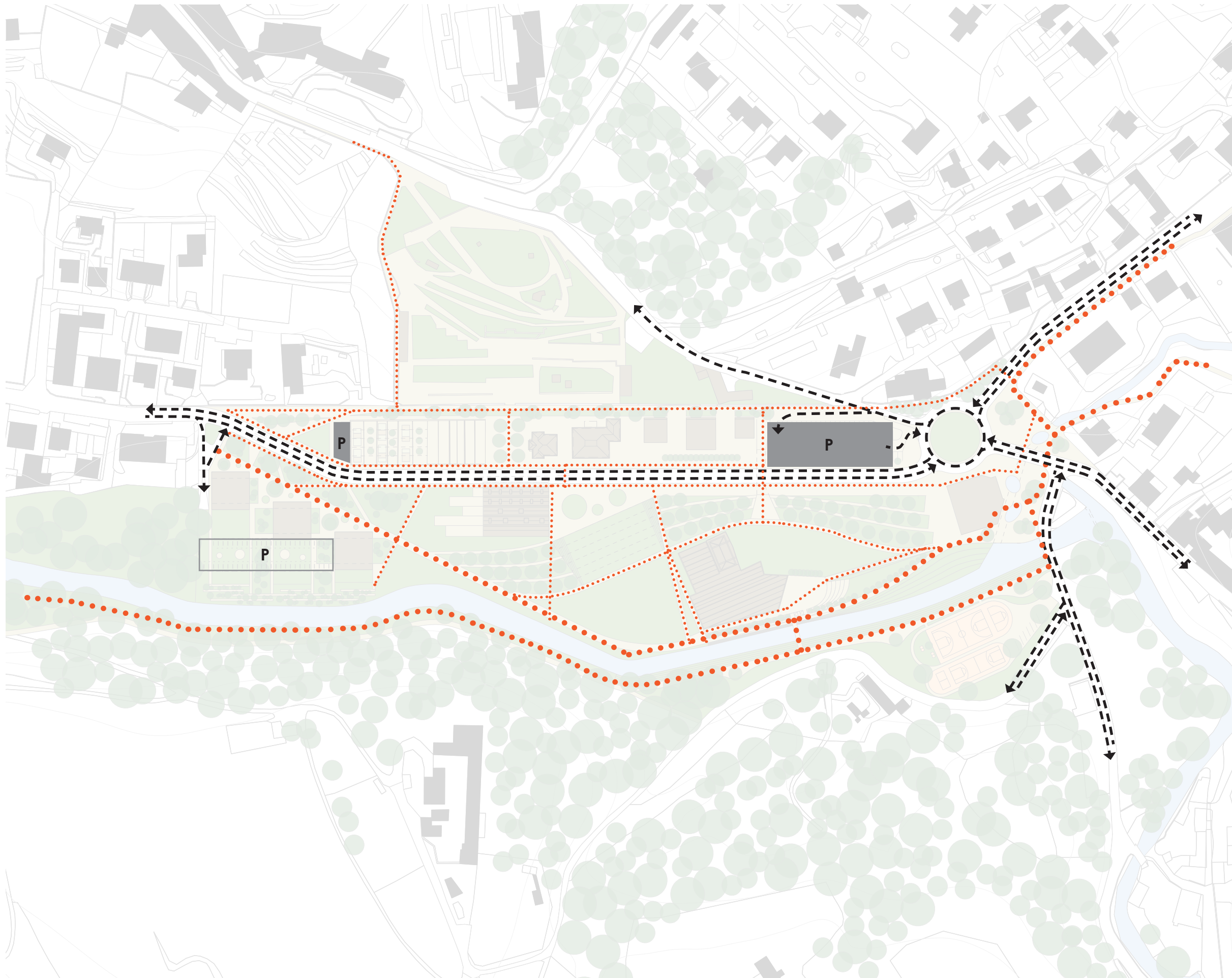




Il nuovo sistema della mobilità è strutturato a partire dalla realizzazione di una rete articolata di percorsi pedonali e ciclabili, concepita per garantire una connessione efficace e continua con la rete dei tracciati esistenti, in particolare in relazione al centro urbano. Tale sistema assicura un'elevata permeabilità dell'area, favorendo l'accessibilità diffusa e la fruizione in sicurezza degli spazi pubblici, e promuove modalità di spostamento sostenibili e compatibili con le funzioni previste dal masterplan.

