



Città di Legnano

**PGT**

**Piano di Governo del Territorio**  
Presenti al futuro

## PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO 2010



# DOCUMENTO DI PIANO

## DP08 Relazione Illustrativa

Modificato a seguito dell'accoglimento delle osservazioni

07 ottobre 2011



## Indice

---

1.	Premessa: le responsabilità del Piano e le diverse anime della città futura	pag.	1
2.	Obiettivi e strategie	pag.	2
3.	Scenari e politiche		
	Scenario per le attività produttive	pag.	4
	Scenario per la residenza	pag.	5
	Scenario per il sistema dei servizi e degli spazi pubblici	pag.	6
4.	Attribuzione dei diritti edificatori: perequazione e compensazione	pag.	8
5.	Strategie di riorganizzazione urbana: la città per parti e progetti	pag.	13
6.	Strategie per il governo della mobilità	pag.	32
7.	Individuazione degli Ambiti di Trasformazione	pag.	38

Responsabile del Procedimento

Sindaco



SETTORE 3 GOVERNO E GESTIONE DEL TERRITORIO,  
AMBIENTE E SPORTELLI (OPERE E IMPRESI)  
IL SINDACO  
IL SINDACO  
(Dott. Arch. Gian Carlo Morelli)



IL SINDACO  
Dott. Lorenzo Vitali

Progettisti

Assessore Assetto e Gestione del Territorio



ORDINE DEGLI ARCHITETTI, PIANIFICATORI  
E PAESAGGISTI E CONSERVATORI  
DELLA PROVINCIA DI MILANO  
APRÀ  
FRANCO  
architetto  
3426



ORDINE DEGLI ARCHITETTI, PIANIFICATORI  
E PAESAGGISTI E CONSERVATORI  
DELLA PROVINCIA DI MILANO  
ENGEL  
MARCO  
architetto  
2371



L'ASSESSORE DELEGATO  
(Reg. Gianbattista Fratus)

---

### Gruppo di lavoro

Progettazione urbanistica:	Arch. Franco Aprà - Arch. Marco Engel con Massimo Bianchi, Laura Bossi, Fabrizio Calloni, Alessandro Isastia
Mobilità	POLINOMIA - Ing. Alfredo Drufuca, Ing. Damiano Rossi, con Valentina Motta, Stefano Battaiotto
Pianificazione commerciale	Società di Ricerca e Pianificazione - Dott. Mauro Anzini, Dott.ssa Alessandra Della Porta
Consulenza giuridica	Avv. Tiziano Ugoccioni
Comune di Legnano:	Arch. Giancarlo Morelli Arch. Paola Ferri Ufficio Pianificazione generale e attuativa





## 1. Premesse e indirizzi del Piano di Governo del Territorio

Legnano vanta una storia urbanistica ricca di elaborazioni sulla costruzione della città e sugli obiettivi prima dell'espansione e poi della trasformazione urbana: a partire dagli studi culminati nel piano Morini del '57, fino al PRG 2003.

Il PGT si colloca nel solco tracciato dalle elaborazioni precedenti confrontandosi col patrimonio di riflessioni, obiettivi, progetti di trasformazione elaborati nelle stagioni trascorse, alcuni dei quali hanno lasciato segni importanti nella forma della città e nel suo sistema infrastrutturale.

Il nuovo piano si deve confrontare anzitutto col PRG 2003 sia perché ha segnato una svolta nella prassi urbanistica di Legnano, sia perché una parte consistente delle sue previsioni di sviluppo è ancora inattuata e richiede una specifica riconsiderazione.

Il PGT si pone in continuità col PRG 2003 del quale condivide l'interpretazione delle condizioni, dei problemi e delle risorse del territorio. Nondimeno l'accelerazione dei processi di trasformazione dell'assetto economico e sociale impone la rilettura della condizione urbana di Legnano da un diverso angolo visuale; implica la scelta di un nuovo punto di equilibrio fra continuità del percorso urbanistico e direttrici della trasformazione della città: una scelta operata a partire dalle diverse immagini della città desiderata e insieme della società che è destinata ad abitarla e quindi delle attività che vi devono essere promosse e delle relazioni sociali che vi verranno favorite.

Le immagini che più chiaramente emergono dalla lettura del territorio e dall'ascolto della città si possono riassumere in tre capitoli principali:

- \* **La città del lavoro**, aperta all'insediamento di nuove attività e nella quale produzione e abitazioni si collocano fianco a fianco, senza contrasti, con la piena adesione dei cittadini.
- \* **La città della cultura e del divertimento**, dotata di un centro che esercita una grande capacità di attrazione per la sua qualità intrinseca e per le attività che già ospita e che sarà in grado di richiamare
- \* **La città della salute e dell'assistenza**, legata all'assortimento ed alla qualità delle attrezzature presenti ed alle potenzialità di ulteriore sviluppo connesse alla dimensione ed alla distribuzione delle risorse disponibili.

Le tre immagini rappresentano la chiave interpretativa al contempo della risorse della città e delle scelte che informano le politiche del nuovo piano. A queste vanno riferiti sia gli orientamenti generali in base ai quali sono costruiti il Piano dei Servizi ed il Piano delle Regole, sia le strategie e le azioni raccolte nel Documento di Piano dalle quali discende l'individuazione degli Ambiti di Trasformazione e la loro finalizzazione funzionale e urbana.

## 2. Obiettivi generali del piano

Nel contesto della conurbazione dell'Alto Milanese, la città di Legnano presenta un carattere particolare per la connotazione di "città compatta" che la contraddistingue e che trova riscontro nella differenziazione e nella distribuzione delle funzioni urbane, nell'assortimento dei gruppi sociali, nelle particolarità della morfologia e del paesaggio urbano.

Valorizzare i caratteri della città compatta significa adottare una politica di "intensificazione urbana"<sup>1</sup>: ossia una politica radicalmente alternativa alla dispersione degli insediamenti, coerente con le modalità dello sviluppo passato e recente di Legnano. Questa impostazione appare come la più idonea per favorire la concentrazione degli investimenti sia pubblici che privati, riducendo le necessità di spostamento e controllando gli effetti delle nuove quantità insediative sull'ambiente urbano e sociale.

L'intensificazione urbana non risponde solamente agli obiettivi di contenimento del consumo di suolo e di densificazione degli spazi urbanizzati ma rappresenta anche la migliore risposta alla riduzione delle risorse destinabili alle infrastrutture ed alle nuove esigenze determinate dall'evoluzione demografica.

Per essere efficace, la politica di intensificazione urbana deve prestare attenzione agli effetti economici, ambientali e sociali delle nuove quantità insediative ed operare in maniera integrata su più fronti, che corrispondono ad altrettanti obiettivi generali del Piano, di seguito sintetizzati in otto temi principali<sup>2</sup>:

### 1 **La densità**

Promuovere la densificazione del tessuto urbano attraverso il riuso delle aree dismesse ma anche innescando processi di rinnovo del patrimonio edilizio, in coerenza con le indicazioni della legislazione regionale, con attenzione alla salvaguardia dei valori monumentali, storici e morfologici della città.

### 2 **I luoghi del lavoro**

Realizzare le migliori condizioni per l'insediamento di nuove attività lavorative evitando in particolare che la destinazione residenziale rappresenti l'unica finalizzazione del riuso delle aree dismesse.

### 3 **La circolazione con mezzi alternativi all'automobile**

Favorire la "mobilità dolce" (pedonale, ciclistica) migliorando la dotazione degli spazi a questa riservati, e promuovere la riorganizzazione del sistema di trasporto collettivo.

Valorizzare la presenza della ferrovia per gli spostamenti sovracomunali.

### 4 **L'attrattività dell'ambiente urbano e delle sue architetture**

Valorizzare le presenze storiche (centri storici, archeologia industriale) ma anche prestare attenzione alla qualità dei nuovi interventi sia per il loro inserimento nel contesto urbano che per le loro architetture.

---

<sup>1</sup> Il termine "intensificazione urbana", così come parte dei temi correlati, è mutuato dallo Schema Directeur de la Région d'Île de France (SDRIF), adottato nel settembre del 2008 dal Consiglio regionale.

<sup>2</sup> Sono riportati gli "Indirizzi generali" presentati nella Parte 4<sup>a</sup>, cap. 2, del Documento Programmatico per il Piano di Governo del Territorio, ottobre 2009.

**5 La qualità degli spazi pubblici**

Promuovere la riqualificazione degli spazi pubblici come leva per innescare processi di rinnovo urbano, come strumento per garantire l'urbanità dei nuovi interventi, in particolare nelle aree più distanti dal centro, e come fattore dell'identità della città.

**6 L'articolazione e la varietà delle funzioni urbane**

Favorire la diversificazione dell'assortimento funzionale e sociale, ricercando un diffuso equilibrio fra abitazioni, luoghi di lavoro, commercio e servizi, e garantendo una adeguata differenziazione della composizione sociale attraverso un'offerta abitativa differenziata per taglio degli alloggi, modello abitativo, titolo di godimento e costi.

**7 La città dei servizi**

Puntare sulla distribuzione equilibrata dei servizi sul territorio ma anche sulla realizzazione di attrezzature maggiori di grande attrattività come fattore di qualificazione per l'intera città.

**8 La presenza della natura nella città**

Fare della presenza degli elementi naturali nella città il valore aggiunto dell'ambiente urbano, favorendo la connessione delle aree verdi urbane ed extraurbane, e la loro penetrazione col tessuto edificato

Gli obiettivi elencati sono alla base della definizione delle strategie di intervento sulle diverse parti della città<sup>3</sup> e dell'individuazione e del dimensionamento degli Ambiti di Trasformazione

---

<sup>3</sup> Cfr. Cap. 5

### 3. Scenari e politiche

A partire dagli scenari alternativi di sviluppo presentati nel Documento Programmatico, il PGT definisce le strategie della pianificazione per le attività lavorative, la residenza ed i servizi.

#### 3.1 Scenario per le attività produttive

il PGT considera le attività lavorative ed in particolare la produzione manifatturiera, come componente essenziale dello scenario urbano legnanese. Questo non solamente perché la storia della costruzione della città di Legnano coincide con la storia della sua fortuna industriale ma perché questa storia ha sedimentato sul territorio un patrimonio di risorse umane ed economiche e di cultura sociale ancora vitali, come sembrano dimostrare i più recenti sviluppi, quantomeno in alcuni settori produttivi.

Il piano difficilmente può influire in maniera diretta sulle dinamiche insediative dei settori produttivi. Ma può evitare che le scelte territoriali intralcino o rallentino allo sviluppo delle attività ed operare per favorirne l'insediamento riservando loro aree idonee.

Coerentemente con queste valutazioni, il Piano articola la politica per gli insediamenti produttivi attorno a tre scelte fondamentali:

##### 3.1.1 Il riconoscimento ed il consolidamento dei comparti produttivi esistenti

Il PGT riconosce due ambiti principali di insediamento delle attività produttive ed un ambito di minore rilevanza e maggiore differenziazione funzionale<sup>4</sup>:

- i) Il polo industriale ad est dell'autostrada, cresciuto a partire dalla metà degli anni '50, caratterizzato dalla presenza di una molteplicità di attività diverse probabilmente richiamate dall'eccezionale accessibilità dell'area.  
L'accessibilità e la collocazione di questo comparto, appartato rispetto al tessuto residenziale anche dei comuni vicini, ne consiglia il consolidamento ampliando le potenzialità insediative attraverso l'individuazione di nuove aree.
- ii) L'asta industriale centrale, cresciuta attorno alla ferrovia, corrispondente in larga misura all'insediamento delle industrie Franco Tosi. Si tratta di una localizzazione fortemente consolidata e parte essenziale del volto della città, che deve tuttavia confrontarsi con le difficoltà determinate dalle condizioni di accessibilità e dalle relazioni col contesto urbano.  
La conservazione dell'insediamento produttivo, collocato nel pieno centro della città, appare, al momento, essenziale.
- iii) Infine la sequenza di attività lavorative di vario genere, industriali, terziarie, commerciali, distribuite lungo il confine col Comune di Castellanza, affacciate sulla Saronnese (SP 527) e sul tratto settentrionale di viale Sabotino.  
In questo caso non si può parlare di un vero comparto produttivo, anche per la presenza massiccia di attività propriamente commerciali. Tuttavia la condizione di margine e l'impatto della grande viabilità e del traffico che la percorre sconsigliano l'introduzione di nuovi insediamenti residenziali e inducono ad indirizzare le possibili trasformazioni verso l'insediamento di nuove attività lavorative, anche se non necessariamente manifatturiere.

---

<sup>4</sup> Cfr. Cap.5, tema "F".

### 3.1.2 La promozione dell'insediamento di nuove attività produttive di maggiori dimensioni

L'obiettivo di consentire l'insediamento nel territorio comunale di nuove attività manifatturiere di maggiori dimensioni comporta l'individuazione di aree adeguate per localizzazione, estensione e compattezza.

L'indicazione contenuta nel PRG 2003 di un comparto specificamente orientato a tal fine non ha trovato attuazione in primo luogo a causa dell'inadeguatezza della rete infrastrutturale ed in secondo luogo a causa delle difficoltà procedurali. Nondimeno l'indicazione contenuta nel PRG 203 appare ancor oggi come l'unica strada percorribile per conseguire l'obiettivo dichiarato. Il PGT non può quindi che confermare questa indicazione proponendo le modalità del possibile superamento delle difficoltà fin qui incontrate. Tali modalità riguardano:

- il riconoscimento del valore sovracomunale dell'insediamento, coinvolgendo nella sua promozione le Amministrazioni dei Comuni vicini e della Provincia;
- la revisione del dimensionamento e della disposizione del comparto, coinvolgendo una superficie più estesa, in grado di giustificare l'entità delle risorse necessarie alla sua infrastrutturazione, e conformandola in modo da essere più facilmente utilizzabile per l'insediamento di fabbricati di grande copertura;
- la cautela nella valutazione delle esigenze dell'attività agricola che si svolge su questi terreni e del corretto inserimento dei nuovi insediamenti nel paesaggio, che implica una maggiore coerenza del perimetro con la partizione del territorio agricolo.

### 3.1.3 Il mantenimento delle attività insediate nel tessuto urbano consolidato

La strumentazione urbanistica ha certamente assecondato le naturali tendenze insediative che hanno portato ad una considerevole frammistione di attività lavorative diverse e residenze soprattutto nella parte occidentale dell'abitato: la città nuova cresciuta attorno a viale Sabotino. Si è costruito un tessuto urbano nel quale si trovano affiancate attività lavorative anche di notevole rilievo produttivo e volumetrico e abitazioni, spesso a villini, come quelle di un tranquillo suburbio residenziale.

Tuttavia una pronunciata semplificazione funzionale del tessuto urbano appare indesiderabile perché tale frammistione sembra costituire oggi una ricchezza della città sia in termini di vitalità urbana sia in termini propriamente economici, per il numero e la qualità delle attività insediate.

Ferma restando la necessaria compatibilità delle lavorazioni svolte col contesto residenziale, compatibilità sulla quale sono chiamati a esprimersi gli istituti preposti, il mantenimento delle attività produttive distribuite nel tessuto residenziale è assunto come uno dei compiti specifici del piano. Poiché la scelta riguarda il tessuto edilizio consolidato, il compito di individuare e disciplinare gli strumenti più idonei è affidato al Piano delle Regole.

Inoltre, sempre al Piano delle Regole è affidato il compito di favorire una diffusa presenza di attività lavorative diverse all'interno del tessuto edilizio consolidato, orientando a tal fine la disciplina delle destinazioni d'uso.

## 3.2 **Scenario per la residenza**

Il PGT è orientato a confermare la tendenza insediativa connotata da un saldo demografico positivo anche nell'ultimo quinquennio, in netta controtendenza rispetto al contesto locale ed all'area milanese nel suo complesso.

La scelta trae origine dalla considerazione delle condizioni e della qualità dell'area urbana di Legnano ed in particolare da:



- \* il carattere di “città compatta” che caratterizza l’intero agglomerato urbano, chiaramente percepibile nella regolarità e continuità della maglia degli isolati, nella chiarezza della gerarchia dei tracciati, nella nettezza dei confini che delimitano la città verso la campagna a ovest, impedendo fenomeni di dispersione delle edificazioni;
- \* l’elevato livello di infrastrutturazione ed in generale la qualità e la distribuzione dei servizi pubblici e degli spazi verdi che garantiscono una elevata qualità dell’abitare;
- \* la grande vitalità del centro cittadino, che attrae frequentatori anche dai maggiori comuni vicini;
- \* infine il livello ancora contenuto dei valori immobiliari, che, unitamente alla presenza della ferrovia, fanno di Legnano una alternativa urbana appetibile anche per chi proviene dalle parti più centrali dell’area metropolitana milanese.

L’impostazione adottata induce a confermare le previsioni insediative del PRG 2003 relativamente al settore occidentale dell’area urbana individuando ulteriori opportunità insediative a completamento del tessuto esistente.

### 3.3 Scenario per il sistema dei servizi e degli spazi pubblici

La dotazione attuale di servizi e spazi pubblici si può considerare ampiamente adeguata anche se non mancano problemi di riqualificazione delle molte attrezzature esistenti<sup>5</sup>, e non si riscontrano fabbisogni urgenti ai quali il PGT ed in particolare il Piano dei Servizi sia chiamato a dare risposte.

In questa situazione al Piano dei Servizi è demandato il compito di orientare l’intervento al miglioramento della qualità della città nel suo complesso, da perseguire con riferimento agli obiettivi generali del PGT<sup>6</sup> e ad obiettivi più specifici che riguardano:

- \* la sicurezza e la coesione sociale, con particolare attenzione al sistema dell’assistenza rivolto i soggetti più fragili: campo nel quale l’Amministrazione legnanese vanta una buona tradizione ed una grande quantità di risorse ancora da valorizzare pienamente;
- \* la qualità dell’abitare, con particolare riferimento alla qualità, quantità e distribuzione delle aree verdi ed alla realizzazione di alcuni interventi maggiori finalizzati a migliorarne la messa a sistema;
- \* la vitalità urbana, con particolare riferimento alla qualificazione delle aree centrali ma anche al decentramento di alcune attrezzature maggiori, principalmente ma non esclusivamente di carattere sportivo.

