



PARERE AI SENSI DELLA LR 12/2005, ART.13.3 s.m.i. PGT DEL COMUNE DI VIMODRONE

1. PREMESSA

Assolombarda, in data 12 marzo 2010, ha fornito all'Amministrazione Comunale di Vimodrone un primo contributo alla bozza del PGT, verificando la trattazione all'interno dei documenti di una serie di obiettivi rilevanti per il tessuto produttivo locale, di seguito elencati:

1. programmare la rete infrastrutturale locale e i servizi per la mobilità
2. agganciare pianificazione comunale e strategie territoriali sovralocali
3. agevolare l'adeguamento e l'insediamento degli spazi produttivi
4. le aree produttive intercluse nel contesto urbano
5. accompagnare la trasformazione di specifici ambiti produttivi
6. semplificare le destinazioni d'uso per la produzione di beni e servizi
7. evitare incompatibilità e frammistioni
8. programmare insediamenti produttivi di qualità
9. costruire un rapporto stabile tra Pubblica Amministrazione e imprese

Non essendo intervenute modifiche sostanziali ai documenti di Piano, restano valide tutte le considerazioni espresse all'interno del primo contributo inviato.

Attraverso il presente parere ai sensi dell'art. 13 comma 3 della legge regionale n. 12/2005, pertanto, si ribadiscono le maggiori criticità rilevate nei documenti rispetto alle esigenze più sentite dalle imprese.

2. LA TRATTAZIONE DELLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE NEL PGT DI VIMODRONE: QUESTIONI EMERGENTI

Le criticità che persistono nelle bozze dei documenti del PGT di Vimodrone rispetto alle attività produttive sono di diverso livello e riguardano in particolare alcuni aspetti di seguito esposti.

1. Programmare la rete infrastrutturale locale e i servizi per la mobilità

Il **Documento di Piano** dedica la "Politica E" alla mobilità e alle infrastrutture, e definisce diverse strategie da perseguire, a seconda dell'azione, attraverso uno o più dei tre diversi documenti che costituiscono il PGT.

Relativamente alla ridefinizione del ruolo dell'ex SS Padana Superiore in vista degli effetti su scala territoriale che si produrranno a seguito dell'entrata in esercizio della riqualificazione della SS Cassanese, della TEEM e della Bre.Be.Mi., si ritiene opportuno sottolineare che gli interventi in programma non risolveranno la domanda di spostamento in direzione est-ovest che interessa l'asse in oggetto. Molti dei nuovi ambiti di trasformazione individuati dal DdP, per di più, insistono proprio sulla Padana Superiore, incrementandone il carico di traffico.

Date tali premesse, in relazione alla proposta di riduzione della carreggiata della Padana, si suggerisce di effettuare una verifica sugli effetti che l'intervento avrebbe rispetto alla portata della strada, soprattutto in corrispondenza delle intersezioni con la viabilità esistente e prevista a supporto degli ambiti di trasformazione.

Per quanto riguarda i collegamenti in direzione nord-sud, si conferma il ruolo della nuova SP 160 anche per l'accesso alla stazione metropolitana di C.na Burrone; opera rimasta troppo a lungo inattuata.

Relativamente al sistema della sosta, al fine di risolvere l'attuale sottodotazione, si auspica la previsione di spazi di sosta a supporto degli insediamenti produttivi esistenti e programmati. La riprogettazione della Padana Superiore, con le dovute cautele sopra evidenziate, garantirebbe nuovi posti auto a servizio delle attività ivi localizzate.

Il **Piano delle Regole**, al fine di risolvere la carenza di spazi di sosta pertinenziali nel tessuto urbano, assegna premi in termini di aumento delle capacità edificatorie in caso di realizzazione di un numero di posti auto almeno doppio rispetto al fabbisogno minimo da asservire a unità immobiliari prive di posto auto. L'effetto dell'aumento della slp realizzabile sulla ulteriore domanda di sosta nel centro andrebbe opportunamente verificato.

Per quanto attiene la mobilità dolce, si accoglie positivamente l'obiettivo di rafforzamento di sistemi di mobilità alternativi al mezzo individuale, favorendo la realizzazione di una rete ciclopedonale finalizzata in primo luogo ai collegamenti inter-quartiere e tra quartieri e centro. Nella progettazione della pista ciclopedonale lungo la Strada Padana si richiede particolare attenzione alla separazione dei flussi di autoveicoli, pedoni e ciclisti.