Parallelamente, la riorganizzazione della viabilità veicolare, basata sulla deviazione del tratto della Strada Statale 629, sulla realizzazione di una nuova rotonda finalizzata alla fluidificazione del traffico e sull'inserimento di un sistema di nuovi parcheggi, consente di mantenere sostanzialmente invariati i flussi di traffico rispetto allo stato di fatto. L'intervento garantisce al contempo una migliore accessibilità all'area e una maggiore sicurezza complessiva della circolazione.

Il nuovo assetto viabilistico è progettato per favorire la convivenza equilibrata tra traffico automobilistico, mobilità pedonale e ciclabile, attraverso l'adozione di adeguati accorgimenti progettuali, quali la moderazione della velocità, la chiara gerarchizzazione dei percorsi e la qualità degli attraversamenti. In questo modo, il sistema della mobilità contribuisce in maniera determinante alla qualità dello spazio pubblico e all'integrazione funzionale tra le diverse componenti del masterplan.



- ● ● ● ● Principali percorsi ciclabili
- ..... Percorsi pedonali
- - - - - Viabilità veicolare
- P** Parcheggi pubblici
- P** Parcheggi privati (interrati)

scala - 1:2.000





**1**  
Nuova rotondella

*Riferimenti progettuali*

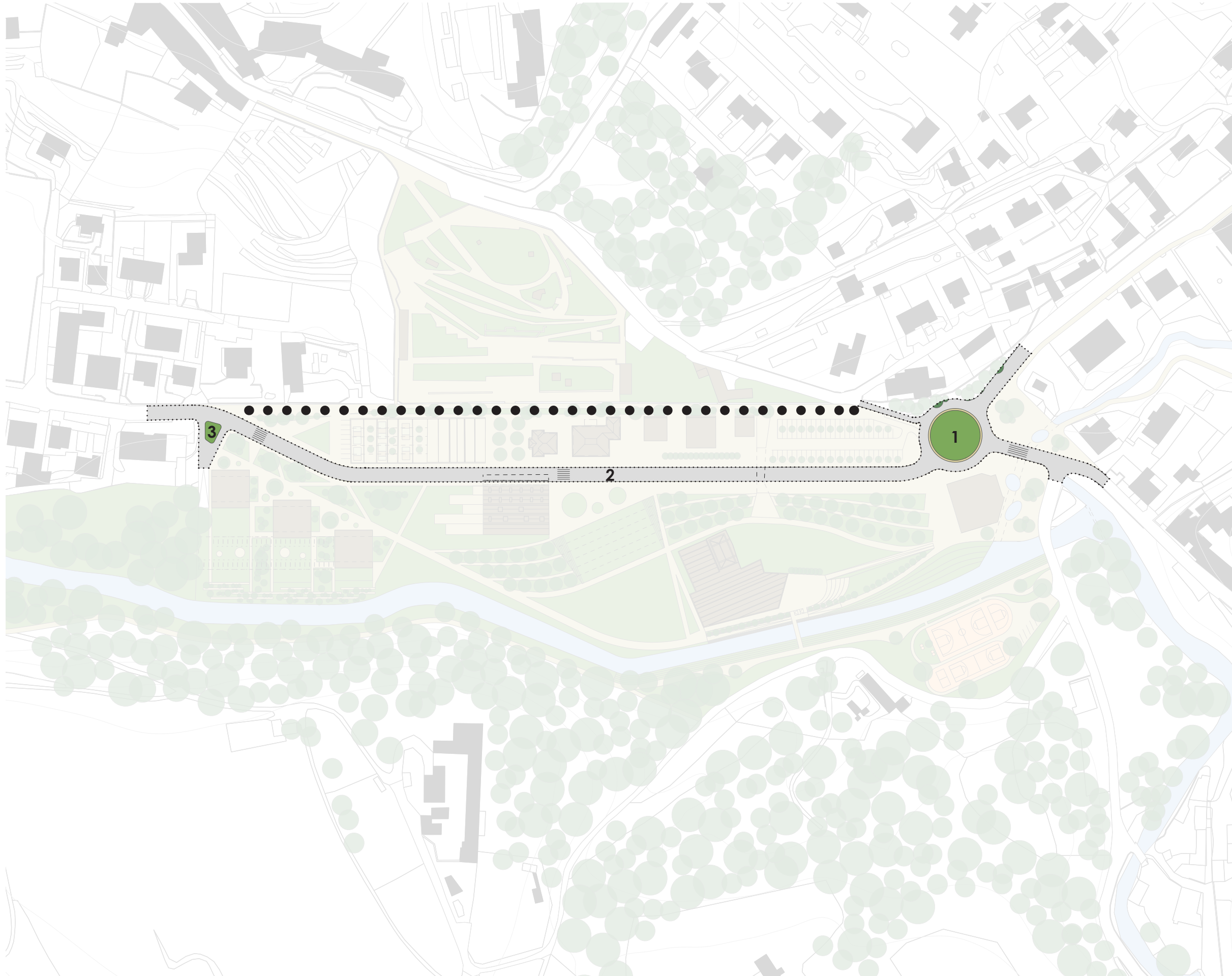


*Bryggervangen and Skt. Kjelds Plads, Copenhagen - City of Copenhagen*