Al conseguimento di tali obiettivi sono improntate l’individuazione delle aree da acquisire per l’integrazione del sistema dei servizi e degli spazi pubblici e le scelte riguardanti la disposizione e la finalizzazione di alcuni Ambiti di Trasformazione.

In base alle susposte considerazioni il Documento di Piano assegna al Piano dei Servizi il compito di concentrare le azioni attorno a tre filoni principali:

<sup>5</sup> Contabilmente la dotazione attuale di servizi risulta superiore a 30 mq/abitante, senza considerare le aree del Parco Altomilanese. Una dotazione largamente superiore al minimo richiesto dalla LR 12/05, pari a 18 mq/abitante. Meno diretto appare il confronto con lo “standard” della precedente legislazione urbanistica regionale (LR 51/75) per il peso che hanno in contabilità le attrezzature che in passato sarebbero state definite di livello sovracomunale, quali le due sedi dell’ospedale e le molte scuole superiori.

<sup>6</sup> Cfr Cap. 2.

3.3.1 Acquisizione di nuove aree per la qualificazione del sistema dei servizi e degli spazi pubblici ed in particolare del sistema delle aree verdi.

Sotto questo titolo vengono proposti quattro progetti principali:

- \* il parco dell’Olona, completando a settentrione il sistema delle aree verdi già in larga parte realizzato nel tratto meridionale;
- \* Il parco del Castello e la sua connessione alla città lungo il corso del fiume;
- \* I boschi Ronchi;
- \* Il “bastione verde” da realizzare al confine occidentale della città;

Il sistema del verde è inoltre completato dalla costellazione degli “squares” disseminati con continuità nel tessuto residenziale alla cui integrazione è dedicata una specifica attenzione.

3.3.2 La redistribuzione e riqualificazione di alcuni servizi di rango cittadino, al fine di migliorarne la fruibilità.

Si tratta di realizzare le condizioni per l’estensione della vitalità delle aree centrali ad una parte più ampia della città, identificando le occasioni costituite dal ricco patrimonio di archeologia industriale, oltre che dalle opportunità offerte dalle più estese aree di trasformazione.

Questa politica riguarda in particolare:

- \* la realizzazione della nuova biblioteca comunale, per la quale il dibattito ha evidenziato l’opportunità rinunciare alla scelta di una localizzazione centrale in favore di una collocazione più periferica che garantisca i necessari livelli di accessibilità;
- \* la realizzazione di alcuni impianti sportivi maggiori, in sostituzione (stadio del calcio) o in aggiunta (palazzetto dello sport) a quelli esistenti ormai inadeguati.

3.3.3 La riqualificazione del sistema delle attrezzature sportive, che nella situazione attuale presentano dotazioni insufficienti o deteriorate al punto da non essere recuperabili attraverso interventi ordinari di manutenzione.

Fra i diversi settori di intervento del Comune, quello delle attrezzature sportive è forse l’unico per il quale sono denunciate insufficienze a fronte di una domanda crescente da parte dei cittadini di ogni classe di età.

Spetta al piano dei Servizi individuare le modalità per coinvolgere nell’integrazione del sistema delle attrezzature sportive le risorse private del resto già presenti nel territorio legnanese.

Infine una attenzione particolare deve essere dedicata alla riqualificazione dello spazio pubblico in generale, non solamente di quello dell’area centrale, riservando a tale scopo una quota delle risorse che verranno rese disponibili con l’attuazione delle previsioni del PGT.

## 4. Attribuzione dei diritti edificatori: perequazione e compensazione

### 4.1 Principi generali

La strategia perequativa adottata dal PGT è orientata al raggiungimento di quattro obiettivi principali:

- \* il primo è quello di disegnare l'armatura degli spazi e delle infrastrutture urbane a partire dagli obiettivi dichiarati dal piano, distinguendo le aree necessarie al completamento del sistema degli spazi e dei servizi pubblici dalle aree destinate all'edificazione da parte di soggetti privati;
- \* il secondo risiede nel principio stesso della perequazione che consiste nel garantire l'equità di trattamento tra proprietari delle aree destinate a servizi e spazi pubblici (aree di "decollo" dei diritti edificatori) e le aree destinate all'edificazione privata (aree di "atterraggio") attribuendo un indice legale di edificabilità sia agli uni che agli altri, coerentemente con le indicazioni della LR 12/05;
- \* il terzo è di garantire l'attuabilità delle previsioni di piano in particolare per quanto attiene l'acquisizione da parte del Comune delle aree che integrano il progetto del sistema dei servizi e degli spazi pubblici;
- \* il quarto riguarda la coerenza dei nuovi interventi coi caratteri morfologici e tipologici del contesto urbano, per garantire la quale è necessario delimitare il campo della possibile negoziazione fissando i limiti massimi di densità realizzabili nelle aree di trasformazione.

La perequazione è concepita come modalità attuativa ordinaria del piano, da applicarsi:

- \* alle previsioni del Documento di Piano, ai fini del conseguimento delle capacità edificatorie minime e massime da realizzare negli Ambiti di Trasformazione;
- \* alle aree residenziali del tessuto urbano consolidato per realizzare l'obiettivo della densificazione e del rinnovamento del patrimonio edilizio, secondo la disciplina dettata dal Piano delle Regole.

### 4.2 Modalità di applicazione

L'applicazione della procedura perequativa è affidata all'iniziativa dei privati sulla base dei diritti edificatori assegnati tanto alle aree effettivamente edificabili che alle aree destinate ad integrare il sistema dei servizi e degli spazi pubblici.

A garanzia del conseguimento degli obiettivi del piano è individuato il ruolo che il Comune può svolgere per portare a compimento il processo superando le rigidità eventualmente frapposte alla libera commercializzazione dei diritti edificatori.

Coerentemente con l'impostazione indicata dalla LR 12/05, l'attribuzione dei diritti edificatori è graduata a partire da un **indice territoriale unico** pari a

**Ut = 0,30 mq/mq**

tanto alle aree destinate all'edificazione che alle aree destinate a servizi e spazi pubblici, ad eccezione di quelle già utilizzate a tale scopo alla data di adozione del PGT.

L'indice può essere incrementato all'interno degli Ambiti di Trasformazione con l'aggiunta dei diritti edificatori acquisiti attraverso la pratica perequativa.

La capacità edificatoria assegnata alle aree per servizi e spazi pubblici è corretta in base all'applicazione di un coefficiente di ponderazione che tiene conto della localizzazione relativa delle stesse rispetto all'ambito ove concretamente si attua l'edificazione.

#### 4.3 Capacità edificatoria assegnata agli Ambiti di Trasformazione (aree di “atterraggio”)

Agli Ambiti di Trasformazione sono attribuiti indici di utilizzazione territoriale (Ut) “a scalare” così definiti:

**Ut = 0,30 mq/mq** **indice di base**, o indice proprio, attribuito a tutte le aree comprese all'interno del perimetro dell'Ambito di Trasformazione.

**Ut = 0,40 mq/mq** **indice minimo**, ossia indice che deve obbligatoriamente essere raggiunto dal progetto di piano attuativo per poter procedere all'esecuzione degli interventi. L'imposizione di un indice minimo è finalizzata a garantire la realizzazione di densità edilizie coerenti con le condizioni della “città compatta” e con l'obiettivo di oculato sfruttamento della risorsa suolo.

La capacità edificatoria aggiuntiva, corrispondente all'indice di 0,10 mq/mq, sarà generata acquisendo i diritti edificatori delle aree di “decollo”, le quali verranno contestualmente cedute gratuitamente al Comune.

**Ut = 0,50 mq/mq** **indice massimo**, rappresenta l'edificabilità massima consentita che può essere raggiunta attraverso l'acquisizione di diritti edificatori analogamente all'indice minimo.

#### 4.4 Capacità edificatoria assegnata alle aree destinate a servizi e spazi pubblici (aree di “decollo”)

L'equità di trattamento tra proprietari delle aree di “atterraggio” e delle aree di “decollo” comporta l'attribuzione anche a queste ultime dell'indice unico di edificabilità territoriale pari a

**Ut = 0,30 mq/mq.**

Il riconoscimento della differente collocazione delle aree per servizi e spazi pubblici comporta a l'introduzione di un **coefficiente di ponderazione** finalizzato ad equilibrare le differenze posizionali che possono verificarsi fra la localizzazione delle aree di “decollo” (centrale o periferica) e quella delle aree di “atterraggio” (centrale, semicentrale, periferica).

In base alla collocazione relativa, la capacità edificatoria viene corretta applicando i seguenti coefficienti:

		Ubicazione dell'ambito di trasformazione		
		centrale	semicentrale	periferica
Ubicazione dell'area a servizi	centrale	10/10	11/10	12/10
	periferica	8/10	9/10	10/10

I coefficienti di ponderazione sono mutuati dall'analogica matrice già adottata dal Comune per la determinazione dei valori di monetizzazione delle aree per servizi in attuazione delle previsioni del PRG 2003.

L'applicazione dei coefficienti di ponderazione genera per le aree di "decollo" i seguenti indici effettivi di edificabilità territoriale:

		Ubicazione dell'ambito di trasformazione		
		centrale	semicentrale	periferica
Ubicazione dell'area a servizi	centrale	0,30	0,33	0,36
	periferica	0,24	0,27	0,30

L'applicazione del coefficiente di ponderazione è rivolta ad evitare che la trattativa per la cessione dei diritti edificatori possa venire compromessa dall'incertezza dei titolari delle aree di "decollo" circa l'effettiva redditività dei diritti edificatori che viene loro chiesto di cedere.

In sostanza la forbice dei valori immobiliari conferiti alle aree a servizi (da 0,24 a 0,36 mq/mq) corrisponde al divario dei valori immobiliari riscontrabile per le aree edificabili residenziali tra periferia e centro urbano: divario che appare destinato a permanere indipendentemente dalla fluttuazione dei prezzi degli immobili determinata dalle alterne fortune del mercato immobiliare.

La capacità edificatoria assegnata alle aree per servizi e spazi pubblici è generata al momento della cessione gratuita delle stesse al Comune ed è sommata alla capacità propria attribuita agli Ambiti di Trasformazione. Può anche essere sommata alla capacità attribuita dal Piano delle Regole alle superfici fondiarie residenziali, in base alla disciplina dettata dal Piano stesso.

#### 4.5 Trasferimento della capacità edificatoria di perequazione

Poiché il piano indica come modalità principale di attuazione la libera contrattazione dei diritti edificatori fra i soggetti privati, il trasferimento dei diritti edificatori avverrà di norma nel modo seguente<sup>7</sup>:

- a) il soggetto attuatore individua le aree per servizi e spazi pubblici esterne al perimetro dell'Ambito di Trasformazione che intende acquisire al fine di raggiungere la capacità edificatoria determinata dall'applicazione dell'indice minimo ( $U_t = 0,40$  mq/mq) ovvero di quello massimo ( $U_t = 0,50$  mq/mq);
- b) la scelta delle aree è preliminarmente esposta al Comune che ne verifica la coerenza coi criteri stabiliti dal Documento di Piano e con le indicazioni contenute nel Piano dei Servizi o nel Programma triennale delle opere pubbliche, con particolare riferimento all'autonomia funzionale delle aree stesse;

<sup>7</sup> Cfr. Criteri Tecnici di Attuazione, art. 10.2



- c) il soggetto attuatore acquisisce la titolarità dei terreni di “decollo” e ne trasferisce la proprietà al Comune al momento della sottoscrizione della convenzione del piano attuativo.
- d) la stessa convenzione fissa definitivamente l’attribuzione dei diritti edificatori all’area oggetto del piano attuativo ed il termine temporale entro il quale tali diritti devono essere goduti.

Nell’ipotesi in cui il meccanismo perequativo, nell’ambito di una trattativa di libero mercato, non trovi adeguata soluzione tra la parte cedente i diritti edificatori delle aree di “decollo” e la parte acquirente cui fanno capo le aree di “atterraggio”, sono indicate possibili azioni alternative da intraprendere per garantire l’attuabilità delle previsioni di piano quanto a:

- \* conseguimento dell’indice minimo necessario a procedere all’esecuzione dei piani attuativi;
- \* acquisizione delle aree necessarie all’integrazione del sistema dei servizi e degli spazi pubblici.

#### Alternativa 1: Monetizzazione con vincolo di acquisizione

Il Comune provvede attraverso lo strumento espropriativo all’acquisizione dei terreni sui quali il Piano dei Servizi prevede la collocazione di attrezzature e servizi pubblici, sulla base dei criteri di priorità stabiliti in sede di Programma triennale delle opere pubbliche. In tal caso gli oneri derivanti da tale attività espropriativa saranno posti ad esclusivo carico della parte cui fa capo l’esecuzione del piano attuativo all’interno dell’Ambito di Trasformazione.

La determinazione dell’indennità di espropriazione è effettuata dai competenti organismi tecnici. La sottoscrizione della convenzione avviene contestualmente all’avvio della procedura espropriativa e contiene l’impegno per il sottoscrittore e per i suoi aventi causa a versare al Comune l’intera somma necessaria all’acquisizione delle aree, compresi gli eventuali conguagli, istituendo le garanzie finanziarie di rito.

#### Alternativa 2: Cessione di aree per compensazioni negli’Ambiti di Trasformazione

Il soggetto attuatore individua all’interno del comparto di piano attuativo le aree da destinare a compensazioni urbanistiche in permuta, in coerenza con quanto disposto all’art. 11, comma 1, della LR 12/05. All’atto della sottoscrizione della convenzione del piano attuativo dette aree sono cedute gratuitamente al Comune il quale le offrirà in permuta ai proprietari delle aree per servizi e spazi pubblici (aree di “decollo”) sulla base dei criteri di priorità stabiliti in sede di Programma triennale delle opere pubbliche ovvero con procedure di evidenza pubblica.

Le aree di compensazione individuate all’interno dell’ambito sono dimensionate in modo da consentire la realizzazione di una superficie lorda di pavimento pari a quella determinata dall’applicazione dell’indice aggiuntivo  $U_t = 0,10$  mq/mq, necessario a raggiungere l’indice minimo  $U_t = 0,40$  mq/mq, garantendo altresì la realizzazione di densità edilizie fondiarie analoghe a quelle praticate nella restante parte del comparto di pianificazione attuativa.

Poiché il piano indica come modalità principale di attuazione la libera contrattazione dei diritti edificatori fra i soggetti privati e privilegia la diretta acquisizione gratuita delle aree a servizi:

- \* ove entro il limite temporale di 30 mesi dall’entrata in vigore del Documento di piano si pervenga alla stipulazione della convenzione nell’ambito della quale vengono cedute le aree a servizi esterne all’ambito di trasformazione, all’indice  $U_t$

compreso tra i valori minimo e massimo di 0,40 e 0,50 mq/mq si aggiungerà un premio pari al 10%.

- \* le alternative 1 e 2 sopra delineate sono praticabili su istanza dei proprietari delle aree all'interno degli ambiti di trasformazione solo una volta decorsi 30 mesi dall'entrata in vigore del Documento di Piano, senza applicazione di alcun premio volumetrico.

#### **4.6 Recupero delle aree ex industriali e promozione delle attività produttive**

Il Documento di Piano, al fine di incentivare il recupero delle aree ex industriali in posizione centrale e promuovere l'insediamento di attività di produzione di beni, assegna un premio pari all'indice

**Ut = 0,10 mq/mq**

per gli interventi volti al conseguimento di tali obiettivi. Detti interventi conseguono in tal modo l'indice minimo  $Ut = 0,40$  mq/mq senza ricorrere alla procedura perequativa.

In particolare per le attività produttive l'assegnazione del premio vincola i soggetti attuatori alla realizzazione di tipologie edilizie specifiche per tali attività. Nel caso di successive modifiche di destinazione d'uso, la relativa disciplina prevederà obbligo di cessione delle aree destinate a servizi, secondo le dotazioni minime prescritte per ciascuna destinazione funzionale dal Piano dei Servizi, da reperire in prima ipotesi tra le aree destinate a servizi esterne agli ambiti di trasformazione.

Analoga impostazione sarà assunta dal Piano delle Regole nella disciplina degli interventi nelle aree del tessuto urbano consolidato al fine di promuovere il mantenimento e l'ampliamento delle attività esistenti.

#### **4.7 Attuazione degli Ambiti di Trasformazione con Programmi Integrati di Intervento**

Al fine di garantire la necessaria flessibilità nell'attuazione degli interventi sfruttando le opportunità che si presenteranno nei diversi Ambiti di Trasformazione, il Documento di Piano dispone che in sostituzione dei piani attuativi ordinari possa essere proposta l'adozione di Programmi Integrati di Intervento.

In tal caso può essere assegnata all'Ambito di Trasformazione una capacità edificatoria aggiuntiva da sommare all'indice minimo (0,40 mq/mq) o a quello massimo (0,50 mq/mq). L'indice minimo (0,40 mq/mq), fermo restando che l'indice minimo sarà comunque conseguito attraverso il meccanismo della perequazione.

L'attribuzione dell'indice aggiuntivo è finalizzata all'acquisizione di maggiori utilità pubbliche che potranno consistere nella cessione gratuita al Comune di immobili o nella realizzazione di interventi individuati dal Piano dei Servizi o dal Programma triennale delle opere pubbliche e posti a carico del soggetto attuatore.