Positiva è, infine, la definizione di una stretta relazione tra la realizzazione della rete ciclopedonale e l'attuazione delle trasformazioni urbane ammesse dal piano, imputando a

ciascun Programma Integrato di Intervento l'onere di realizzazione di significativi tratti della rete.

Il problema della relazione tra interventi infrastrutturali e sviluppo insediativo si pone con forza negli ambiti di trasformazione previsti in corrispondenza delle due stazioni metropolitane. Andrebbe pertanto previsto l'utilizzo di parte dei proventi delle trasformazioni per la riqualificazione delle stazioni e per gli interventi previsti sulla linea.

2. Accompagnare la trasformazione di specifici ambiti produttivi

Il **Documento di Piano** individua diversi ambiti di trasformazione destinati alle attività economiche. Si tratta di aree che per la maggior parte già attualmente risultano caratterizzate dalla destinazione produttiva (ci si riferisce agli ambiti AT6, AT7, AT8), che il PGT intende mantenere e potenziare attraverso una riqualificazione funzionale e architettonica.

Vi sono, tuttavia, anche ambiti di trasformazione che interessano aree attualmente occupate da attività produttive, che il DdP destina ad altre funzioni, subordinando la trasformazione alla dismissione degli edifici esistenti. In queste situazioni è importante permettere una permanenza efficiente delle aziende e, allo stesso tempo, impostare condizioni adeguate anche riferite a meccanismi premiali e d'incentivo affinché le imprese, qualora maturino la decisione di rilocalizzarsi, possano avvalersi di un quadro chiaro di riferimento rispetto alla possibile valorizzazione del proprio insediamento. Pertanto, nei programmi di trasformazione vanno attentamente previsti e regolamentati all'interno del **Piano delle Regole**, due differenti regimi: per la prima fase di permanenza delle attività insediate, andranno precisati i criteri che saranno perseguiti per permettere una permanenza alle attività produttive esistenti; i parametri e le procedure abilitative dovranno essere coerenti con le necessità delle aziende, in analogia a quanto previsto per gli altri ambiti T4. La seconda fase di trasformazione, invece, dovrà essere già prevista, strutturata e ben definita in modo da essere operabile fin dal momento di adesione da parte dell'azienda; il secondo regime sarà, perciò, improntato agli obiettivi e criteri tipici degli ambiti di trasformazione.

La sostenibilità delle trasformazioni di aree produttive – negli ambiti di trasformazione disciplinati dal Documento di Piano quanto all'interno dei tessuti produttivi individuati dal Piano delle Regole - deve tenere conto, dove necessario, anche del costo di bonifica.

Il PGT si limita a subordinare la trasformazione dell'area AT10 del DdP alla bonifica dell'area e, nell'ambito T4 del PdR, a subordinare l'insediamento di nuove unità produttive in aree già edificate o parzialmente edificate all'esecuzione di opportuni saggi del terreno finalizzati alla verifica dello stato di salubrità all'esecuzione delle eventuali necessarie bonifiche.

Le aree in oggetto potrebbero risultare troppo piccole per compensare i costi di bonifica tramite una valorizzazione immobiliare e, d'altro canto, rappresentano un'occasione mancata che può facilmente trasformarsi in un problema per la collettività.

Un possibile incentivo alla bonifica di queste aree potrebbe essere rappresentato dall'attribuzione di indici edificatori premiali. Una seconda soluzione, che prevede la possibilità di portare le opere di bonifica a scomputo (eventualmente anche solo parziale) degli oneri di urbanizzazione, passa attraverso la promozione da parte dell'Amministrazione Comunale nei confronti della Regione Lombardia della necessità di estendere la possibilità dello scomputo concessa dalla L.R. 10/2009 (pur con numerose limitazioni) alle aree medio – piccole.

Alla stessa stregua va affrontato l'altrettanto rilevante tema delle bonifiche nelle aree già edificate, identificando percorsi di bonifica che consentano di operare mantenendo il costruito, per esempio valutando la possibilità di procedere attraverso analisi di rischio, come sta già accadendo in altre esperienze europee.