**2**  
Nuovo tratto viabilistico s.s. 629

**3**  
Nuovo accesso alle Residenze  
(eventualmente semaforizzato in abbinamento all'attraversamento pedonale)

● ● ● ●  
Alternativa viabilistica: mantenimento della viabilità esistente integrata dalle opportune opere di messa in sicurezza in caso di realizzazione posticipata della nuova tratta viabilistica della s.s. 629 rispetto alle opere pubbliche del masterplan.



scala - 1:2.000





## Parco "Ex cartiera" - verde e spazi pubblici

- 1**  
Campi da Basket/Pallavolo
- 2**  
Spazio verde di discesa al fiume
- 3**  
Edificio storico protetto, recuperato con destinazione multifunzionale
- 4**  
Area verde libera per il gioco e lo sport

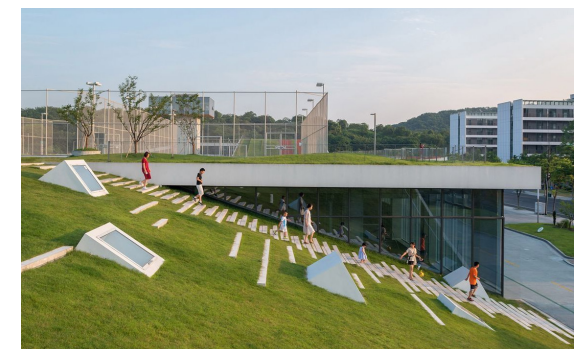
### Riferimenti progettuali



Atom Park, Dessen, Belgio

- 5**  
Passaggio ipogeo di ingresso al Parco:  
percorso sicuro sotto alla nuova strada,  
che sfrutta il dislivello esistente
- 6**  
Piazza e tarrazza sul parco
- 7**  
Struttura sportiva integrata nel verde  
(ev. area per il pattinaggio)

### Riferimenti progettuali



Hangzhou Cloud Town Exhibition Centre,  
Hangzhou - Approach Design

- 8**  
Edificio storico recuperato con spazio outdoor  
multifunzionale per eventi, mostre, e altro
- 9**  
Fascia verde di arretramento e protezione  
verso il nuovo insediamento residenziale