I PII verranno considerati in variante del Documento di Piano ove prevedano una capacità edificatoria superiore a quella determinata dall'applicazione di un indice di edificabilità territoriale pari a

**Ut = 0,65 mq/mq.**

## 5 Strategie di riorganizzazione urbana: la città per parti e per progetti

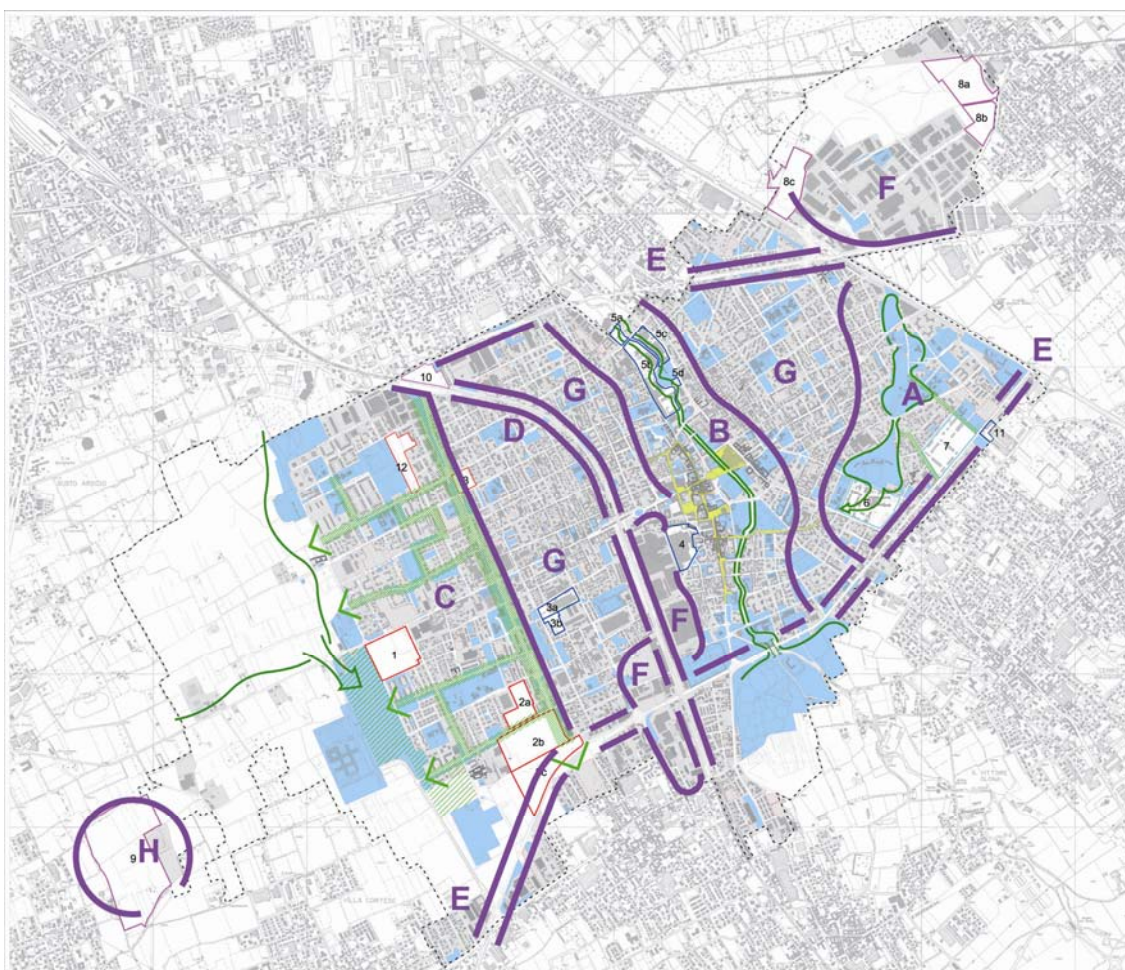
Dall'approfondimento degli indirizzi enunciati nel Documento Programmatico, integrato con gli esiti delle iniziative di partecipazione, vengono identificati i temi attorno ai quali aggregare le azioni del PGT, con riferimento sia alle scelte generali del Documento di Piano, sia agli orientamenti del Piano dei Servizi e del Piano delle Regole.

I temi riguardano:

- \* le occasioni propriamente “di progetto”, traducibili in interventi concreti di trasformazione della città, che conducono all'identificazione degli Ambiti di Trasformazione ed alla formulazione di indicazioni operative per il Piano dei Servizi;
- \* le politiche da sviluppare attraverso disposizioni normative, in particolare del Piano delle Regole, volte a qualificare il tessuto urbano consolidato ed a promuovere il mantenimento o l'insediamento di determinate funzioni o attività.

Il Documento di Piano individua 8 temi prioritari:

- A - I boschi Ronchi, l'altopiano e l'accesso all'autostrada**
- B - L'asta dell'Olonà e il centro città**
- C - La città oltre il Sabotino**
- D - L'asta della ferrovia**
- E - I viali di margine: Toselli e Saronnese**
- F - I comparti della produzione manifatturiera**
- G - La città compatta semicentrale**
- H - Il nuovo polo industriale ovest**



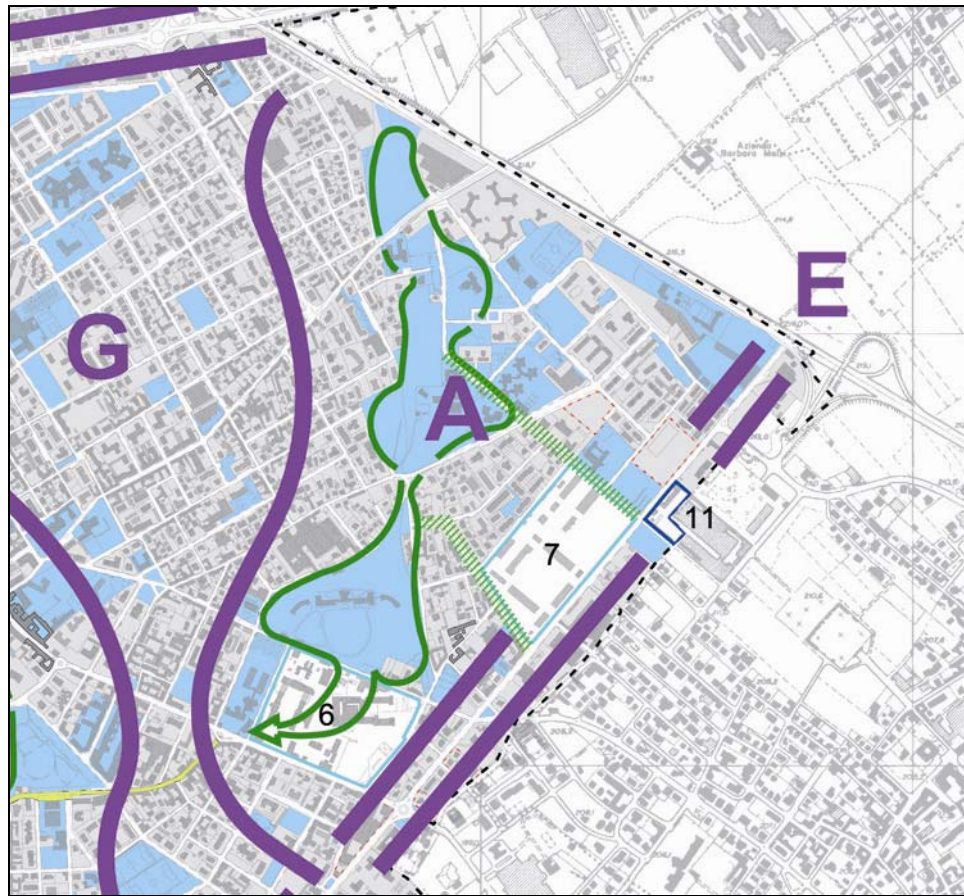
La scelta dei temi corrisponde a un'interpretazione intenzionale della struttura, delle criticità, dei valori e delle potenzialità di sviluppo della città.

L'identificazione dei temi distingue anzitutto la città conchiusa, ossia le parti di città nelle quali non sono ipotizzabili o desiderabili trasformazioni rilevanti, dalla città in trasformazione, ossia le parti che offrono le maggiori opportunità di riorganizzazione per la presenza di residue potenzialità edificatorie, di opportunità di integrazione o qualificazione del sistema degli spazi e dei servizi pubblici, di riuso di aree dismesse o inutilizzate.

Il raggruppamento per temi delle occasioni e delle aspettative di trasformazione è indispensabile a chiarire le condizioni di contesto e gli obiettivi specifici ai quali si propone che dette trasformazioni vengano orientate e mette in evidenza le finalità proprie dei diversi Ambiti di Trasformazione.



## A - I boschi Ronchi, l'altopiano e l'autostrada



Si tratta dell'area caratterizzata dal sensibile dislivello fra l'altopiano e la valle dell'Olon, che ha valso a questa parte del territorio legnanese l'appellativo di "collina" dei Ronchi (o colli di S. Erasmo). La particolarità geomorfologica è accentuata dalla permanenza del sistema boschivo che si dipana con continuità lungo quasi tutta la costa: un segno di straordinaria forza che attraversa la geometria ortogonale del reticolo stradale e rimane percepibile anche al di là dell'autostrada, nel comparto produttivo di via Quasimodo. Una particolarità riconosciuta dalla successione degli strumenti urbanistici ed alla quale si deve la dotazione straordinariamente ricca di spazi e attrezzature pubbliche della quale può godere questa parte della città, che viene così ricompensata della sua condizione relativamente periferica. Una dotazione tanto ricca da ammettere fenomeni di sottoutilizzazione degli edifici: è il caso della ex colonia elioterapica e di parte dei fabbricati del complesso ex ILA, oltre all'ampio parco a questo annesso.

### 1 Capisaldi della strategia di valorizzazione

- \* L'eccezionalità del sito, a partire dalla sua matrice geomorfologica.
- \* La presenza di aree verdi di grande pregio paesaggistico e urbano.
- \* La vocazione ad accogliere servizi pubblici di livello sovralocale, in particolare orientati al settore della sanità e dell'assistenza.

### 2 Finalità pubbliche della trasformazione: orientamenti per il Piano dei Servizi

- \* Completare e valorizzare il sistema delle aree verdi favorendone la più ampia fruizione pubblica.
- \* Recuperare le strutture pubbliche inutilizzate o sottoutilizzate promuovendo la costruzione della cosiddetta "cittadella della fragilità", in coordinamento con



gli enti gestori dei servizi (Ospedale, ASL, associazioni operanti nel settore dell'assistenza).

- \* Riorganizzare e gerarchizzare il sistema degli spazi pubblici valorizzando i viali di connessione con via Cadorna e le sue strutture commerciali (via Amendola, via Colombes – del Carmelo).
- \* Valorizzare le residue parti di tessuto storico: via Canazza e le residue presenze di edilizia di origine rurale.

### 3 Ambiti di Trasformazione

Partecipano a questo settore 3 Ambiti di Trasformazione:

N°	Ambito	Estensione mq
6	Vecchio Ospedale	75.000
7	Caserma Cadorna	69.000
11	Stabilimento Gianazza di viale Cadorna	6.500

Due di questi (7 e 11) sono anche interessati al tema della riorganizzazione dei grandi viali di margine (Tema E) ed in particolare all'asse Cadorna - Toselli. L'Ambito 11 riguarda un'area che ricade in parte nel territorio del Comune di Legnano ed in parte in quello del Comune di Cerro Maggiore, il quale vi individua un proprio Ambito di Trasformazione.

Comune di Cerro Maggiore Schede aree di trasformazione

TR 2

#### ANALISI TERRITORIALE

	<b>LOCALIZZAZIONE INTERVENTO</b> 
	<b>LEGENDA</b> 
1 Confine comunale. Comune di Legnano 2 Edifici a carattere produttivo all'interno del comparto 3 Zona ricadenti all'interno della fascia di rispetto cimiteriale	

*Comune di Cerro Maggiore, Documento di Piano, Schede Aree di Trasformazione, settembre 2010*

#### DATI PROGETTUALI

Superficie Territoriale S <sub>t</sub>	16.944 mq	Destinazione d'uso	Residenziale mista
--	-----------	--------------------	--------------------

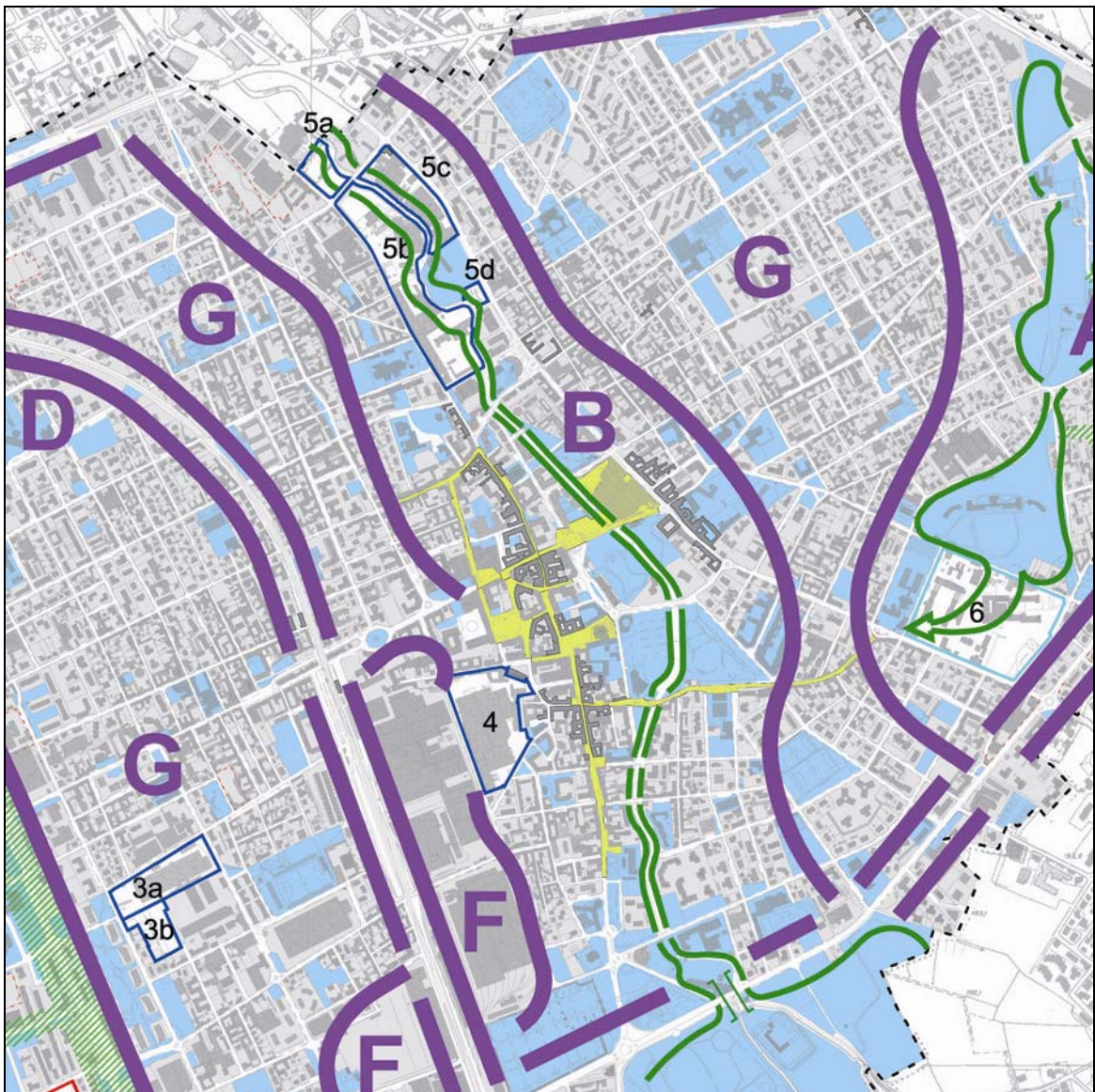
#### PARAMETRI URBANISTICI ED EDILIZI

I parametri urbanistici ed edilizi verranno messi a punto alla conclusione del processo di valutazione ambientale e partecipativo anche tenendo conto degli obiettivi generali che il Documento di Piano assegna alle aree di trasformazione ed all'applicazione di specifiche forme di perequazione.

#### OBIETTIVI PROGETTUALI

- Destinazione residenziale mista, da mettere in relazione con il contesto in cui è inserita

## B - L'asta dell'Olonia e il centro città



Si tratta della parte centrale dell'abitato di Legnano, definita dai tracciati paralleli del Sempione, del corso dell'Olonia, dell'asse storico delle vie Garibaldi – Magenta e, poco oltre, della linea ferroviaria. In questa striscia di terreno che percorre l'intero territorio comunale da nord a sud, sono concentrate le più importanti funzioni pubbliche assieme alla parte più ricca e attrattiva del sistema commerciale.

Nonostante l'elevata densità di fabbricati, di attività e di residenti, questo centro lineare è anche caratterizzato dalla presenza di molte aree verdi di varia natura e dimensione, ben saldate al sistema degli spazi pubblici che culmina nell'isola pedonale centrale, costituendo un sistema complesso di grande qualità urbana e grande attrattività, come dimostra l'intensità delle presenze commerciali ed in particolare dei pubblici esercizi.

La recente trasformazione dell'area ex Cantoni ha realizzato la ricucitura tra il centro di Legnano ed il Sempione (Legnarello) con un vistoso effetto di amplificazione dell'area centrale. L'intervento ha aperto nuove prospettive per la qualificazione del tratto urbano del Sempione, ancora in attesa di una più decisa valorizzazione, fin qui più intralciata dall'intensità del traffico che la percorre.

Le maggiori potenzialità di qualificazione del centro si collocano ai margini settentrionale e meridionale del sistema, dove si riducono l'intensità delle presenze commerciali e la qualità degli spazi pubblici sui quali si affacciano e dove sono anche presenti specifiche occasioni di trasformazione.

### **1 Capisaldi della strategia di valorizzazione**

- \* La presenza del fiume, a lungo occultato alla città e accettato esclusivamente in funzione delle attività economiche, ma ormai definitivamente riconosciuto come fattore qualificante del paesaggio e della vita urbana.
- \* La dimensione e l'attrattività del centro cittadino insieme alla qualità e alla varietà delle funzioni che ospita.
- \* L'eccezionale accessibilità dell'area centrale, dovuta alla vicinanza della stazione ed all'ottima dotazione di parcheggi, a loro volta facilmente accessibili.