Focalizzando l'attenzione sugli ambiti di trasformazione individuati dal **Documento di Piano**, si evidenziano i seguenti elementi:

- I documenti disponibili ben chiariscono gli obiettivi delle trasformazioni, gli strumenti e le procedure di attuazione, parametri e direttive di tipo morfologico, meccanismi di perequazione e compensazione. Per quanto attiene i diritti edificatori, non è chiara l'attribuzione del diritto di base né come questo tenga conto del perseguimento, attraverso la trasformazione dell'ambito, degli obiettivi cui il Piano delle Regole attribuisce una premialità volumetrica.
- Per quanto riguarda i servizi all'interno degli ambiti di trasformazione, la quantificazione dei servizi da attuare è determinata secondo il valore economico, ovvero: il valore derivante dalla realizzazione delle attrezzature necessarie per l'attuazione dei servizi non potrà risultare inferiore al 20% degli utili risultanti dal Quadro Economico Teorico del PII definito mediante il modello stabilito dal DdP. Benché sia corretto rapportare i servizi richiesti al valore economico della trasformazione, potrebbero sussistere operazioni poco redditizie ma insistenti su aree bisognose di dotazioni di servizi consistenti (per carenze pregresse nella dotazione di spazi dell'intorno, per la presenza di funzioni insediate che necessitano più di altre di particolari strutture di supporto, ecc.). La valutazione dei progetti di trasformazione dovrà quindi tenere in debita considerazione anche questi elementi.
- Relativamente alla definizione delle destinazioni d'uso ammesse negli ambiti, si suggerisce di evitare specificazioni molto puntuali, oggi presenti, nel rispetto della legge regionale 12/05 che propone di definire in modo chiaro lo scenario di sviluppo di tali aree evitando ulteriori specifiche che rischiano di "ingessare" la reale possibilità di trasformazione (ci si

riferisce al c.d. mix funzionale). Negli ambiti a destinazione produttiva, tale suggerimento è pienamente rispettato, dal momento che la slp insediabile è genericamente destinata ad “attività economiche”, indicando chiaramente le sole funzioni escluse.

- Il PGT prevede l'avvio della fase di attuazione di tutti gli ambiti entro il quinquennio di validità del DdP. Si auspica l'individuazione di un programma degli interventi che tenga in debita considerazione la sottoscrizione di accordi cui le trasformazioni sono subordinate (si pensi, ad es., al Protocollo di Intesa con ATM e Comune di Milano per la trasformazione dei nodi delle stazioni della M2 Vimodrone e C.na Burrone).

3. Evitare incompatibilità e frammistioni

Un ulteriore tema rilevante sia all'interno degli ambiti del tessuto urbano consolidato, sia nella programmazione degli ambiti di nuova edificazione, riguarda l'attenzione alle condizioni e alle caratteristiche di contesto in cui sono inserite le attività produttive: le destinazioni d'uso degli ambiti circostanti alle zone produttive vanno attentamente calibrate al fine di evitare future incompatibilità (per esempio, relativamente a: rumore, traffico merci, qualità ambientale, sicurezza, ...) e, al contempo, di garantire le adeguate condizioni di operatività attuale e futura delle singole imprese.

Situazioni di incompatibilità si sono create, per esempio, in quelle che il **Piano delle Regole** individua come aree monofunzionali *AMF1: per attività produttive nel centro urbano*, ovvero gli edifici per attività produttive esistenti localizzate in ambito urbano, la cui tipologia risulta difforme dai caratteri prevalenti dell'ambito territoriale di appartenenza. Si tratta di aree storicamente produttive e artigianali, divenute miste nel tempo a causa dell'insediamento di funzioni residenziali nell'immediato intorno, senza le necessarie mitigazioni né una gestione coerente dei traffici e della sosta generati dalle differenti funzioni.

Rispetto al tema, inoltre, si fa notare che all'interno dell'*Ambito territoriale T4: sistemi insediativi per l'economia locale* sono presenti edifici residenziali non pertinenti ad alcuna attività produttiva, per i quali il PdR consente anche un incremento del 20% della slp esistente. Tra questi edifici e gli insediamenti produttivi nei quali sono inseriti, il **Piano delle Regole e il Piano dei Servizi** dovrebbero prevedere adeguate fasce verdi di mitigazione. A questo stesso scopo, attraverso il **Piano delle Regole e il Piano dei Servizi**, gli insediamenti produttivi attuali e previsti vanno tutelati con il mantenimento e la previsione di fasce verdi attrezzate di separazione rispetto ad aree limitrofe con destinazioni d'uso non produttive.

All'interno degli ambiti di trasformazione destinati alle attività economiche, invece, gli usi incompatibili (es. residenze) sono correttamente esclusi.

Assolombarda, 26 ottobre 2011