scala - 1:2.000

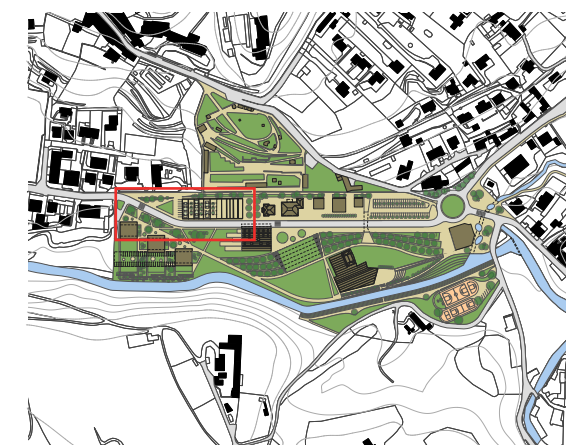






Paolo Luigi Poloni Architetto - PLPstudio  
Renders @ANOTHER.BORING.ARTIST

Sistema di ingresso al parco - Porta Sud





## Piazza sull'acqua

**1**  
Piazza sull'acqua

**2**  
Edificio storico recuperato con  
destinazione multifunzionale da definire

### Riferimenti Progettuali



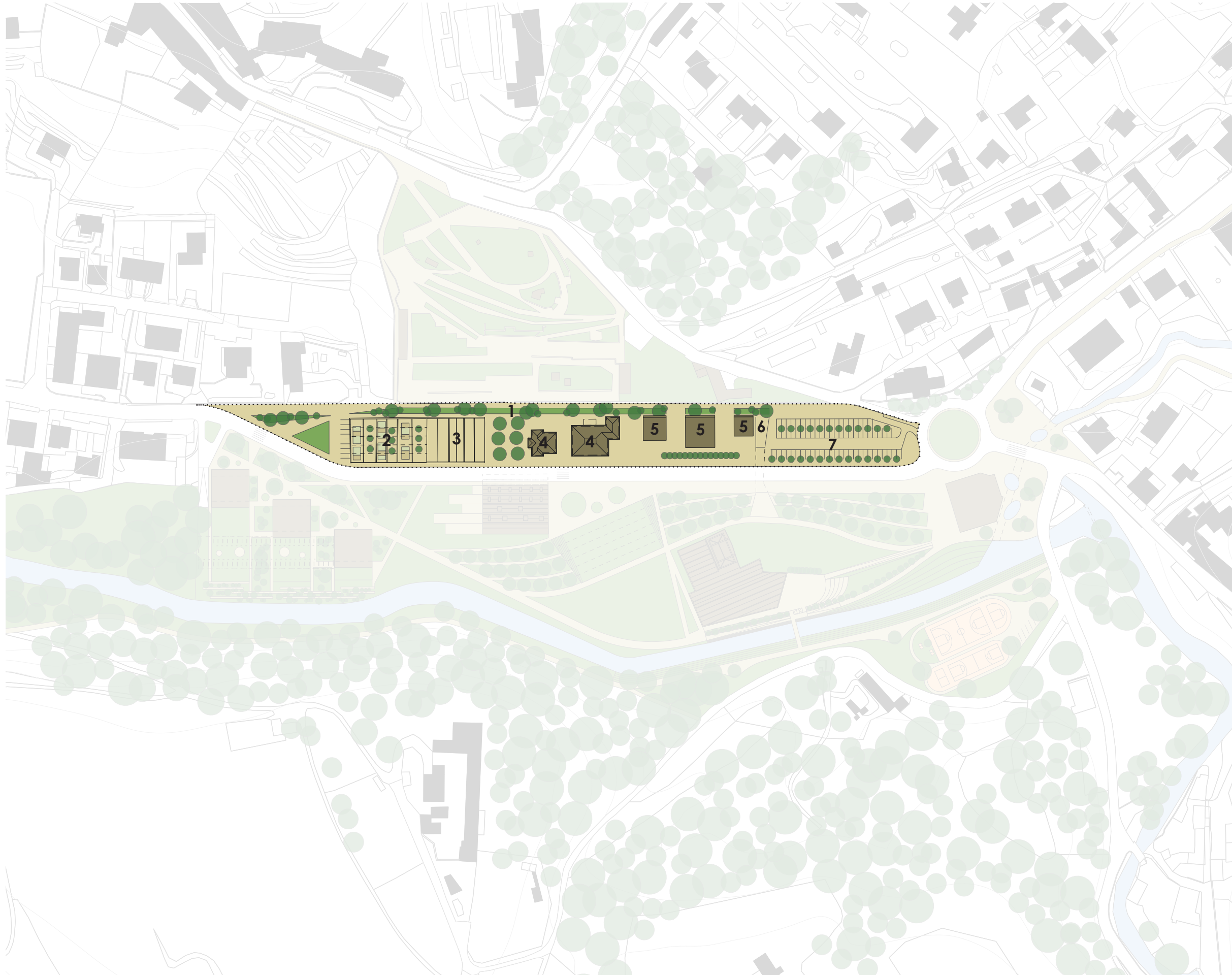
*Place des fleurs de macadam, Montreal*



*Water square, Rotterdam*







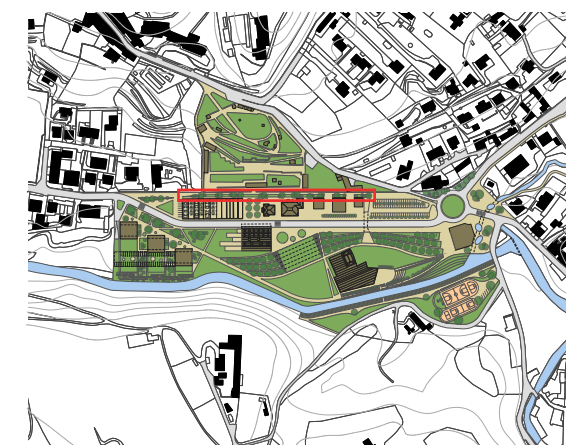
- 1**  
Asse verde pedonale
- 2**  
"Giardino segreto": spazi per attività di giardinaggio, coltivazione ed attività colastico educative
- 3**  
Recupero dei padiglioni esistenti quali spazi di supporto cimiteriali
- 4**  
Edifici storici recuperati con destinazione di servizio e supporto
- 5**  
Attività commerciali e di prossimità
- 6**  
Passaggio sicuro verso il parco
- 7**  
Parcheggio pubblico