### **2 Finalità della trasformazione**

- \* Realizzare un sistema continuo di aree verdi o di viali di passeggiata lungo il corso del fiume, recuperando alla frequentazione pubblica i tratti di sponda ancora irraggiungibili e connettendo le aree di Legnano al sistema centrale di Castellanza, verso nord, ed al Parco sovracomunale dei Mulini, verso sud.
- \* Consolidare il ruolo di centro commerciale spontaneo, che contraddistingue l'area centrale di Legnano, valutando l'inserimento di nuove attività all'interno degli Ambiti di Trasformazione più prossimi al centro stesso.
- \* Valorizzare le architetture industriali di pregio (archeologia industriale) che costituiscono una componente identitaria fondamentale della cultura materiale e del paesaggio locale, reintroducendole nel flusso delle attività urbane.

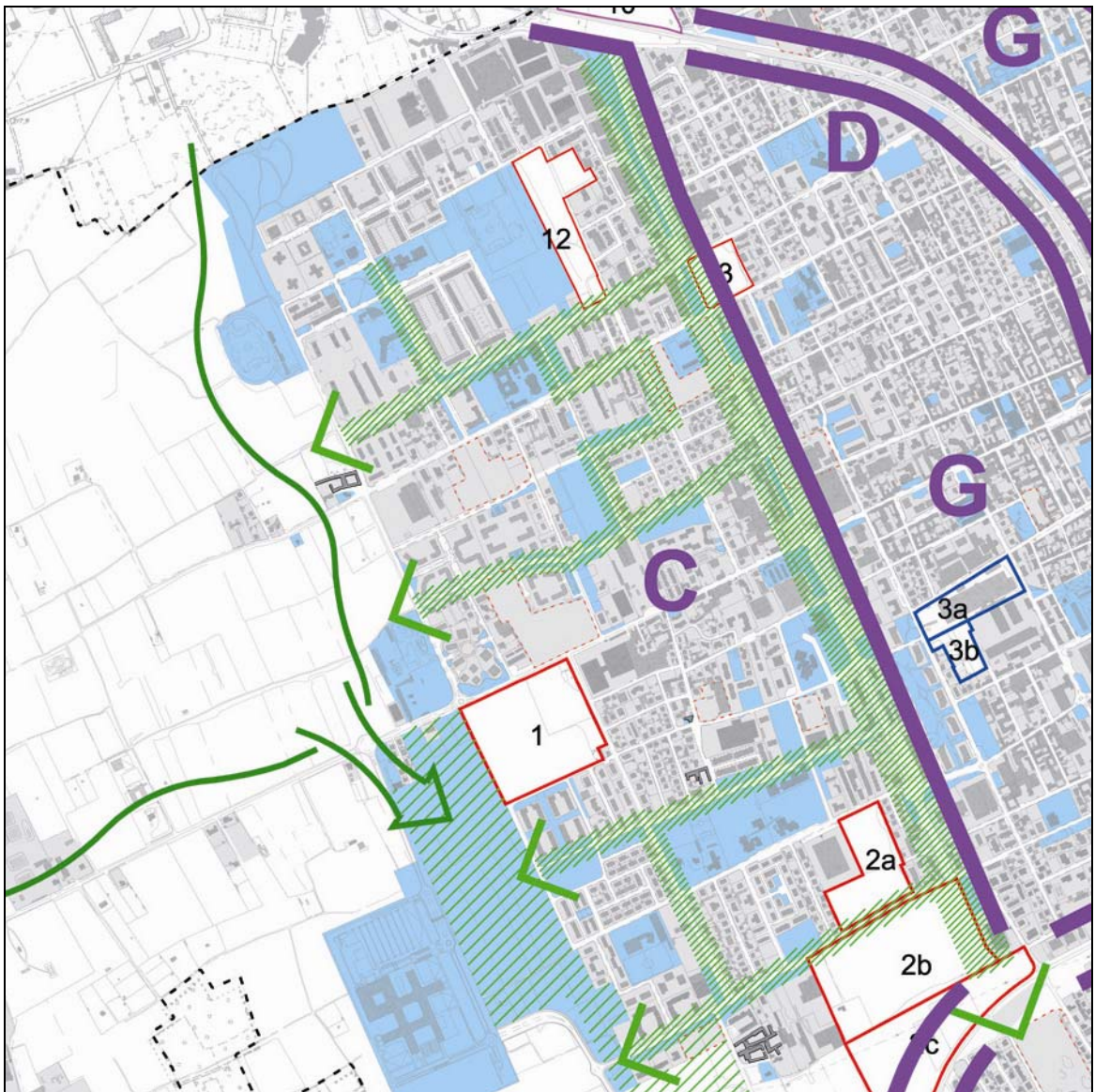
### **3 Ambiti di Trasformazione**

Partecipano a questo settore 2 Ambiti di Trasformazione:

<u>N°</u>	<u>Ambito</u>	<u>Estensione mq</u>
4	Manifatture di Legnano	41.000
5	Fiume Olona	90.500



## C - La città oltre il Sabotino



Si tratta della parte più recente della città, collocata a ovest di viale Sabotino, caratterizzata dalla frammistione di residenze e attività produttive, più accentuata che nella restante parte del tessuto residenziale, e dalla diffusa presenza di spazi inedificati, solo in parte sistemati come giardini pubblici.

Nuovi isolati residenziali, aree verdi di varia natura, comprese quelle in attesa di essere edificate, fabbricati industriali, servizi pubblici di vario rango e qualche attività commerciale sono accostati in maniera apparentemente casuale in un contesto la cui ordinata partizione urbana è comunque garantita dalla regolarità della maglia viaria e dal rispetto, senza eccezioni, del disegno degli isolati.

La diffusa presenza del verde è la principale caratteristica di questa parte della città ed è accentuata dall'affaccio a ovest sulla campagna del parco Altomilanese e, più a sud, sul territorio agricolo. La potente mole del nuovo ospedale, isolato nella campagna, sottolinea la dimensione del vuoto ed accentua la nettezza del confine rettilineo dell'edificato.

## 1 **Capisaldi della strategia di valorizzazione**

- \* La presenza del verde, che si articola in spazi urbani di varia natura e dimensione, nei viali alberati, presenti qui più che in altre parti della città, nell'affaccio sul grande vuoto della campagna.
- \* Il ruolo centrale di viale Sabotino, che mantiene una discreta urbanità, a dispetto della frammentarietà dei fronti e della relativa povertà dell'assortimento delle funzioni urbane distribuite lungo il suo tracciato.
- \* La qualità dell'ambiente residenziale, determinata dalla buona dotazione di servizi e spazi pubblici di quartiere.

## 2 **Finalità della trasformazione**

- \* Trasformare il Sabotino in grande viale urbano alberato attraverso un complesso di provvedimenti che possono riguardare:
  - la sistemazione del bordo occidentale con filari di alberatura e spazi protetti per pedoni e ciclisti;
  - la promozione dell'insediamento lungo l'asse stradale di funzioni attrattive, sia pubbliche che private;
  - la selezione accurata delle funzioni da insediare alle due estremità del viale che dovranno svolgere il ruolo di "magneti" in grado di favorire una maggiore vitalità urbana.
- \* Realizzare una "trama verde" interna al quartiere, attraverso la ricucitura delle aree esistenti e l'integrazione con nuovi spazi e tracciati, allacciata al viale Sabotino, ad est, ed al parco Altomilanese ad ovest.
- \* Completare la definizione del margine verde della città, estendendo verso sud il sistema di boschi e delle attrezzature del parco Altomilanese, analogamente a quanto previsto dal PRG 2003 ma con maggiore attenzione alla concreta fattibilità delle previsioni di piano.
- \* Localizzare nel quartiere alcune attrezzature di scala cittadina, allo scopo di favorire la formazione di centri di aggregazione, attirare piccole attività commerciali e valorizzare la vitalità sociale.

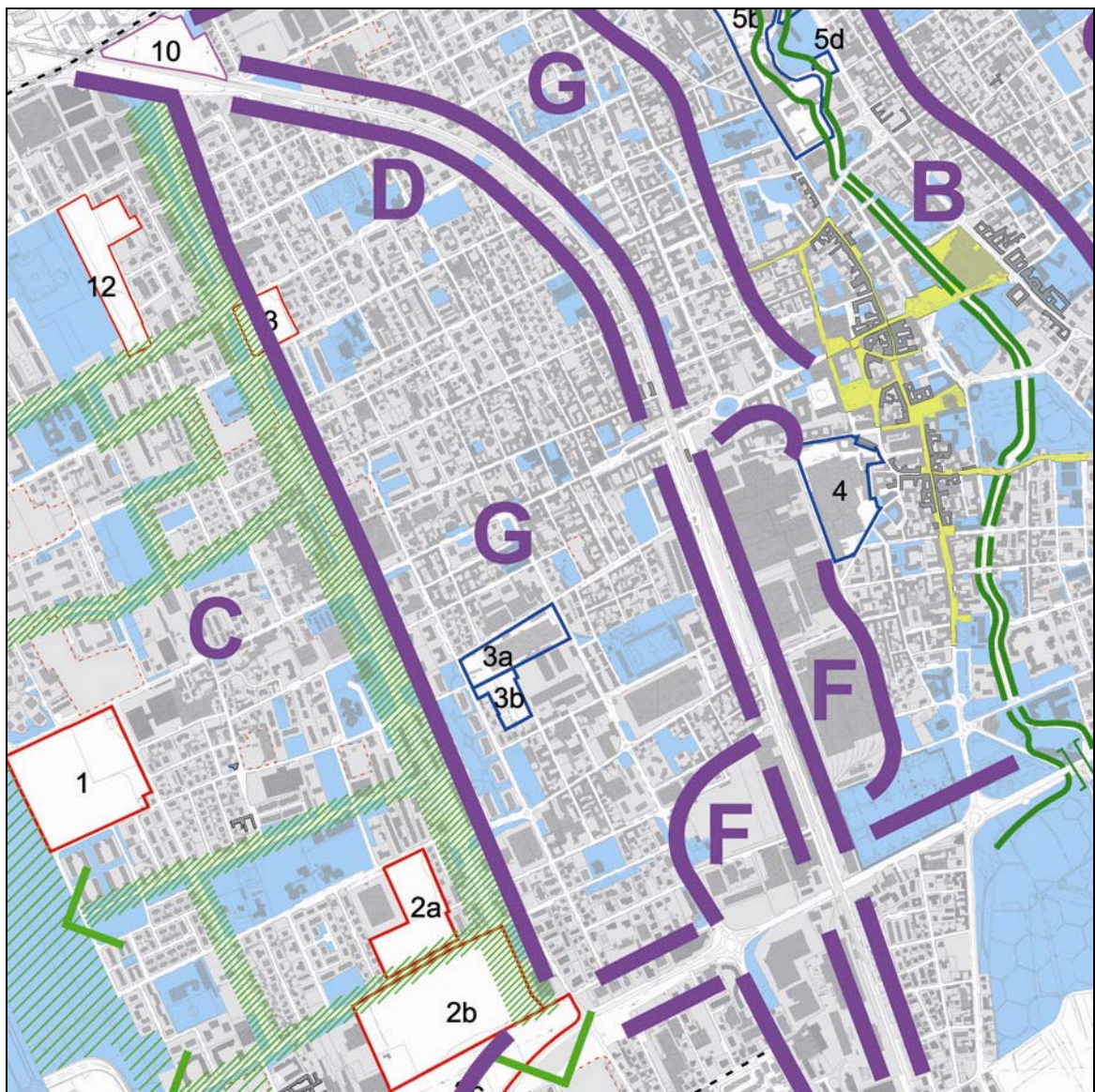
## 3 **Ambiti di Trasformazione**

Partecipano a questo settore 6 Ambiti di Trasformazione:

N°	Ambito	Estensione mq
1	Fronte ovest	75.000
2	Sabotino Sud	212.500
10	Sabotino Nord	26.000
12	Nuova Mazzafame	36.500
13	Via Ciro Menotti	16.000



## D - L'asta della ferrovia



La scelta di questo tema è direttamente conseguente il complesso degli interventi previsti per l'ammodernamento della linea ferroviaria che comprendono l'ampliamento del sedime ferroviario per far posto al terzo binario, la realizzazione delle barriere anti rumore lungo tutto lo sviluppo della linea, lo spostamento della stazione; il tutto come indicato nella deliberazione assunta in merito dal Consiglio Comunale<sup>8</sup>.

L'assunzione del tema all'interno del PGT è orientata alla messa a punto di due strategie che riguardano:

### 1. L'interramento della linea ferroviaria e l'eventuale compensazione in caso non venga effettuato

Per conseguire l'obiettivo di eliminare l'asta della ferrovia che divide in due la città e per evitare danni irreparabili ai residenti, il PGT individua nell'interramento dei binari ferroviari la soluzione prioritaria così come indicato nell'odg. del mese di

<sup>8</sup> Delib. CC. n° 97 del 13/10/2009.

novembre 2009. Il sedime ferroviario rimasto libero verrà destinato a giardino floreale cittadino con percorsi ciclo-pedonali. Nel caso le direttive ministeriali e regionali fossero di altro indirizzo, prevedendo altri tipi di interventi, il Documento di Piano demanda al Piano delle Regole il compito di individuare e catalogare, attraverso un apposito strumento particolareggiato di attuazione, gli immobili danneggiati, il livello del danno subito, le conseguenze sociali del danno in termini di residenti da rilocalizzare e di decremento del valore degli immobili direttamente o indirettamente interessati.

Si deve sottolineare che il Piano comunale di Governo del Territorio si trova ad affrontare, con la propria capacità di governo e di bilancio, il tema della compensazione delle conseguenze di un'opera infrastrutturale di livello regionale e tale compensazione difficilmente potrà essere realizzata in tempi certi con le sole risorse comunali.

A risarcimento del danno alla città e a protezione delle residenze dei suoi cittadini, **il Documento di Piano prevede la formazione di un cordone verde continuo destinato a fiancheggiare il tracciato ferroviario lungo il lato occidentale.**

La realizzazione del cordone verde è coerente con l'obiettivo di trasferire le residenze più prossime alla ferrovia liberando il suolo dai fabbricati compromessi dall'avvicinamento dei binari o dall'incombenza delle barriere anti rumore.

Questa impostazione comporta l'identificazione puntuale degli immobili che risulteranno danneggiati al punto da non poter più essere considerati civilmente abitabili e dei quali dovrà essere promossa la demolizione, indicando le forme di compensazione per i proprietari e i residenti.

Il compito di effettuare l'identificazione degli immobili non può che essere demandato ad uno strumento particolareggiato di attuazione<sup>9</sup>.

Il compito di definire il campo di applicazione ed i contenuti specifici di detto strumento, che riguarderà una parte del tessuto urbano consolidato, è demandato al Piano delle Regole sulla base dei seguenti principi generali:

- a) Promozione del trasferimento degli inquilini residenti  
Attribuzione agli ambiti a prevalente vocazione residenziale assoggettati a pianificazione attuativa individuati dal Documento di Piano o dal Piano delle Regole di un indice di edificabilità aggiuntivo esclusivamente finalizzato alla realizzazione di edilizia sociale specificamente destinata a rialloggiare i residenti che si vedranno costretti al trasferimento e si trovano in condizioni da non poter accedere al mercato libero degli alloggi.
- b) Compensazione del danno agli immobili  
Il Piano delle Regole attribuisce un indice di edificabilità aggiuntivo agli immobili danneggiati individuati dallo strumento particolareggiato di attuazione. Detto indice verrà sommato all'indice proprio dell'immobile stesso, ovvero alla superficie lorda di pavimento esistente, generando la capacità edificatoria complessiva da trasferire negli ambiti di Trasformazione individuati dal Documento di Piano ovvero nelle altre aree individuate dal Piano delle Regole.

---

<sup>9</sup> Si rende necessario uno strumento che abbia i contenuti propri del Piano Particolareggiato, come definito dalla legge urbanistica nazionale tuttora vigente (legge 1150/1942).

L'accettazione dell'indice aggiuntivo ed il trasferimento della capacità edificatoria complessiva così ottenuta comportano la cessione gratuita al Comune dell'immobile danneggiato. I terreni acquisiti dal Comune verranno destinati alla realizzazione del "cordone verde" lungo la ferrovia.

c) Contestualità operativa

La convenzione allegata allo strumento particolareggiato di attuazione dovrà prevedere la contestualità delle operazioni di trasferimento dei residenti, dell'assegnazione della capacità edificatoria aggiuntiva, della cessione al Comune delle aree, operando in modo da evitare che gli immobili liberati dai residenti attuali possano essere rioccupati da cittadini costretti, per indisponibilità economica, ad accettare le peggiori condizioni abitative.

**2. La valorizzazione della nuova stazione quale porta principale di accesso a Legnano ed in particolare al suo centro**

La traslazione più a sud del fabbricato di stazione<sup>10</sup> accentua il problema della sua riconoscibilità come fulcro della rete dei traffici urbani: centro fondamentale di attrazione e di transito e pertanto sito privilegiato per la localizzazione di funzioni di importanza metropolitana, di attività commerciali ed anche di residenze.

È demandato al Piano dei Servizi, ad accompagnamento della realizzazione della nuova stazione, il compito di individuare gli interventi da realizzare su:

\* La viabilità locale di accesso e distribuzione con particolare attenzione a:

- la riorganizzazione dei sottopassi di corso Italia e di via Curtatone e Montanara;
- la ricucitura dei percorsi urbani, almeno di quelli ciclopedonali, valutando la realizzazione di ulteriori punti di attraversamento;
- la circolazione e la sosta del trasporto pubblico su gomma, che deve poter trovare nel nodo-stazione il fulcro di riferimento per l'organizzazione dell'intero servizio.

\* Il sistema dei parcheggi

- escludendo di assegnare alla stazione di Legnano al ruolo di polo di interscambio, che appare sconsigliabile in ragione della sua collocazione eminentemente urbana;
- valutando la realizzazione di nuovi posti auto in struttura anche al fine di restituire alla città le aree attualmente utilizzate per la sosta dei veicoli.

\* La qualità e rappresentatività dello spazio pubblico

adottando i provvedimenti idonei a garantire la migliore continuità fra il centro di Legnano, ed in particolare la piazza del Monumento, e la stazione stessa.

---

<sup>10</sup> La nuova posizione è simbolicamente rappresentata col quadrato blu nella mappa prodotta all'inizio del presente capitolo.



