

Documento programmatico per il Pgt: una buona partenza, non ci sono più alibi

Il testo che apre la strada al Piano di governo del territorio contiene valutazioni condivisibili, elementi di pregio e di ulteriore riflessione. Non mancano i punti deboli, ma si intravede la possibilità di un confronto costruttivo tra istituzioni cittadine, società civile, economia e mass media

La lettura del *Documento programmatico per il Piano di governo del territorio* (Pgt), illustrato al Consiglio comunale lo scorso 30 novembre, presenta subito una piacevole sorpresa: il testo è agile, chiaro, lontano dai tecnicismi e dalle analisi sovrabbondanti che spesso contraddistinguono gli atti di questo tipo. Alcuni passaggi risultano particolarmente significativi, a partire dalla presentazione dei temi centrali, individuati così: “1. Il riconoscimento della città dell’Alto Milanese come condizione centrale della valorizzazione del territorio; 2. La centralità del tema della mobilità quale principale fattore di crisi del sistema urbano Alto Milanese; 3. La scarsità della risorsa suolo; 4. L’attrattività della città di Legnano, determinata dalla qualità delle sue aree centrali e dall’importanza dei servizi che ospita”. E per Alto Milanese qui si intende, ed era ora, l’intera area centrata su Legnano, Busto e Castellanza, di cui si dice: “In netto contrasto con la sostanziale omogeneità della conurbazione, il confine provinciale che separa Legnano dai comuni a nord potrebbe rappresentare un serio intralcio all’avvio di politiche comuni. La collocazione ai margini del territorio provin-

ciale ha già posto questi territori in una condizione svantaggiata, quantomeno nei confronti della pianificazione territoriale di grande scala, che difficilmente sviluppa il necessario coordinamento interprovinciale. La diversa attenzione e la diversa impostazione dei piani territoriali provinciali, unite alla ripartizione su base provinciale delle iniziative rivolte alla promozione delle attività economiche, come nel caso del Piano strategico per l’Alto Milanese (elaborato da Euroimpresa, si precisa in nota, ndr), rischiano ora di produrre effetti fisici indesiderati sul territorio, consolidando la barriera, per il momento solamente formale, costituita dal confine amministrativo”. E ancora: “Solamente lo sviluppo di politiche comuni di valorizzazione delle qualità di questo territorio, dei suoi centri e delle sue potenti presenze produttive può mettere in grado le amministrazioni di avvantaggiarsi delle dimensioni e delle densità insediative convertendole da fattore di congestione in valore urbano”.

Il tema della mobilità

Nel presentare il tema della mobilità, il documento è ancora molto lucido: “L’evadente criticità che è possibi-

le riconoscere nel sistema trasportistico di Legnano deriva da diversi fattori concomitanti. Un primo fattore, comune a moltissime altre realtà urbane, è quello della sistematica sottoinfrastrutturazione con la quale si è accompagnata la crescita dei singoli organismi urbani e, parallelamente, dell’incapacità di mantenere nel tempo la già scarsa funzionalità trasportistica garantita dalle reti per effetto delle urbanizzazioni (con l’unica eccezione della A8). Un secondo fattore, maggiormente peculiare dell’area in esame, deriva dal brusco salto di scala dovuto agli estesi fenomeni di saldatura urbana che si sono verificati. Tale fenomeno è stato particolarmente importante e ha portato a una forte crescita delle relazioni interne alla nuova ‘supercittà’ che non hanno potuto appoggiarsi a una infrastrutturazione adeguata. D’altra parte le saldature urbane hanno contemporaneamente chiuso ogni possibile spazio per potere oggi realizzare le infrastrutture mancanti, senza ricorrere a progetti costosissimi e, di fatto, irrealizzabili”. Dunque, il “terzo fattore” consiste “nel grave ritardo che l’intera area metropolitana milanese sconta nel dotarsi dell’unico sistema di trasporto in grado di garantir-

ne un funzionamento efficiente e sostenibile, e cioè del servizio ferroviario regionale/metropolitano.