Paolo Luigi Poloni Architetto - PLPstudio

Asse verde centrale pedonale





## Nuove Residenze



- 1**  
Nuovi volumi residenziali
- 2**  
Aree verdi pertinenziali ad uso esclusivo delle residenze
- 3**  
Aree verdi passanti quali elementi di permeabilità visiva
- 4**  
Accesso ai parcheggi privati
- 5**  
Consolidamento spondale del fiume



*Boulevard pedonale sul fronte Nord est*

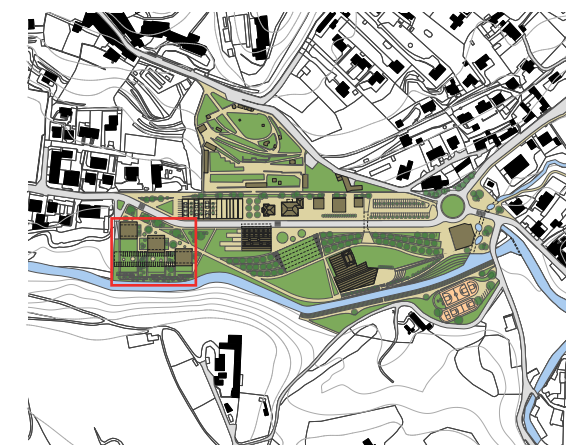


*Area verde intorno alle residenze*

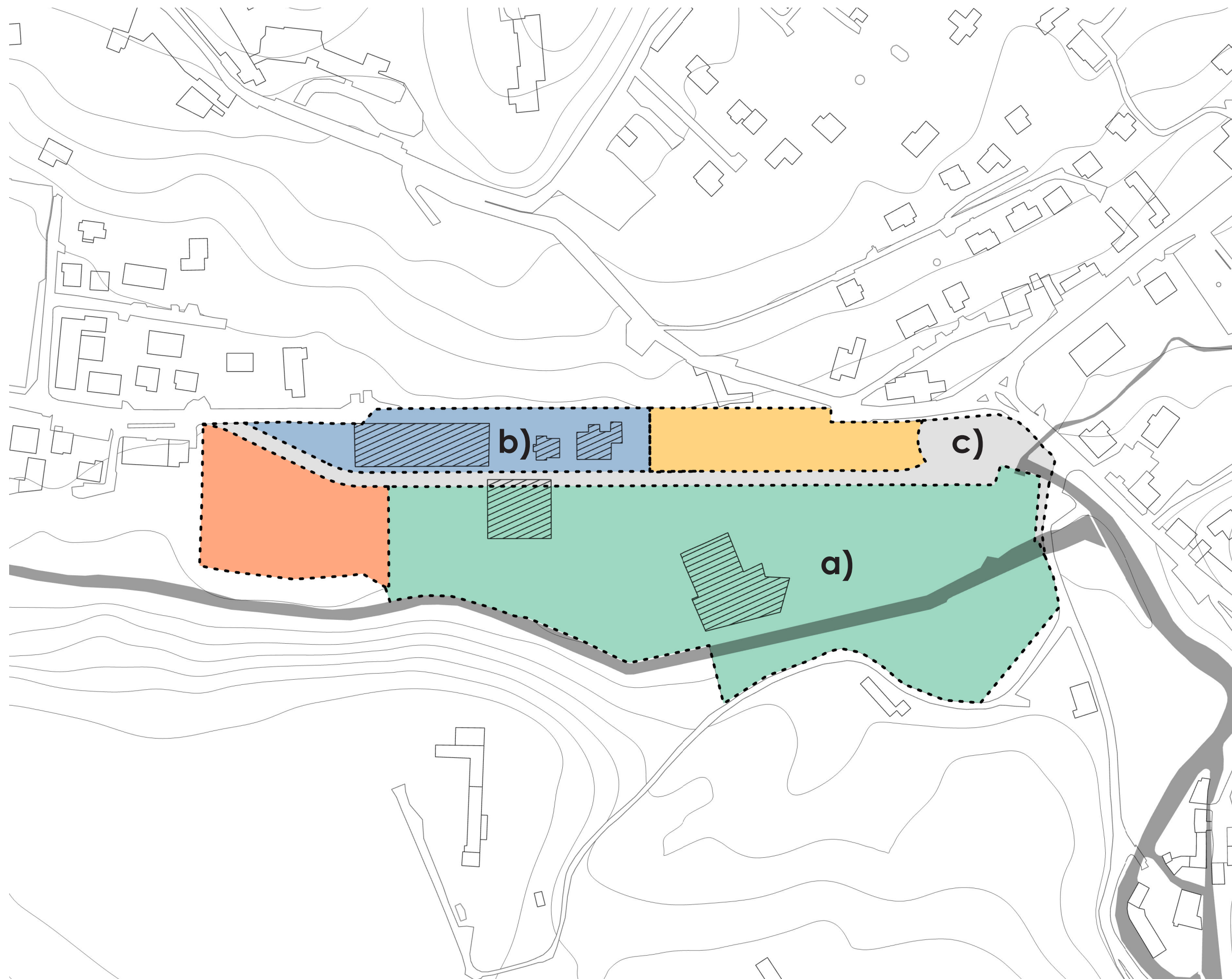




Nuovo comparto residenziale







## a) Aree di riqualificazione ambientale e di conservazione/recupero storico-testimoniale per la definizione di un nuovo parco verde di carattere fruttivo, naturale e paesaggistico.

All'interno di tale superficie è prevista la realizzazione di spazi aperti per funzioni sport e tempo libero, il recupero di manufatti di valore storico-culturale esistenti per uso ricreativo e, "una tantum", la possibilità di nuova edificazione per una superficie lorda (SL) complessiva non superiore a 2.500 mq. In tal caso la capacità edificatoria è in ogni caso vincolata a funzioni per servizi.

L'area si costituirà come grande parco unitario fruibile dalla cittadinanza, garantendo alti livelli di naturalità soprattutto nelle aree più prossime all'asta fluviale del fiume Bardello. Il Parco sarà luogo di ripristino ambientale e ospiterà inoltre opere di mitigazione relative alla nuova infrastruttura viabilistica relativa al punto c) garantendo i principi di invarianza idraulica, favorendo la capacità di infiltrazione dei suoli e il deflusso delle acque in caso di fenomeni estremi pluviali e fluviali.

ST = 30.000 mq

SL max = 2.500 mq (esclusivamente riferita alla nuova edificazione)

## b) Aree per il nuovo transetto urbano.

Nell'area è prevista la realizzazione di un nuovo "Transetto urbano" attraverso la pedonalizzazione di un tratto di s.s.629 attualmente presente fra il sedime dell'ex cartiera e l'area cimiteriale. La definizione di un nuovo spazio pubblico, il recupero dei manufatti esistenti per funzioni pubbliche e il reperimento di nuovi posti auto di servizio sono elementi costitutivi di tale comparto funzionale.