## E - I viali di margine: Toselli e Saronnese

---



Si tratta dei due tracciati stradali che delimitano il territorio comunale a nord e a sud. Sono entrambi componenti fondamentali del sistema viario, svolgono una funzione primaria sia di scala locale che di livello intercomunale e sono infatti percorsi da importanti flussi di traffico.

A dispetto della continuità dell'asse viario, entrambi i viali presentano caratteri frammentari per il disordinato succedersi delle attività, per il casuale accostamento delle tipologie edilizie più diverse e degli spazi aperti, per l'assenza, con qualche eccezione, di fronti urbani riconoscibili.

Il flusso continuo dei veicoli insieme alla rarità ed alla precarietà degli attraversamenti trasformano i viali in barriere difficilmente valicabili, accentuando l'effetto di confine della città e compromettendo la continuità persino dell'asta dell'Olona.

### 1 Capisaldi della strategia di valorizzazione

- \* Le molteplici occasioni di trasformazione presenti lungo entrambi i tracciati viari, determinate dalla dismissione di aree e di attività, dalla mancata attuazione di alcune previsioni di piano ed in alcuni casi semplicemente dalla scarsa attenzione prestata in passato alla pianificazione del margine del territorio comunale, inevitabilmente da coordinare coi comuni vicini.
- \* L'entità dei flussi di traffico, che costituisce al contempo un limite, escludendo riduzioni della carreggiata o altri interventi che possono compromettere la funzionalità del viale, ma anche un potenziale vantaggio da sfruttare per richiamare funzioni che necessitano di elevati livelli di visibilità e accessibilità.
- \* Infine per il solo viale sud (Cadorna – Toselli – primo tratto di S. Michele del Carso), il carattere urbano dovuto alla parziale continuità dei fronti, ad una certa regolarità delle altezze dei fabbricati, alla presenza, ancorché discontinua, di fronti commerciali.

## 2 Finalità della trasformazione

Per entrambi i viali la finalità generale consiste nel ricostruirne l'identità urbana e la vivibilità. Sempre in termini generali tale finalità si persegue attraverso due strategie principali da applicare ovunque possibile:

- \* rendere più confortevole e sicura la strada per le percorrenze non automobilistiche;
- \* migliorare in particolare gli spostamenti trasversali per pedoni e ciclisti, rendendo più frequenti, evidenti e confortevoli i punti di attraversamento.

Più in particolare le politiche da attivare nei due casi riguardano:

### 2.1 Per la Saronnese

È il caso più difficile poiché questa strada ha ormai definitivamente assunto il carattere di grande asse di scorrimento, estraneo agli insediamenti che attraversa, salvo i centri commerciali, che di tale condizione sono la diretta conseguenza.

Anche a causa dell'incoerenza fra il tracciato stradale ed il confine comunale, le occasioni di intervento sono limitate a due capitoli:

- a. Il tratto corrispondente al quartiere di via Leoncavallo, al quale andrebbe garantita una migliore connessione con la parte centrale della città realizzando percorsi protetti di attraversamento, sfruttando allo scopo le residue aree libere ancora disponibili in prossimità dell'asse viario.
- b. Il nodo corrispondente all'intersezione fra strada e ferrovia, già oggetto di attenzione da parte del PRG 2003, che vi individua una delle aree di trasformazione, finalizzata alla riorganizzazione dell'innesto di viale Sabotino con la Saronnese. Il Documento di Piano conferma tale previsione inquadrandola nella riorganizzazione del nodo viabilistico e urbano, da coordinare con le occasioni di trasformazione presenti sia in territorio di Legnano (area ex Crespi, area Diplomatic) che nel Comune di Castellanza: Quest'ultimo infatti individua nel proprio PGT due Ambiti di Trasformazione collocati nelle immediate vicinanze (aree "ATU 4 - Mostra del tessile" e "ATU 5 - via Borri").

### 2.2 Per il viale Toselli

Si tratta di un ambiente molto vario ed in rapida evoluzione per l'avvicinarsi delle funzioni commerciali, per gli interventi di trasformazione in corso, prevalentemente finalizzati alla realizzazione di nuove residenze, per la grande varietà dei fabbricati che si affacciano lungo il viale.

Si identificano due principali occasioni di intervento:

- a. Il tratto più prossimo all'autostrada, comprendente l'area della Caserma Cadorna e la prospiciente area dismessa dell'ex stabilimento Gianazza: aree individuate dal Documento di Piano come Ambiti di Trasformazione contrassegnate rispettivamente coi numeri 7 e 11.
- b. Il nodo del Castello di Legnano, corrispondente all'intersezione fra il viale ed il corso del fiume Olona, del quale deve essere valorizzata la continuità fisica e la riconoscibilità formale. Le finalità della trasformazione riguardano la realizzazione di un'opera di attraversamento del viale che appaia di importanza

paragonabile alla dimensione del viale e del flusso di traffico che lo percorre. L'occasione della trasformazione è rappresentata dall'area dismessa presente proprio in corrispondenza dell'Olonà sul lato settentrionale di viale Toselli, da riservare all'estensione dell'asta verde dell'Olonà, disponendone l'acquisizione nel contesto dell'attuazione del Piano dei Servizi.

Ulteriori interventi potrebbero riguardare la ristrutturazione dell'area destinata agli spettacoli viaggianti sul fronte meridionale del viale, completando l'acquisizione da parte del Comune delle aree a tale scopo già utilizzate, e la realizzazione di un ulteriore punto di attraversamento in corrispondenza dell'area delle piscine comunali.

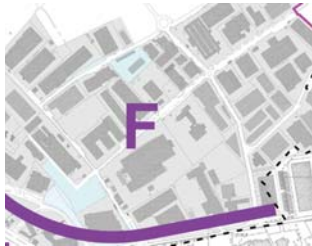
Una terza occasione di intervento è rappresentata dal fronte della grande area di trasformazione collocata nel tratto terminale di viale Sabotino (Ambito di Trasformazione n° 2). In questo tratto la strada ha abbandonato il carattere del viale urbano che mantiene, con quale cedimento, per tutto il tratto dallo svincolo autostradale all'incrocio con via XX Settembre, per assumere i connotati caratteristici della grande viabilità intercomunale, indifferente agli ambienti che attraversa ed alle attività distribuite lungo il suo percorso. Rimangono da risolvere, anche in questo tratto, i problemi di ricucitura dei percorsi urbani nel tessuto residenziale di Legnano e di San Giorgio, interrotti del tracciato stradale.

## **F - I comparti della produzione manifatturiera**

---

La compresenza di residenze e attività manifatturiere costituisce una delle caratteristiche proprie della città di Legnano. Singoli fabbricati complessi produttivi, gruppi di attività sono distribuiti nel tessuto residenziale in maniera apparentemente casuale e tale condizione è da tempo riconosciuta, in diverse forme, dagli strumenti della pianificazione comunale. Nondimeno si possono identificare nel corpo della città almeno due comparti interamente dedicati all'attività produttiva:

a.



L'area di via Quasimodo, ad est dell'autostrada, che si salda all'edificato di Rescaldina;

b.



L'asta industriale della Franco Tosi, estesa verso sud ad interessare le are sul versante opposto della ferrovia fino oltre il viale Toselli.

Entrambi i comparti sono caratterizzati dalla presenza di un gran numero di attività produttive propriamente manifatturiere alle quali si accompagnano attività lavorative di altro genere, la cui attribuzione al settore secondario piuttosto che a quello terziario, al di là delle definizioni meramente statistiche, appare in molti casi problematica.

## **1 Capisaldi della strategia di valorizzazione**

- \* La presenza consistente di attività produttive costituisce uno dei valori propri di questo territorio, da salvaguardare al pari degli valori urbani posti al centro delle politiche di piano.
- \* L'evoluzione e il declino di alcuni settori produttivi tradizionalmente presenti a Legnano, in particolare il tessile, ha portato alla progressiva cancellazione delle presenze produttive soprattutto nelle aree più centrali ed il processo appare ormai quasi ultimato. Si devono quindi attivare specifiche politiche di salvaguardia della destinazione produttiva ovunque tale impostazione risulti coerente con le condizioni generali della città e con le esigenze proprie delle attività manifatturiere.
- \* La compresenza di diverse attività lavorative, che sconfinano talvolta nel settore commerciale, appare un fattore di stabilità dell'economia locale ed una selezione delle differenti attività finalizzata alla scelta di quelle insediabili nei comparti produttivi appare non più desiderabile.

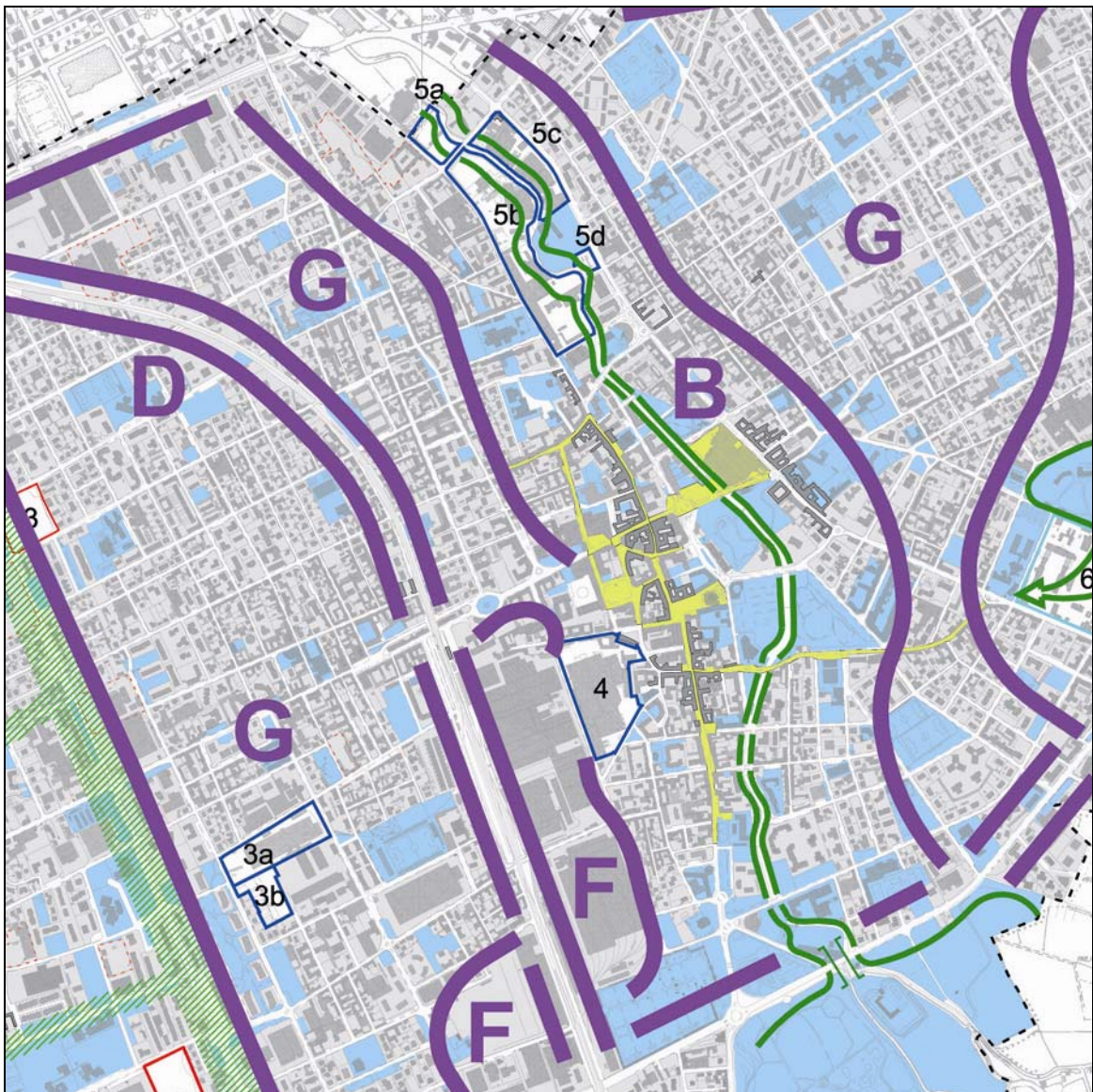
## **2 Azioni per la salvaguardia e la valorizzazione delle attività lavorative**

Per conseguire le finalità sopra riportate è necessario sviluppare una politica articolata su più livelli, indirizzando a tale scopo la disciplina del Piano delle Regole, oltre alle previsioni del Documento di Piano.

- \* Reperire aree per l'insediamento delle attività produttive di beni e servizi.  
Tale scelta può essere operata con riferimento al comparto di via Quasimodo ove è possibile individuare nuove aree, di estensione contenuta, senza intaccare il patrimonio ambientale costituito dai Boschi Tosi (Ambito di Trasformazione n° 8).
- \* Garantire flessibilità nell'uso delle aree produttive.  
Si tratta di orientare la disciplina del Piano delle Regole alla facilitazione degli interventi di riorganizzazione, trasformazione produttiva e funzionale, ampliamento, ecc. in modo da favorire un agevole adeguamento delle strutture alle necessità della produzione.



## G - La città compatta semicentrale



Si tratta delle parti più consolidate del tessuto edificato, nelle quali sono improbabili o non desiderabili trasformazioni maggiori.

Sono le parti della città nelle quali si opererà attraverso la disciplina del Piano delle Regole e dando attuazione alle previsioni puntuali contenute nel Piano dei Servizi.

A questi strumenti è assegnato il compito di realizzare gli obiettivi di seguito delineati:

- \* Mantenere la regolarità e la riconoscibilità della maglia urbana, che costituisce uno dei fondamenti della qualità di Legnano, assumendo il rispetto della città come condizione di qualsiasi intervento di trasformazione, anche il più minuto.
- \* Salvaguardare l'impianto degli isolati, evitando che ne venga modificata la morfologia fondata sul rapporto tra fabbricati e strada, sulla regolarità geometrica, sull'omogeneità delle dimensioni in pianta e delle altezze di ciascun isolato.
- \* Garantire la permanenza delle attività lavorative distribuite nel tessuto residenziale, anche avvalendosi di dispositivi premiali.

## H - Il polo industriale ovest



Il PRG 2003 individua un comparto destinato all'insediamento di nuove attività manifatturiere al confine occidentale del territorio comunale. Essendo vincolata alla realizzazione della variante della strada statale del Sempione, la previsione del PRG non ha trovato attuazione e le aree individuate continuano ad essere coltivate: indistinguibili dalla campagna che le circonda.

### 1 Capisaldi della strategia di valorizzazione

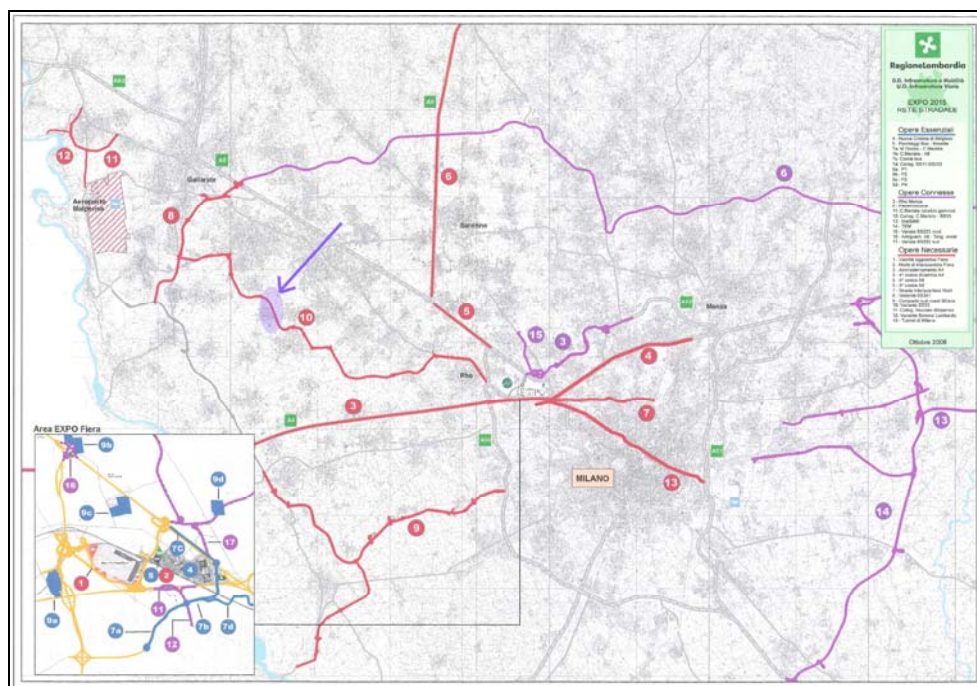
Il Documento di Piano ripropone la previsione del PRG 2003 ampliandola in vista della costituzione di un polo industriale di rilevanza comprensoriale.

La scelta è proposta sulla base delle seguenti motivazioni:

- a) L'apertura di nuove opportunità per l'insediamento di attività produttive di dimensioni maggiori costituisce uno dei primi obiettivi del Documento di Piano: un obiettivo che può trovare attuazione mettendo in gioco aree nuove, di grande estensione, esterne al tessuto residenziale consolidato, secondo il modello adottato in altre parti dell'area Altomilanese<sup>11</sup>.
- b) Le grandi aree produttive liberatesi all'interno della città (Manifattura di Legnano, Bernocchi, Mottana, ecc.) costituiscono risorse preziose per la valorizzazione del centro urbano e non paiono in grado, per la ridotta estensione e la difficile accessibilità, di accogliere nuove sedi della produzione manifatturiera.
- c) L'inaccessibilità dell'area dovuta alla mancata attuazione dei progetti infrastrutturali di scala regionale (variante SS del Sempione) potrebbe essere risolta nel contesto delle realizzazioni infrastrutturali connesse a EXPO' 2015, poiché tale viabilità risulta fra le "Opere necessarie" individuate dal programma regionale di intervento.

<sup>11</sup> Si veda ad esempio il nuovo polo industriale di Busto Arsizio, Sacconago.