Questo ha provocato l'attuale forte sbilanciamento della mobilità a favore del mezzo privato e, contestualmente, ha favorito uno sviluppo insediativo del tutto scollegato dall'accessibilità con il mezzo ferroviario". Il testo prosegue così. "Le prospettive di potenziamento del sistema dei trasporti più oltre descritte, quali il servizio ferroviario regionale/metropolitano, il nuovo Sempione e la quinta corsia sulla A8, sono essenzialmente destinate a rafforzare il sistema longitudinale: non sembrano invece profilarsi concrete e realistiche possibilità di operare sui sistemi trasversali, rappresentati per Legnano dalla SP12 e dalla Saronnese. Questo è il fattore che, più di ogni altro, sembra oggi condizionare l'efficienza e le prospettive di sviluppo di questo territorio, anche e soprattutto tenendo conto della formidabile attrazione che eserciterà il corridoio della Pedemontana, ben più faticosamente accessibile da Legnano che da Busto e Gallarate".

E poco oltre: "Il quadro evolutivo in sostanza non prevede interventi in grado di risolvere radicalmente le criticità cui si è accennato, se non per quanto riguarda il corridoio radiale su Milano, mentre la realizzazione della Pedemontana piuttosto rafforza ulteriormente la domanda in senso trasversale". Occorrerà pertanto "ricorrere a una serie coor-

dinata di interventi sia infrastrutturali che normativi, rivolti a tutti gli aspetti che compongono il paniere della mobilità nelle aree urbane, a cominciare dal ridisegno delle reti del trasporto pubblico su gomma, dalla rifunzionalizzazione degli assi viari strategici (tema fondamentale quanto difficile e delicato), dalla realizzazione della trama della ciclabilità, dall'estensione delle misure di regolazione/controllo della domanda automobilistica".

Alcune sottolineature

Nel caso di Legnano "possono essere evidenziati i seguenti punti principali:

- i maggiori poli di servizi terziari pubblici e privati (tribunale, uffici amministrativi, sedi centrali ecc.) si collocano tutti all'interno del bacino di influenza diretta della stazione ferroviaria[...];
- gli istituti scolastici superiori e universitari si collocano in una fascia relativamente ristretta e prossima sia alla stazione che all'asse Sempione [...];
- l'ospedale nuovo è localizzato in una posizione sfavorevole rispetto ai sistemi di trasporto collettivo, fatto che richiederà il riassetto delle linee del trasporto urbano [...];
- l'attuale ospedale è localizzato in una posizione altrettanto sfavorevole per via del forte impatto prodotto sulla viabilità strategica (via Toselli); [...]
- la formazione di "strade mercato" ha interessato sia tratte di viabilità urbana ben attrezzate (corso

Garibaldi), sia assi problematici (via Sabotino), sia infine assi del tutto e gravemente incompatibili (Saronnese). La localizzazione dei centri commerciali non interferisce al momento con la viabilità principale, ad eccezione della già citata via Sabotino e della SP12 [...]".

Per quanto infine riguarda l'area ex Cantoni "recentemente aperta, sembra potersi riconoscere una sostanziale tenuta del sistema viario centrale, grazie anche ai tempestivi provvedimenti di controllo della sosta che hanno accompagnato tale apertura".

Il tema dell'attrattività della città viene così presentata: "La qualità del centro appare strettamente legata alla particolarità dell'andamento dei tracciati del Sempione, del corso del fiume e della ferrovia, che corrono qui quasi perfettamente paralleli e alla minore distanza: a nord e a sud infatti i tracciati divergono o si sovrappongono e non costituiscono più, come invece accade nel centro di Legnano, elementi forti di definizione del tessuto e della forma urbana. In questo modo il centro di Legnano appare come racchiuso e compresso dalle tre aste parallele e questo accentua la concentrazione delle funzioni di maggiore pregio in un'area relativamente di estensione ridotta in rapporto alla città ma decisamente estesa se rapportata ai centri di altri comuni anche di maggiore dimensione". Nel documento si legge poi: "Le risorse per la trasformazione urbana vanno dunque ricercate

anzitutto in quel 70% circa di territorio considerato già urbanizzato, ossia nelle sue rare porosità e nelle aree che vengono abbandonate per la cessazione delle attività in atto, e non solo di quelle industriali". Vengono poi chiaramente presentati scenari alternativi verso cui orientare il futuro cittadino:

- scenario A: Conservazione e sviluppo della base produttiva manifatturiera,
- scenario B: Sviluppo delle attività terziarie di servizio all'impresa e alla persona,
- scenario C: Sviluppo residenziale e dei servizi alla persona.