ST = 6.000 mq

## c) Aree per la nuova infrastruttura viabilistica.

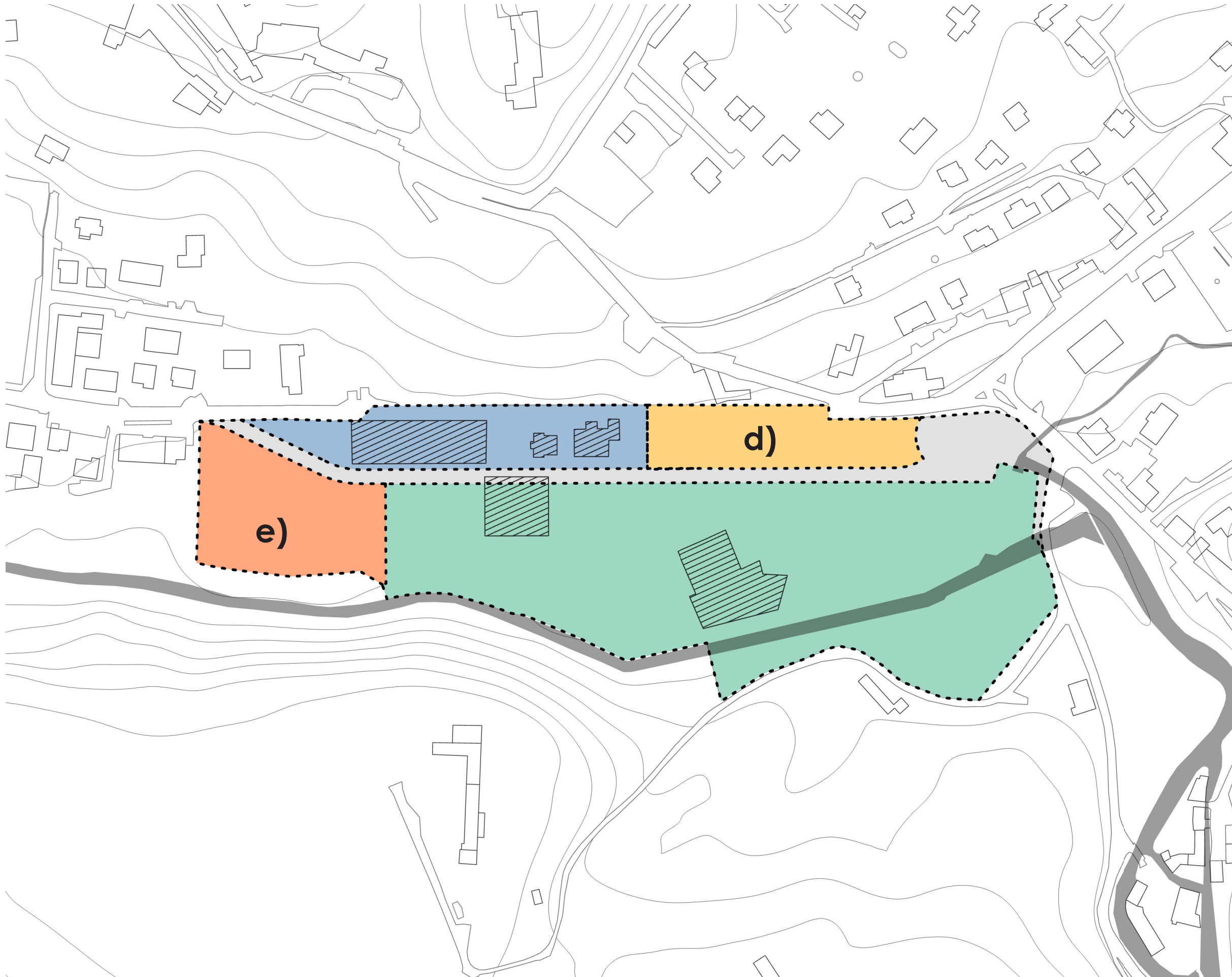
Aree per la realizzazione del nuovo tratto viabilistico della s.s.629 a seguito del declassamento ad area pedonale/ciclabile del tratto oggi compreso tra le aree cimiteriale e il sedime dell'ex cartiera.

ST = 5.000 mq

scala - 1:2.000







## d) Aree per attività.

Nell'area è prevista la realizzazione di piccole unità per attività economiche, terziarie e/o commerciali. L'area deve garantire una unitarietà del disegno dello spazio pubblico con l'area b) ponendosi come parte funzionale pienamente integrata ad essa. È auspicabile il recupero del muro in mattoni esistente quale elemento guida nella definizione ed integrazione dei nuovi volumi.

L'area per le attività economiche dovrà soddisfare l'ulteriore dotazione di servizi ed attrezzature pubbliche, oltre ai parcheggi, mediante monetizzazione, destinata quale standard qualitativo alla sistemazione delle aree a verde fruitivo. Da attuare mediante Piano Attuativo (PA).

ST = 4.300 mq

IT max = 0,25 mq/mq

SL max = 1.075 mq

## e) Aree per funzioni residenziali.

Nell'area è prevista la realizzazione di funzioni residenziali. Oltre alla capacità edificatoria propria definita dal PGT (IT: 0,15 mq/mq), parte dell'area dovrà essere destinata ad ospitare la capacità edificatoria derivata da altre aree cedute all'ente comunale per servizi e/o per altri obiettivi di interesse pubblico volti alla realizzazione del masterplan. La capacità edificatoria massima ammessa (costituita da IF capacità edificatoria propria + IT capacità edificatoria derivata) sarà massimo 0,30 mq/mq.