La variante del Sempione è indicata con la freccia e contraddistinta in carta col n° 10

Alla scala sovracomunale andranno anche concordate le modalità operative dell'intervento, in modo da contemperare le esigenze insediative con gli obiettivi di qualità complessiva dell'ambiente e di continuità della rete ecologica regionale.

## 2 Ambiti di Trasformazione

Alla strategia delineata corrisponde l'individuazione di un unico ambito di trasformazione, contrassegnato col n. 9, di poco più di 280.000 mq di estensione complessiva.

La messa in pratica della strategia delineata e l'attuazione dell'Ambito di Trasformazione saranno l'esito di una scelta condivisa alla scala sovracomunale. Ciò a motivo dell'importanza degli insediamenti attesi, coerente con l'estensione dell'area resa disponibile, della collocazione dell'area ai margini del territorio comunale ed in generale delle implicazioni della strategia adottata nei confronti della pianificazione del territorio e delle infrastrutture di livello sovracomunale.



## 6. Strategie di governo della mobilità

Il documento programmatico per il PGT di Legnano elenca i tre fattori che, più di altri, caratterizzano la situazione di criticità del settore della mobilità, e precisamente:

- \* la pesante sottoinfrastrutturazione del sistema, in particolare della rete viaria;
- \* il ‘salto’ di scala dell’organismo urbano provocato dal fenomeno di conurbazione, con l’innescò di intense relazioni interne su distanze mediamente più elevate;
- \* il ritardo nella realizzazione del Servizio Ferroviario Regionale (SFR) e Metropolitano (SFM) a servizio dell’area metropolitana milanese.

Il lavoro successivamente svolto ha consentito di verificare e quantificare i fenomeni sopra descritti, indagando in particolare la struttura delle relazioni che generano il traffico attualmente gravante sulla rete urbana di Legnano, comparandone le dimensioni con la capacità del sistema, individuando i fenomeni di congestionamento che ne derivano, valutando l’impatto che il mancato apporto di mezzi di trasporto alternativo e maggiormente sostenibili ha nella genesi dei suddetti fenomeni.

Dall’insieme di tali analisi, e sulla scorta della ampia ed articolata serie di incontri e confronti le hanno accompagnate, si è ora in grado di iniziare a comporre un quadro strategico di linee di intervento coerenti ed adeguate al livello richiesto dalla natura e dimensione dei fenomeni in gioco.

### 6.1 I cinque elementi del quadro strategico

#### 6.1.1 La stazione di Legnano futura porta della città

Pur scontando i gravi ritardi cui si è in premessa accennato, il Servizio Ferroviario Regionale e Metropolitano deve essere sempre più considerato il sistema portante della accessibilità nell’area metropolitana milanese.

La stazione di Legnano di conseguenza sarà la principale “porta” di accesso al resto del sistema metropolitano e regionale e la città deve riorganizzarsi attorno a questa nuova fondamentale centralità.

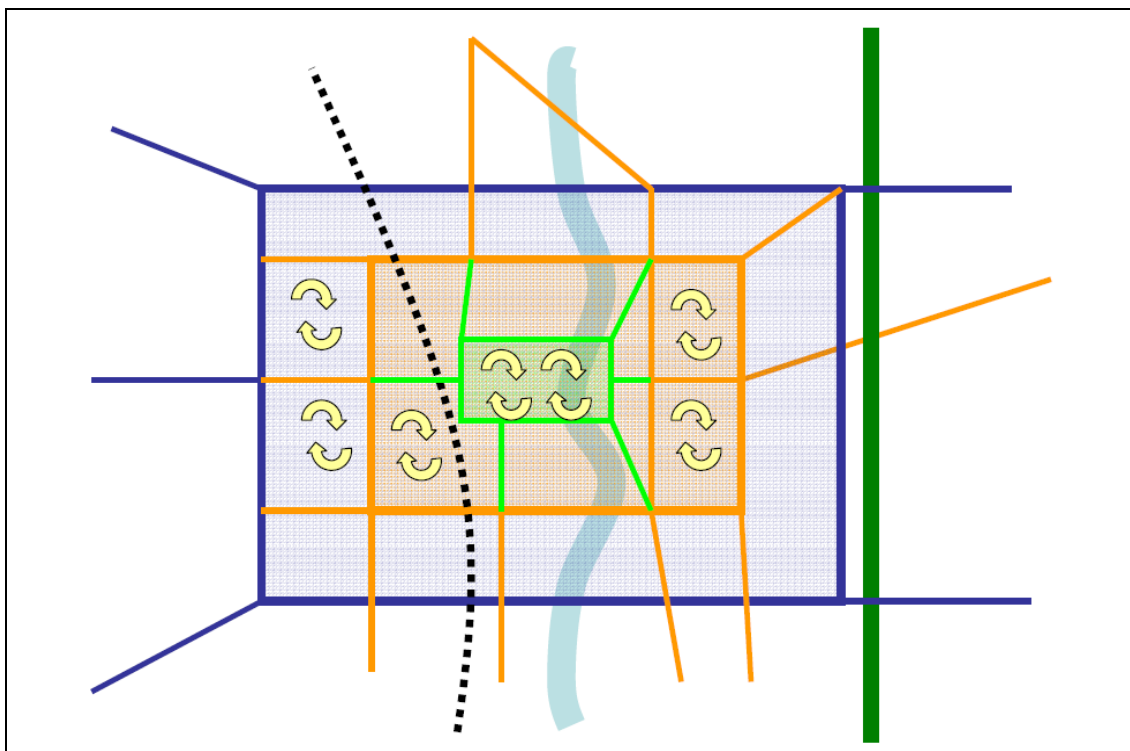
Tale operazione investe contemporaneamente aspetti architettonici, urbanistici e trasportistici, questi ultimi principalmente destinati a migliorare radicalmente i livelli –oggi davvero modesti- di accessibilità.

Le strategie di ristrutturazione del trasporto pubblico, il disegno della struttura portante della ciclabilità, lo schema generale di riassetto della circolazione automobilistica, la riorganizzazione del sistema della sosta, sono tutti elementi da giocare in funzione di tale obiettivo.

#### 6.1.2 Lo schema di riorganizzazione della rete stradale

Il forte sottodimensionamento della rete stradale ha comportato la formazione di estesi fenomeni congestivi che, a loro volta, hanno prodotto due modalità opposte ma non di rado compresenti di reazione: l’una rivolta alla risoluzione puntuale delle criticità gravanti sui singoli assi/nodi massimizzandone la capacità, l’altra orientata a difendere le strade dall’eccesso di traffico.

In questo è forse mancata una chiara visione strategica, capace di individuare delle strutture di circolazione gerarchicamente ordinate, che consentissero appunto di individuare di volta in volta la risposta funzionalmente più corretta.



*Organizzazione funzionale della rete stradale urbana*

Il primo passaggio di costruzione di una nuova strategia di intervento dunque risiede nella individuazione di una tale struttura, che si propone di articolare secondo tre livelli fondamentali:

- \* la 'quadra' di scorrimento, formata dai due assi della Toselli e della Saronnese, dall'autostrada nel tratto tra i due svincoli di Legnano e Castellanza, dalla via Sabotino. Si tratta di un sistema fortemente inadeguato, formato da assi decisamente impropri (l'autostrada da un lato, assi fortemente urbanizzati dall'altro) ma privo di possibili alternative;
- \* un sistema di distribuzione interno, posto a difesa/supporto della quadra esterna, che ricerca, pur con notevoli difficoltà, una continuità di itinerari capace di servire gli spostamenti interni alla città senza necessariamente gravare sulla già sovraccarica quadra esterna e senza impegnare itinerari di attraversamento centrale;
- \* un sistema di "arroccamento" del centro, avente la funzione di distribuire il traffico tra il sistema dei parcheggi a servizio delle aree centrali.

### **6.1.3 Il governo dell'accessibilità e della sosta**

La struttura viabilistica sopra descritta va integrata con le necessarie politiche di governo dell'accessibilità, finalizzate a selezionare il traffico che accede alle zone via via più centrali, secondo uno schema del tutto consolidato ed in parte già presente ed operativo..

Si avrà quindi nell'area più centrale un sistema prioritariamente finalizzato a selezionare la domanda legata ai servizi presenti, a favorire la circolazione del mezzo pubblico e della mobilità pedonale e ciclabile, ed a disincentivare la presenza delle auto dei pendolari e del traffico di attraversamento; nell'area intermedia un sistema destinato a favorire l'uso della

quadra di distribuzione interna per la distribuzione tra i poli attrattori presenti e per garantire l'accesso al sistema dei parcheggi subcentrali e di corona.

Nell'area esterna saranno infine da attivare sistemi di protezione locali, finalizzati a governare l'accesso a particolari poli attrattori (Ospedale, stazione ferroviaria, complessi scolastici ecc.).

Gli strumenti disponibili per attuare tali politiche sono quelli usuali del controllo della sosta, che andrà estesa a coprire l'intera estensione delle due prime aree, e della limitazione degli accessi (Z.T.L.), anche se la disponibilità di nuove tecnologie rende oggi possibile immaginarne applicazioni integrate innovative ed assai flessibili.

Un elemento che, nel contesto Legnanese, risulta essere fondamentale per completare le strategie di governo sopra descritte è quello della disponibilità di un sufficiente numero di posti auto disposti in prossimità della quadra esterna, dove concentrare la domanda di sosta di lungo periodo generalmente attribuibile ad una utenza di tipo pendolare (in prima approssimazione si tratta di circa 1500-2000 p.a. complessivi).

Date le dimensioni della città sarebbe opportuno che tali localizzazioni siano poste a distanze pedonabili dall'area centrale, onde rendere non necessaria l'attivazione di costosi (e poco efficaci) sistemi di collegamento.

#### **6.1.4 Lo schema di riorganizzazione del trasporto pubblico**

Il trasporto pubblico urbano a Legnano è essenzialmente concepito per soddisfare i settori di popolazione privi di alternative modali.

Il disegno della linee appare finalizzato a massimizzare la copertura del territorio con lunghi percorsi ad anello a scapito della rapidità dei collegamenti, il che ne riduce drasticamente l'appetibilità rispetto alle altre modalità di trasporto.

Un secondo aspetto destinato a condizionare negativamente l'efficacia del servizio è il fatto di essere limitato all'interno dei confini amministrative, senza cioè servire, o servendo solo in parte, la vera città costituita dalla conurbazione legnanese.

Le strategie possibili per la riorganizzazione del trasporto pubblico devono saper affrontare i due aspetti critici sopra richiamati, senza tuttavia trascurare l'obiettivo della diffusione capillare del servizio.

Una prima alternativa potrebbe essere quella di individuare due/tre linee forti, tutte passanti per il centro e per il polo fondamentale della stazione ferroviaria, cui garantire percorsi il più possibile diretti e coincidenti tra andata e ritorno, con frequenze cadenzate e, per quanto possibile, rafforzate e, soprattutto, con estensioni verso i comuni limtrofi (Castellanza, Rescaldina, S.Giorgio ...)<sup>12</sup>. Il sistema sarebbe completato con servizi flessibili "a chiamata" per le parti di territorio non coperte dalle linee forti.

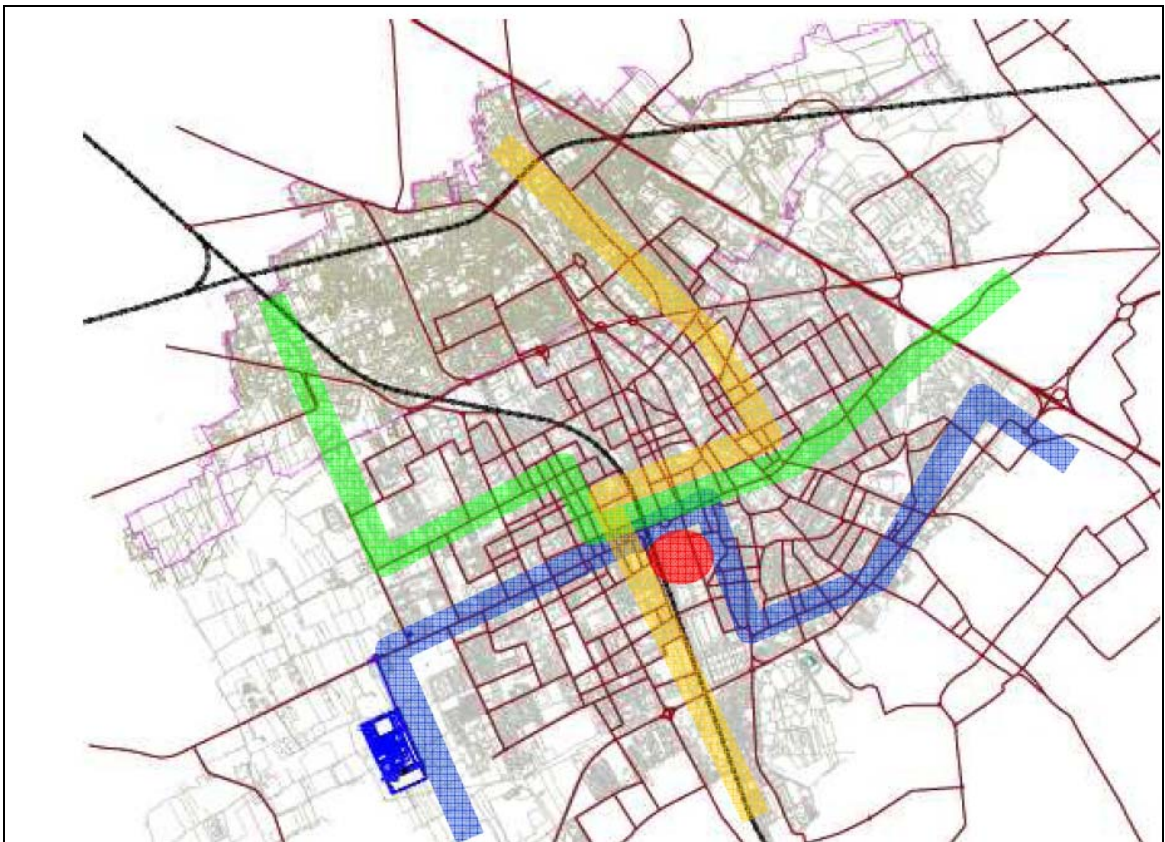
Una seconda alternativa potrebbe essere quella di disegnare un servizio a "*rendez vous*" centrato e coordinato sulla stazione ferroviaria, con linee cioè che ritmicamente partono e ritornano, con percorsi brevi ad anello, alla stazione dove risulterebbe possibile interscambiare con tutte le altre linee oltre che, ovviamente con il treno.

Questo schema tuttavia richiede adeguati percorsi di accesso alla stazione ed il mantenimento di elevati livelli di regolarità dei tempi di percorrenza.

---

<sup>12</sup> Possono ovviamente integrare tali direttrici anche gli attuali servizi extraurbani che attraversano la città.

Una terza alternativa potrebbe infine essere quella di sostituire *in toto* l'attuale servizio con sistemi "a chiamata", opzione quest'ultima che la notevole compattezza dell'urbanizzato rende particolarmente interessante.



*Identificazione dei possibili 'assi forti' di riorganizzazione del TPL*

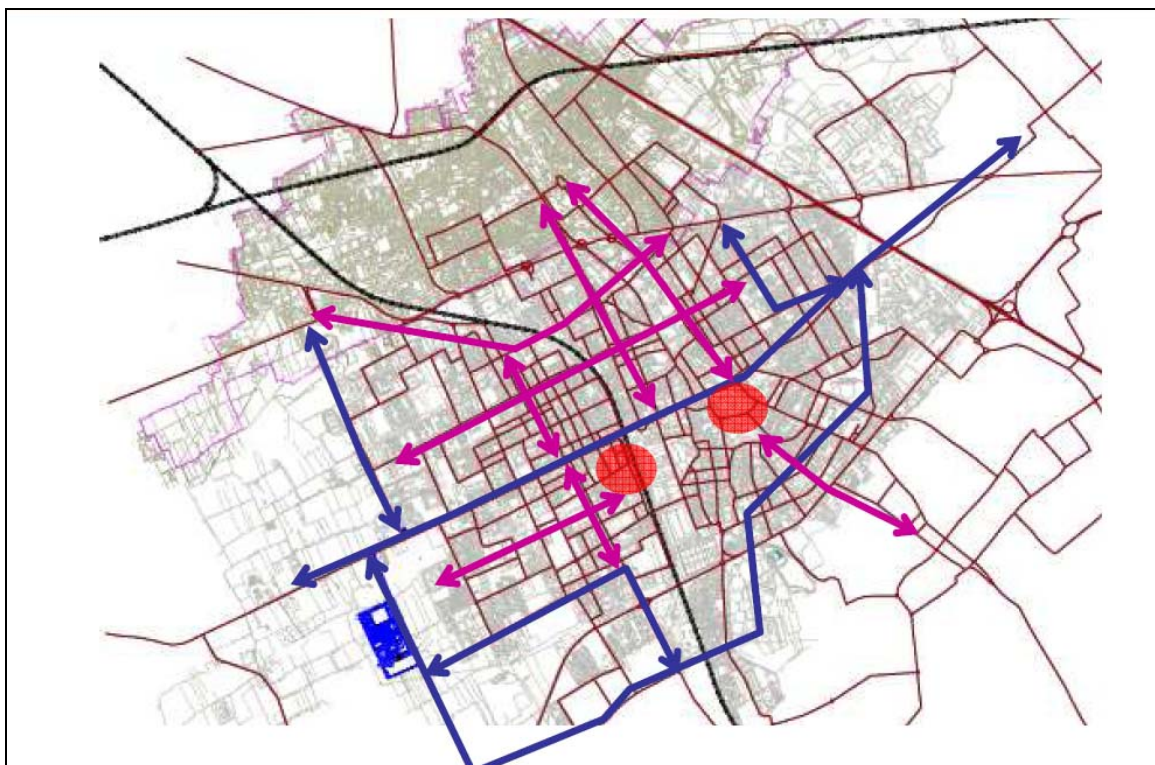
### **6.1.5 Il telaio della rete ciclabile**

Lo sviluppo della ciclabilità rappresenta un obiettivo strategico fondamentale del Piano. A tale fine il Piano deve individuare un "telaio portante" della ciclabilità, capace di connettere tutti i principali poli attrattori e le direttrici di collegamento con i comuni adiacenti, rispetto al quale costruire i sistemi di adduzione più diffusa da e per i comparti urbanizzati.