Per ogni "scenario" vengono individuati i presunti punti di forza e di debolezza.

Percorso e opportunità

Infine, vengono lanciati i temi fondamentali su cui strutturare il percorso del Pgt. "Dal vasto patrimonio di studi, piani e documenti elaborati nel corso dell'ultimo decennio emerge un elenco articolato di obiettivi generali e specifici della pianificazione che può essere considerato ancora attuale, poiché le trasformazioni nel frattempo intervenute alla scala comunale e sovracomunale, non hanno radicalmente modificato la condizione insediativa". Si propone "di riprendere tale elenco di obiettivi rivedendolo alla luce delle considerazioni generali più sopra sviluppate e riarticolandolo attorno a tre temi che vengono proposti quali capisaldi della trasformazione urbana da promuovere col

nuovo piano": 1) il fronte urbano a ponente e la riqualificazione della periferia; 2) il centro città e l'Olona; 3) il "sistema verde dei colli di S. Erasmo".

Questo l'estratto dei punti più significativi del documento, la cui lettura integrale è caldamente consigliata. Senza esagerazioni, crediamo che con l'avvio concreto del lavoro di redazione del Pgt si siano aperte notevoli opportunità per il nostro territorio: per come viene evidenziata la valenza dell'Alto Milanese, per la centralità, finalmente riconosciuta e senza mezzi termini, alla questione della mobilità, per la chiarezza con cui si evidenziano le opzioni alternative di sviluppo che Legnano ha di fronte, e infine per la coerenza con cui viene posto l'accento sui tre capisaldi della trasformazione urbana che vengono sopra ricordati.

Su molti dei temi affrontati questo giornale ha più volte e da anni richiamato l'attenzione. Potremmo concentrarci su alcune carenze del documento: una valutazione dei recenti interventi in zona centrale forse troppo indulgente verso la mancanza di prospettive di qualificazione al di là della residenza e del commerciale; oppure il mancato approfondimento dei vincoli e dei limiti che il progetto di potenziamento della ferrovia, con la "strozzatura" a tre binari tra Parabiago e Busto Arsizio in un quadro di drammatica "frattura" territoriale.

Ma riteniamo che i pregi del lavoro presentato superino

di gran lunga i suoi limiti, comunque tutti superabili nel percorso di costruzione del Pgt che inizia con la Valutazione ambientale strategica (Vas) e i correlati momenti partecipativi, a cui Polis non farà mancare il suo contributo.

Ma la questione vera non è l'impegno di Polis o di qualche altra associazione. La città intera deve rimbocarsi le maniche d'ora in poi, partecipando, sbilanciandosi, trovando idee progettuali, incalzando i comuni e le province limitrofe a un lavoro sinergico, a partire dalle sempre più urgenti soluzioni per ripensare e integrare sulla scala "altomilanese" la mobilità collettiva.

Un lavoro che compete alle categorie produttive, a tutte le istituzioni cittadine, a tutte le associazioni, ai singoli cittadini possibilmente supportati da un adeguato ruolo dei mezzi di informazione e da un efficace lavoro comunicativo e di stimolo alla partecipazione che compete al Comune.

La politica, la Giunta, il Consiglio, le forze di maggioranza e minoranza dovranno fare la loro parte, decisiva. Ma noi cittadini, tutti quanti, dopo un avvio programmatico "alla portata di tutti", non possiamo stare fermi e aspettare gli eventi, sperando che questa volta e per iniziativa di qualcun altro si riesca a superare la frammentarietà e il localismo che ha penalizzato lunghe stagioni dell'urbanistica legnanese. Ora non ci sono più alibi al silenzio.

POLIS