ST = 6.000 mq

IT min = 0,15 mq/mq

IT max = 0,3 mq/mq

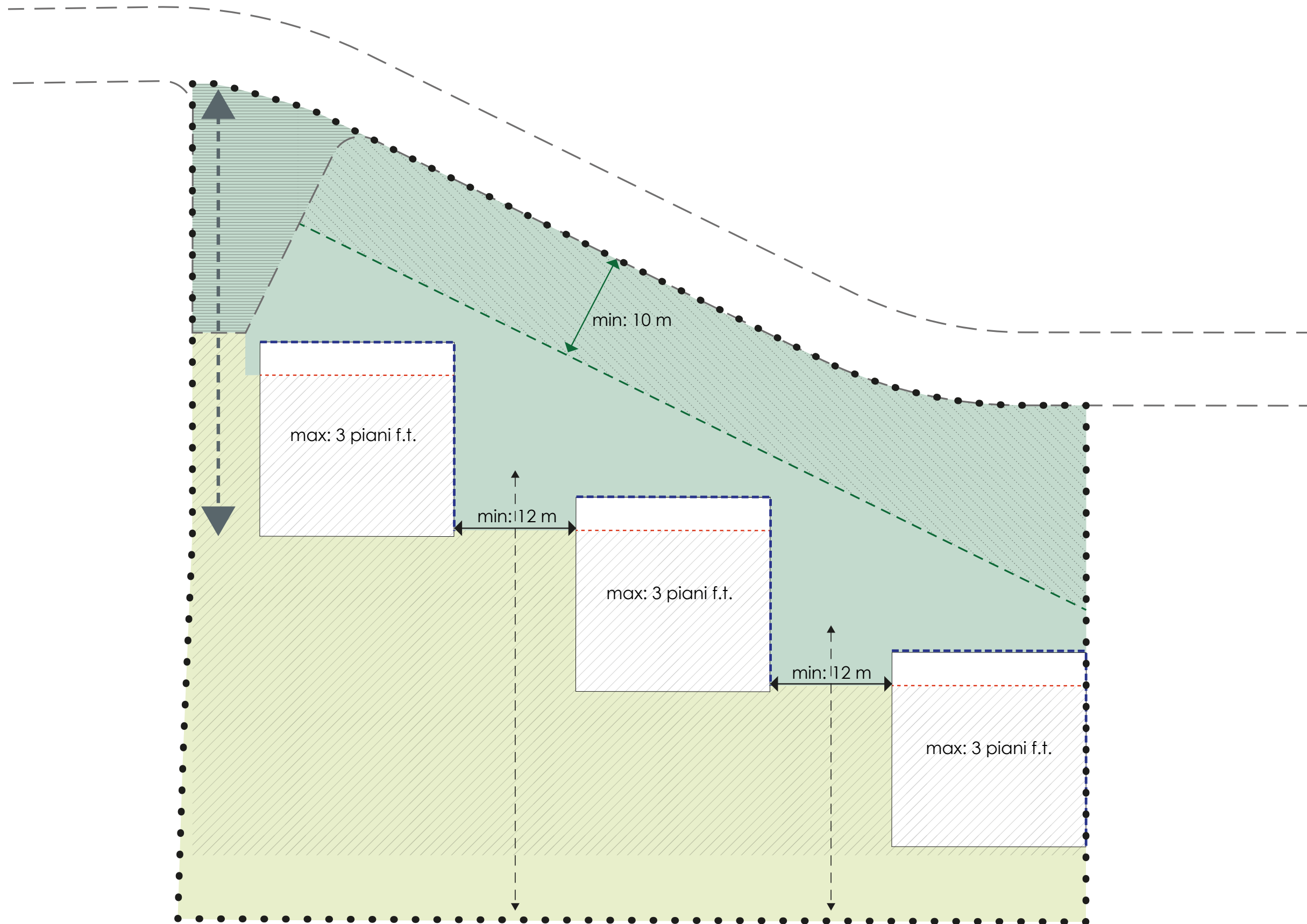
SLP min = 900 mq

SLP max = 1.800 mq

scala - 1:2.000







- • • superficie territoriale comparto residenziale: 6.000 mq (perimetro da definire in sede di P.A.)
- [ ] nuova infrastruttura viabilistica
- ↔ sistema di accesso viabilistico ai parcheggi privati
- superficie destinata a verde spazio pubblico e mobilità lenta
- area verde di rispetto nuova infrastruttura viabilistica
- - - limite minimo fascia di rispetto nuova infrastruttura viabilistica
- area di accesso viabilistica ai parcheggi privati
- superficie destinata a verde privato
- superficie interrata in cui localizzare i parcheggi privati
- - - allineamento obbligato corpi edilizi
- - - arretramento piano terra (min 2m)
- ↔ permeabilità visiva da garantire





Paolo Luigi Poloni Architetto - PLPstudio  
Renders @ANOTHER.BORING.ARTIST



*MASTERPLAN PER L'ATTUAZIONE AUR1  
AMBITO "EX CARTIERA MUNKSJO" DEL VIGENTE PGT*

**18.12.2025**



PLPstudio  
Paolo Luigi Poloni Architetto

Piazza Libertà 22  
21016 Luino VA

[www.plpstudio.it](http://www.plpstudio.it)

Supporto tecnico Arch. Federico Ghirardelli  
Renders @ANOTHER.BORING.ARTIST