Il progetto "MiBici" già fornisce un primo importante riferimento per la costruzione di tale struttura, alla quale andranno garantiti standard realizzativi elevati.

La rete di distribuzione di secondo livello potrà invece sfruttare la realizzazione di ampi comparti a traffico residenziale, all'interno dei quali cioè la circolazione delle biciclette potrà in gran parte avvenire in modo promiscuo sfruttando la forte moderazione dei comportamenti imposta alla circolazione dei veicoli motorizzati.





*La costruzione del 'telaio' ciclabile portante*

## 6.2 La composizione degli elementi

I 5 elementi sopra descritti, individuati nelle tavole del Piano in termini di schemi funzionali e di esigenze prestazionali, richiedono ciascuno di poter precipitare all'interno della rete stradale e degli spazi pubblici, ponendo non di rado esigenze e vincoli tra loro in conflitto.

Questo pone questioni in parte risolvibili con un'attenta traduzione dei "corridoi funzionali" individuati nel Piano in itinerari effettivi, ed in parte con lo sviluppo di progetti di riassetto delle strade che consentano di ricomporre i sopradetti conflitti e rendano effettiva la funzionalità desiderata dei diversi itinerari.

Questo è compito degli strumenti di settore che dovranno tradurre le indicazioni strategiche nelle azioni riferite alla viabilità, alla pedonalità, alla ciclabilità ed al trasporto pubblico.

Il Piano Urbano del Traffico dovrà in particolare:

- \* rivedere l'organizzazione della circolazione e l'assetto dei nodi in funzione della realizzazione dell'assetto gerarchico delle reti;
- \* identificare le modalità di realizzazione del telaio portante della ciclabilità, coordinandola con l'assetto gerarchico;
- \* rivedere e integrare le politiche di governo dell'accessibilità (tariffazione della sosta, Z.T.L.), anche sulla base delle potenzialità offerte dalle nuove tecnologie.

Il Piano del Trasporto Pubblico dovrà in primo luogo valutare le modalità migliori per erogare il servizio urbano di trasporto, comparando in particolare le prestazioni offerte dai sistemi tradizionali di linea, rispetto a sistemi di linea coordinati e sincronizzati, ovvero sistemi flessibili (a chiamata), ovvero ancora a sistemi misti.

- - -

Rispetto ad un tema tuttavia, quello della “quadra di scorrimento”, sembra opportuno sviluppare già nel presente Documento qualche indicazione più dettagliata.

Si tratta infatti di un sistema perfettamente individuato negli assi che lo compongono ed anche nelle funzioni prevalenti che lo caratterizzano.

In particolare rispetto alla Saronnese ed all’asse del viale Toselli è opportuno che, ovunque possibile, siano recuperati alla strada spazi aggiuntivi da destinare all’adeguamento dei sistemi pedonali laterali ed all’inserimento di un elemento separatore centrale.

Dovranno essere modificati, riducendoli e concentrandoli, gli sbocchi della viabilità trasversale, mentre non dovranno trovare affaccio diretto e/o non adeguatamente governato funzioni attrattive di traffico.

Per quanto riguarda la via Sabotino, una volta razionalizzati e potenziati gli sbocchi sia a nord che a sud, se ne consolida l’assetto attuale ad unica carreggiata ed unica corsia per senso di marcia, destinando gli spazi lasciati per il suo previsto raddoppio all’inserimento di elementi di riqualificazione ambientale e per la ciclopedonalità.

Da ultimo il lato orientale, impropriamente rappresentato dall’autostrada, dovrebbe poter essere sostituito/affiancato con tracciati complanari che garantiscano la sua percorribilità da parte della totalità dei veicoli meccanizzati. Si tratta di un obiettivo che, presumibilmente, potrà essere posto in concomitanza con il previsto progetto di quarta corsia della A8.

## 7. Individuazione degli Ambiti di trasformazione

Nell'individuazione degli Ambiti di Trasformazione vengono seguiti tre principi fondamentali:

- \* riservare alla nuova edificazione aree già impegnate da indicazioni dello strumento urbanistico vigente, evitando di interessare nuovi suoli con destinazione agricola, con la sola eccezione del polo industriale ovest;
- \* limitare le nuove localizzazioni residenziali, destinando a tale scopo solamente le aree connotate da una chiara vocazione in tal senso;
- \* prevedere la conversione ad usi non produttivi delle aree industriali dismesse quando la conferma dell'originaria destinazione produttiva appare in contrasto con interessi pubblici di carattere più generale, connessi al miglioramento o all'estensione del sistema dei servizi e degli spazi pubblici, in particolare di quelli centrali.

Gli Ambiti sono classificati in quattro categorie in relazione alla condizione attuale ed alla vocazione funzionale di ciascuno:

- a) **Ambiti di Sviluppo Urbano (ASU)**  
Si tratta di aree inedificate, tutte localizzate nel settore urbano "Oltre stazione", per lo più già impegnate da previsioni del PRG 2003 con diversa finalità. Sono le aree a più chiara, ancorché non esclusiva, vocazione residenziale sulle quali l'intervento di trasformazione deve tendere a configurarsi come completamento del tessuto urbano consolidato nel quale sono in genere collocate.
- b) **Ambiti di Inseadimento delle Attività Laborative (AIAL)**  
Si tratta delle aree a destinazione produttiva necessarie a consentire l'insediamento di nuove aziende di maggiori dimensioni.
- c) **Ambiti di Recupero delle Industrie Storiche (ARIS)**  
Si tratta delle aree corrispondenti agli insediamenti storici dell'industria legnanese, il cui recupero costituisce uno degli obiettivi centrali del Piano.
- d) **Ambiti di Trasformazione delle Attrezzature Pubbliche (ATAP)**  
Si tratta delle aree attualmente di proprietà pubblica (vecchio Ospedale di Legnano, Caserma Cadorna) la cui trasformazione è necessaria conseguenza della dismissione delle attività alle quali erano destinate.

### Elenco degli Ambiti di Trasformazione

1	Il fronte ovest	8	Polo industriale est
2	Il polo meridionale di viale Sabotino	9	Polo industriale ovest
3	Ex fonderie	10	Sabotino nord
4	Manifattura di Legnano	11	Stabilimento Gianazza di viale Cadorna
5	Fiume Olona	12	Nuova Mazzafame
6	Vecchio Ospedale	13	Via Ciro Menotti
7	Caserma cadorna		

## Ambito 1 - Il fronte ovest

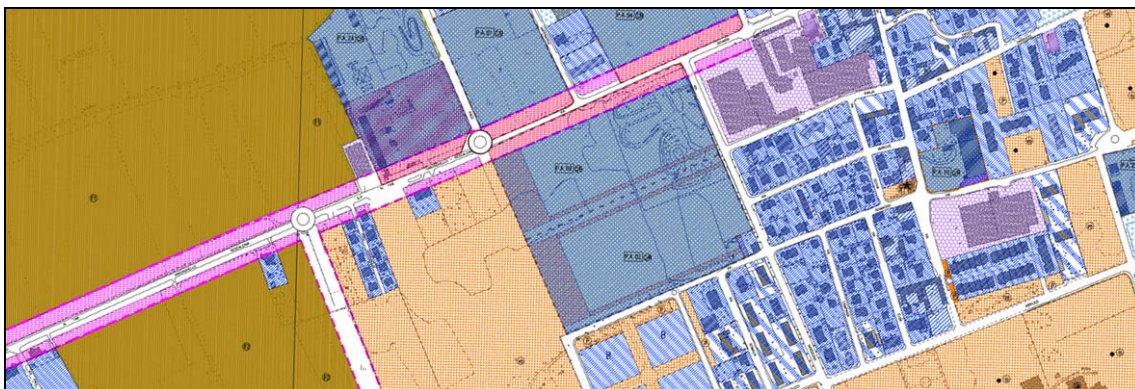


### Condizioni attuali e motivi di interesse

Si tratta di uno spazio ineditato di forma regolare, perfettamente coerente col disegno della maglia urbana, della quale occupa un grande riquadro di circa 250 metri di lato. Si trova nella parte di più recente edificazione, ove l'espansione della città è ancora in corso e tende a riempire il margine del tessuto edificato, tracciato come un lungo rettangolo che delimita tutto il fronte urbano dal cimitero parco, a sud, fino all'area del Parco Altomilanese, a nord.

Superficie perimetrata mq 75.000 circa

### Prescrizioni del PRG 2003



Il PRG ripartisce l'area in due comparti di piano attuativo (zona C/R – PA02 e PA03) disciplinati dagli stessi indici e parametri di piano. Inoltre le zone C/R “... sono preordinate all'individuazione dei comparti da destinare ad interventi di edilizia economica popolare nella misura stabilita dalla legge.”

Strumento attuativo:

non specificato

Capacità edificatoria:

It = 1,20 mc/mq

Prescrizioni particolari:

realizzazione di nuove strade in continuità con la viabilità locale; attenzione alle alberature esistenti e a quelle di progetto (densità arborea prescritta: 30 alberi/ha).



## Ambito 2 - Il polo meridionale di via Sabotino



### Condizioni attuali e motivi di interesse

È una vasta area ineditificata collocata al margine meridionale del territorio comunale in corrispondenza del futuro innesto di via Sabotino sulla SP 12, sulla quale è affacciata per un lungo tratto (circa 500 metri di fronte). L'area risulta appartata rispetto al tessuto residenziale cresciuto a ovest di via Sabotino pur rimanendo coerentemente inserita nella geometria della maglia urbana.

Superficie perimetrata mq 212.500 circa

### Prescrizioni del PRG 2003



Il PRG individua l'area come "Porta ovest della città" destinandola alla localizzazione di grandi strutture di vendita (massimo mq 20.000 di superficie di vendita)

Strumento attuativo:

PII (PII 6bis)

Capacità edificatoria:

Uf = 0,25 mq/mq

Prescrizioni particolari:

realizzazione di opere pubbliche sotto forma di "standard qualitativo" consistenti nel parcheggio interrato (mq 7.000) e nella mediateca (mq 1.200) in Piazza Don Sturzo.



## Ambito 3 – Ex fonderie



### Condizioni attuali e motivi di interesse

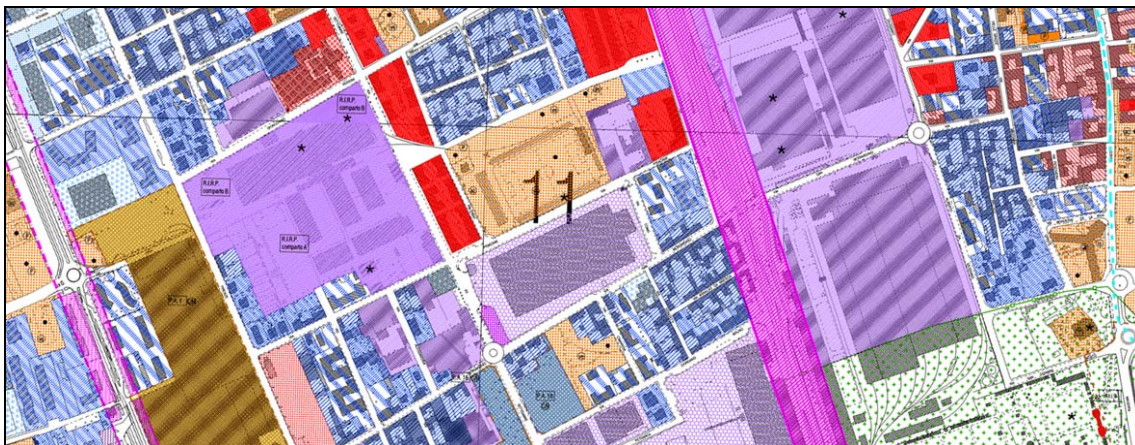
Si tratta del lotto occupato dal fabbricato delle ex fonderie della Franco Tosi (mq. 10.000 circa di superficie coperta). L'Ambito corrisponde alla parte ancora inutilizzata dell'isolato occupato dal "Business Innovation Center" (BIC) ed è disposto longitudinalmente sulla via Rossini che è destinata a divenire la strada principale di accesso al sito della nuova stazione ferroviaria di Legnano.

Il fabbricato è da tempo inutilizzato ma non presenta segni di degrado. È uno dei migliori esempi dell'architettura industriale del primo '900 e la sua conservazione costituisce un capitolo importante della strategia di valorizzazione dell'identità industriale di Legnano.

L'Ambito è esteso verso sud a ricomprendere l'area cosiddetta "degli orti", al centro dell'isolato attualmente ineditificata.

Superficie perimetrata mq 33.500 circa

### Prescrizioni del PRG 2003



Il PRG individua l'area fra quelle a destinazione speciale annettendola al comparto RIRP (Ricerca Industriale e Riconversione Produttiva) col quale viene identificato l'intero isolato del BIC (art. 57 NTA). In particolare è prescritto il "... *mantenimento dell'involucro esterno dell'edificio industriale esistente* ..." e l'assoggettamento a pianificazione attuativa.

Strumento attuativo:

non specificato

Capacità edificatoria:

Uf = 1 mq/mq

Prescrizioni particolari:

sono consentite diverse destinazioni d'uso a vario titolo connesse con lo sviluppo delle attività la cui promozione costituisce la finalità specifica del BIC.



## Ambito 4 - Manifattura di Legnano



### Condizioni attuali e motivi di interesse

Si tratta del lotto occupato dallo storico stabilimento tessile della Manifattura di Legnano da poco definitivamente dismesso. Il lotto è collocato in una posizione di estrema delicatezza dal punto di vista urbanistico: addossato al tessuto storico centrale ma dialogante con la grande scala dell'insediamento Franco Tosi, sul versante opposto della via Alberto da Giussano. È dunque partecipe contemporaneamente di due differenti realtà urbane delle quali condivide l'impianto morfologico e funzionale. Tale dualità è destinata ad influenzare il progetto di recupero.

L'area è occupata quasi per intero dal fabbricato della Manifattura, realizzato all'inizio del secolo scorso, che presenta parti di notevole pregio caratterizzate dalle grandi torri angolari.

Superficie perimetrata mq 41.000 circa

### Prescrizioni del PRG 2003



Il PRG individua l'area come zona *"BD1 -Produttivo consolidato in zona vocazionalmente residenziale"*, confermandone la destinazione ad attività produttive.

Strumento attuativo: titolo abilitativo semplice

Capacità edificatoria:  $U_f = 1,00$  mq/mq

Prescrizioni particolari: conservazione di gran parte dei fabbricati esistenti; fra questi il fabbricato produttivo principale ed i fabbricati distribuiti sul versante settentrionale, lungo via Lega.



## Ambito 5 - Fiume Olona



### Condizioni attuali e motivi di interesse

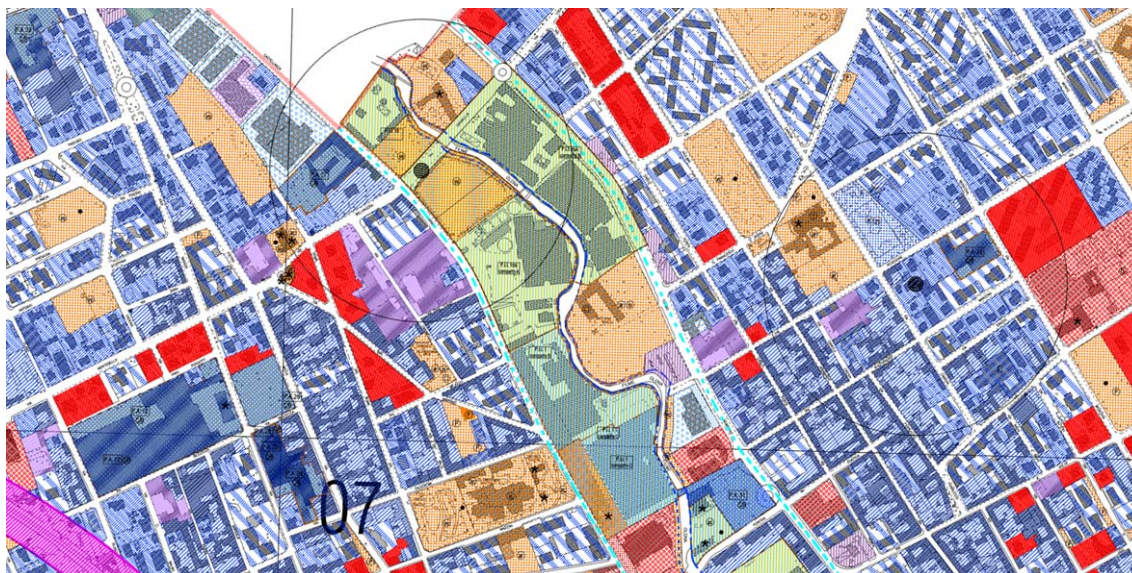
Si tratta della striscia di territorio compresa fra il corso via Garibaldi e la statale del Sempione, occupata dai fabbricati dismessi degli stabilimenti Bernocchi e Mottana, che disegnano il fronte urbano per un lungo tratto.

L'area è assai prossima al centro di Legnano, del quale potrebbe rappresentare il naturale prolungamento verso nord, e corrisponde ad un capitolo importante del progetto di rinaturalizzazione del corso dell'Olona.

Si include nell'Ambito di Trasformazione anche un'area di modesta estensione (circa 2.000 mq) collocata in sponda sinistra orografica dell'Olona, occupata da un impianto di autolavaggio, con la finalità di pervenire ad una sistemazione più decorosa e coerente con l'importanza della strada del Sempione sulla quale si affaccia.

Superficie perimetrata mq 90.500 circa

### Prescrizioni del PRG 2003



L'Ambito corrisponde alle aree di trasformazione ripartite dal PRG in più comparti da sviluppare attraverso la programmazione negoziata, contrassegnati con le sigle I1bisA 1 bisB, destinato al consolidamento della presenza industriale, ed I1B e I1C, P11 10 destinati all'edificazione residenziale.

Strumento attuativo:

Programma Integrato di Intervento

Capacità edificatoria:

P11 1 (settori B e C) It = 2,00 mc/mq

P11 1bis (settore A) e P11 1bis (settore B) Uf = 1,00 mq/mq

P11 10 It = 1,5 mc/mq



## Ambito 6 - Vecchio Ospedale

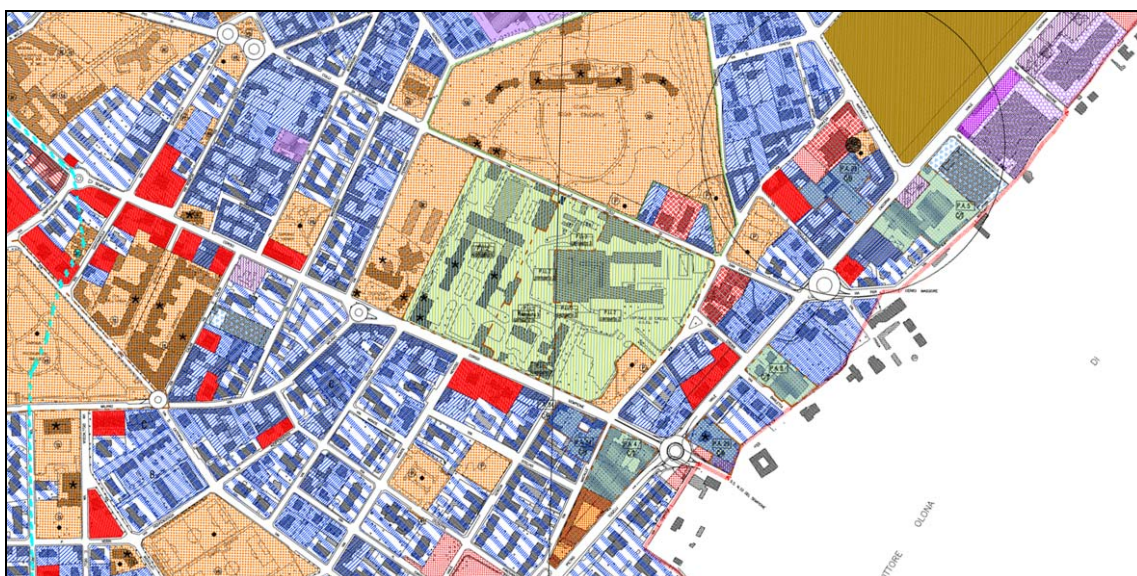


### Condizioni attuali e motivi di interesse

Si tratta dell'area attualmente occupata dall'Ospedale di Legnano, in corso di trasferimento nella nuova sede.

Superficie perimetrata mq 75.000 circa

### Prescrizioni del PRG 2003



L'Ambito corrisponde all'area di trasformazione da attuare tramite pianificazione negoziata contrassegnata dal PRG con la sigla "PII 2", destinata a nuova edificazione residenziale accompagnata dal mantenimento di servizi sanitari e assistenziali nella parte più antica del complesso ospedaliero e dall'apertura di spazi di verde pubblico in continuità col parco "ex ILA" sul versante opposto di via S. Erasmo.



## Ambito 7 – Caserma Cadorna



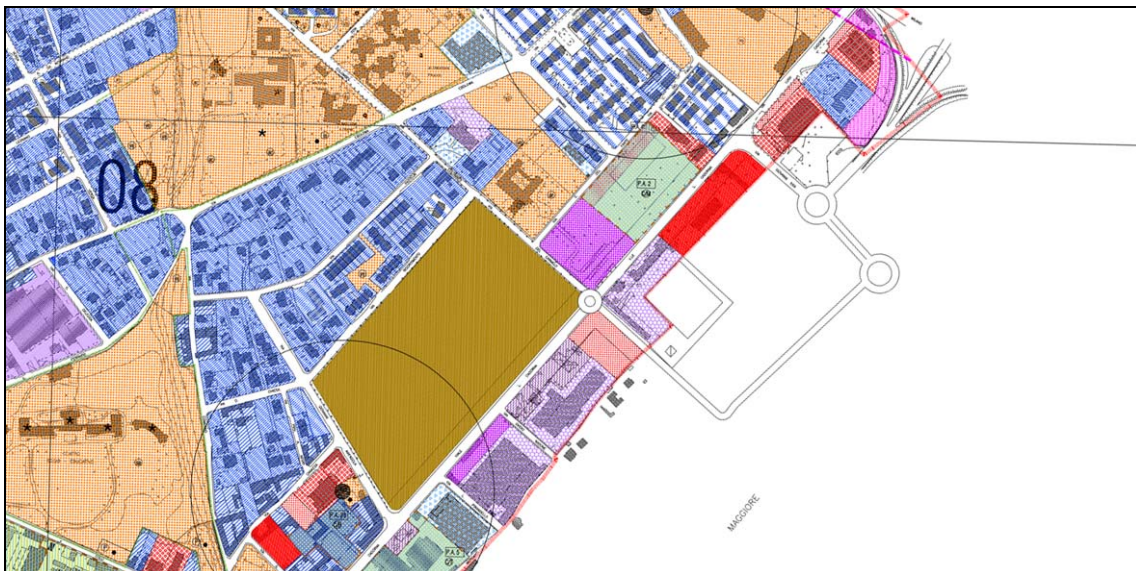
### Condizioni attuali e motivi di interesse

Si tratta di un grande lotto quadrangolare perfettamente inserito nel disegno della maglia urbana, allineato su viale Cadorna, occupato dalle strutture, non più in uso, della caserma omonima.

L'area si trova a breve distanza dallo svincolo autostradale di Legnano e risulta agevolmente accessibile sia dal centro urbano che dal più vasto intorno.

Superficie perimetrata mq 69.000 circa

### Prescrizioni del PRG 2003



Il PRG individua l'area fra le "Zone per attrezzature pubbliche o di pubblico interesse" senza alcuna ulteriore specificazione, a semplice riconoscimento dello stato di fatto all'epoca della predisposizione del piano.



## Ambito 8 – Polo industriale est



### Condizioni attuali e motivi di interesse

Si tratta di due gruppi di aree poste al termine della via Quasimodo e in prosecuzione di via Caboto, al margine orientale del vasto comparto industriale sviluppato ad est dell'autostrada. Le aree risultano attualmente coltivate e solo marginalmente interessate dalla presenza di fasce di alberatura. Superficie perimetrata mq 197.000 circa

### Prescrizioni del PRG 2003



Il PRG qualifica le aree in parte come “Zone per attrezzature o aree a servizio a servizio dell'industria”<sup>13</sup> riservate alla realizzazione di “parcheggi, verde attrezzato” ed in parte come “Zone F - standards territoriali” L'area è inserita fra gli “Elementi di primo livello” della Rete Ecologica Regionale<sup>14</sup>.

<sup>13</sup> Art. 47, paragrafo “G”, delle NTA.



---

## Ambito 9 - Polo industriale ovest



### Condizioni attuali e motivi di interesse

Si tratta del nuovo polo produttivo da realizzare nel settore occidentale del territorio comunale, corrispondente ad uno dei temi prioritari sviluppati dal Documento di Piano (tema H<sup>15</sup>).

Le condizioni attuali dell'area non paiono rilevanti ai fini dell'attuazione degli interventi prefigurati, eccettuata la vicinanza dell'abitato di Dairago e l'assenza di adeguate infrastrutture, la cui realizzazione costituisce condizione imprescindibile per la conferma delle previsioni di Piano.

Superficie perimetrata mq 283.000 circa

### Prescrizioni del PRG 2003



Il PRG attribuisce la destinazione produttiva ad una parte significativa dell'area individuata dal perimetro dell'Ambito (circa 190.000 mq), riconoscendone la valenza sovracomunale.

Il PRG subordina l'attuazione del comparto "... alla preventiva realizzazione del collegamento della zona medesima alla SP n. 12 attraverso un nuovo tracciato ..."

Strumento attuativo:

Programma di Lottizzazione d'Ufficio (PLU)

Capacità edificatoria:

Uf = 1,00 mq/mq

Prescrizioni particolari:

Rivolgere particolare attenzione alla composizione planivolumetrica del nuovo quartiere industriale ed all'architettura dei singoli fabbricati, per la quale sono proposte indicazioni specifiche.

Prevedere una fascia a verde lungo il nuovo tracciato stradale della profondità di almeno m 50, con funzione di corridoio ecologico e mitigazione paesaggistica.

---

14 DGR VIII/10962 del 30 dicembre 2009.

<sup>15</sup> Cfr Cap. 1.



## Ambito 10 - Sabotino Nord



### Condizioni attuali e motivi di interesse )

Si tratta di uno spazio ineditato al confine col Comune di Castellanza, attraversato dalla ferrovia e delimitato a nord dal tracciato della Saronnese. L'area è collocata sul prolungamento ideale di viale Sabotino, già previsto nei piani urbanistici del Comune di Legnano a partire dagli anni '60.

L'area è attualmente coperta da una fitta boscaglia che, per quanto non di grande pregio, costituisce una interruzione significativa nel paesaggio congestionato del grande viale.

Superficie perimetrata mq 38.000 circa

### Prescrizioni del PRG 2003



L'Ambito corrisponde all'area di trasformazione da attuare tramite programmazione negoziata contrassegnata dal PRG con la sigla "PII 6" ed è destinata ad ospitare attività terziarie e commerciali (medie strutture di vendita) ed in minor misura anche edifici residenziali.

Strumento attuativo:

Capacità edificatoria:

Prescrizioni particolari:

Programma Integrato di Intervento  
edificabilità assegnata SLP mq 10.000

obbligo di realizzare la connessione fra viale Sabotino e la Saronnese, a nord della ferrovia.



---

## Ambito 11 - Stabilimento Gianazza di viale Cadorna

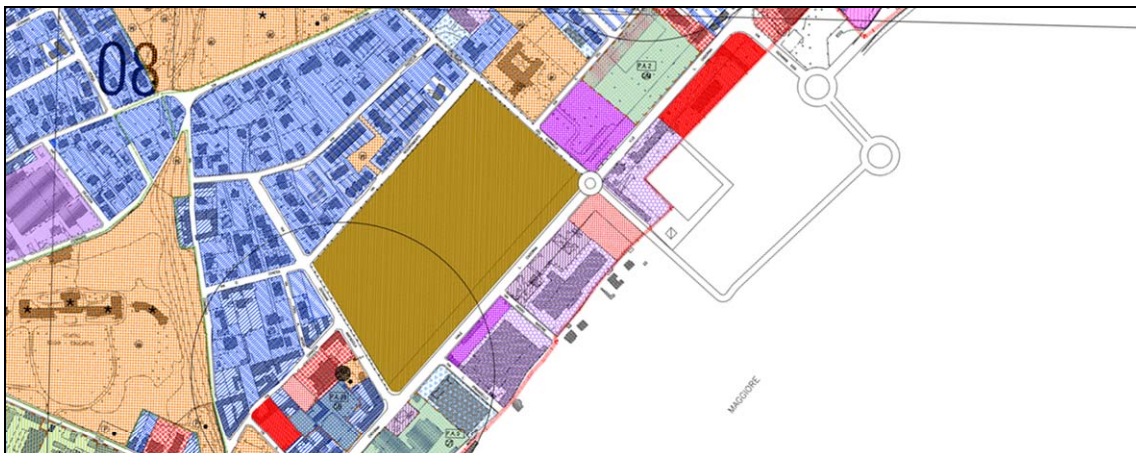


### Condizioni attuali e motivi di interesse

Si tratta dei fabbricati posti sull'ingresso principale dell'insediamento produttivo dismesso, il quale ricade per la parte restante e prevalente nel territorio del Comune di Cerro Maggiore.

L'area appare assai interessante per la sua prossimità allo svincolo dell'autostrada ed alle attività commerciali da questo già richiamate. Ulteriore motivo di interesse è la presenza delle altre aree di trasformazione nelle immediate vicinanze (Ambiti di Trasformazione 9 e 11).

### Prescrizioni del PRG 2003



Il PRG individua l'area come "Zona BD2 – Produttivo consolidato in zona propria e attuato sulla base del precedente PRG" e non contiene pertanto alcuna indicazione utile all'eventuale riuso della stessa a partire dalle condizioni attuali.



## Ambito 12 - Nuova Mazzafame

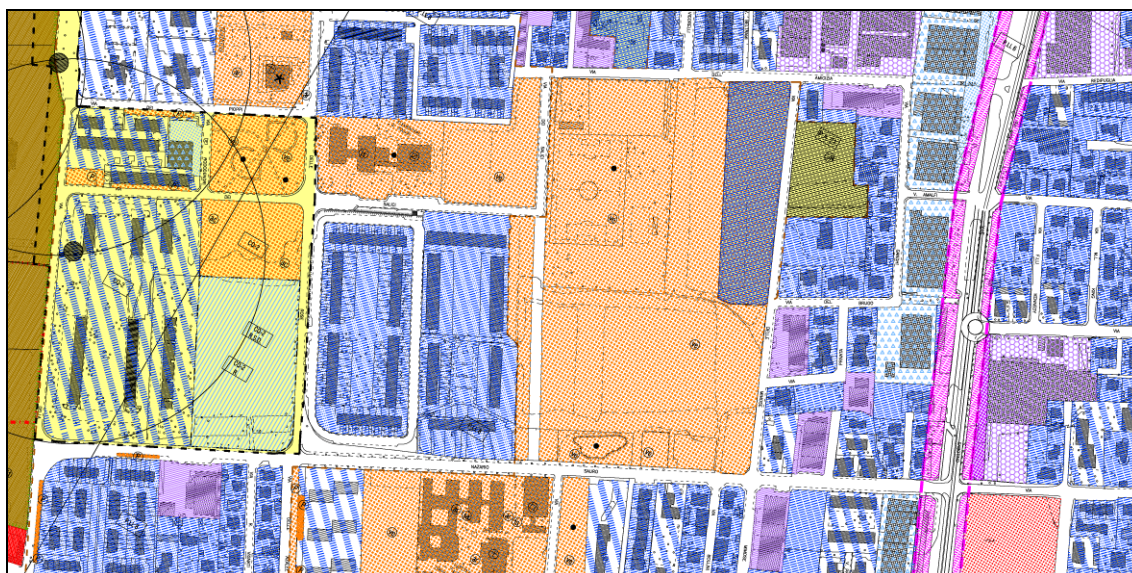


### Condizioni attuali e motivi di interesse

Si tratta di uno spazio ineditato nel cuore del quartiere Mazzafame, in parte coltivato ed in parte coperto da alberature e arbusteti. L'area è adiacente il centro sportivo comunale e perfettamente inserita nella maglia urbana, rispetto alla quale rappresenta un notevole salto di scala, con qualche effetto sulla circolazione dei veicoli ed anche dei pedoni. La qualità residenziale dell'area appare evidente e l'introduzione di nuove residenze può contribuire a migliorare il livello dei servizi e delle attività presenti nel quartiere, richiamando anche nuove attività commerciali.

Superficie perimetrata mq 36.500 circa

### Prescrizioni del PRG 2003



Il PRG destina l'area in parte a servizi per la residenza ed in parte ad un comparti di piano attuativo in zona C/R "... preordinate all'individuazione dei comparti da destinare ad interventi di edilizia economica popolare nella misura stabilita dalla legge." (zona C/R – PA23)

Capacità edificatoria:

$It = 1,50 \text{ mc/mq}$

Prescrizioni particolari:

Ammissa la monetizzazione o il reperimento fuori comparto per tutte le aree a standard indotte dall'intervento.



## Ambito 13 - Via Ciro Menotti

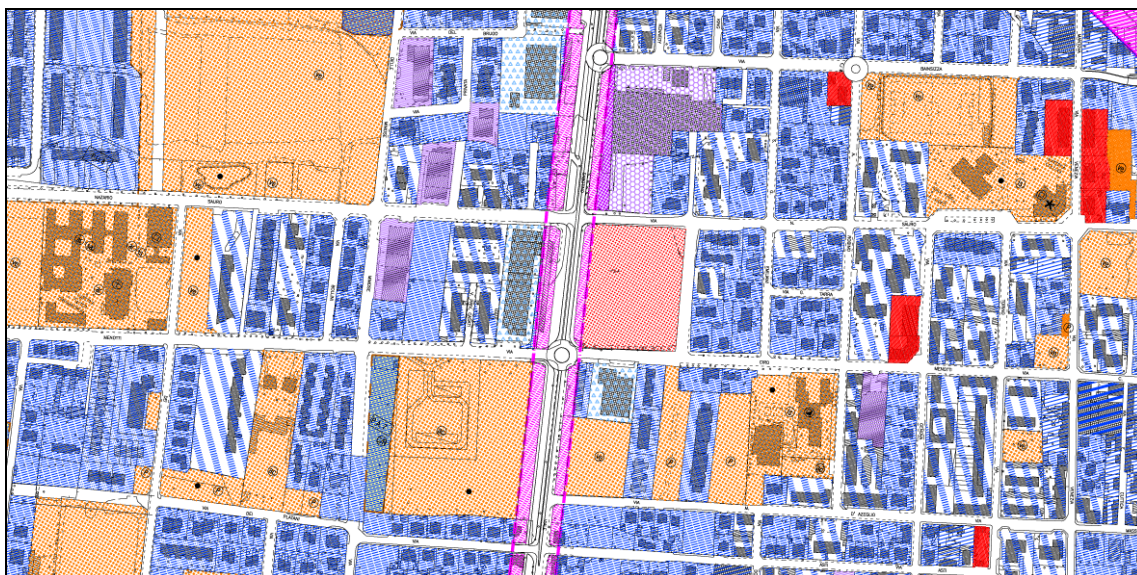


### Condizioni attuali e motivi di interesse

Si tratta di un'area di forma regolare affacciata su viale Sabotino, corrispondente per dimensione e conformazione ad un singolo isolato. L'area è attualmente coltivata.

Superficie perimetrata mq 16.000 circa

### Prescrizioni del PRG 2003



L'Ambito corrisponde all'area interamente destinata dal PRG a "Standard terziario (S10)".