Concorso di idee per la progettazione per la rigenerazione urbana del centro della città di Parabiago

TRILATERAZIONI URBANE

un progetto di rigenerazione e ricucitura per il centro storico di Parabiago

Norme Tecniche di Attuazione

Parabiago

Norme tecniche di attuazione

Indirizzi per l'attuazione del progetto di rigenerazione urbana
del centro della città di Parabiago

Norme Tecniche di Attuazione, definizione
Ogni strumento di pianificazione è accompagnato da norme tecniche che ne consentono l'attuazione. Esse definiscono, per ogni strumento, le regole locali, le prescrizioni, i limiti, i parametri edilizi e urbanistici, gli standard, le procedure di attuazione e il raccordo alle norme di settore.

Indirizzi per l'attuazione
Nel caso del *Concorso di idee per la progettazione per la rigenerazione urbana del centro della città di Parabiago* tali norme avranno più la natura di **indirizzi per l'attuazione**, dal momento che questa tipologia di concorso è orientata all'acquisizione di un progetto preliminare finalizzato allo studio dei problemi che, per la loro stessa natura, consentono varie possibilità d'impostazione.
Pertanto, l'apparato di indirizzi normativi proposti o suggeriti di seguito descritto si riferirà solo agli aspetti del centro cittadino delineati nella proposta contenuta negli elaborati precedenti. In particolare, le questioni affrontate saranno:
- la rigenerazione delle case a corte attraverso una valorizzazione degli spazi che aspira alla conservazione dell'impianto e delle caratteristiche planivolumetriche; sarà dato spazio all'esplicitazione dei vantaggi economici per gli operatori privati che riqualifichino gli edifici e alle modalità operative per il perseguimento di tale obiettivo;
- la realizzazione di una zona a traffico limitato (ZTL) per fasce orarie in corrispondenza di Piazza Maggiolini e vie limitrofe, a sua volta supportata dal reperimento di parcheggi in prossimità del centro e dall'incentivo ad una mobilità condivisa;
- gli incentivi e le azioni di compensazione per l'ambito Rede, interessato da un ampio dismesso industriale da riconvertire in residenza, terziario avanzato e nuovi servizi, che dovrà ospitare al suo interno anche ampie superfici pubbliche, quali spazi di aggregazione all'aperto, aree verdi, percorsi e parcheggi.

Tutti le indicazioni attuative presentate qui di seguito sono mirate a conseguire delle trasformazioni coerenti rispetto alle **strategie generali** che improntano l'intero progetto, in particolare:
- la riduzione nel consumo delle risorse, attraverso il riuso laddove possibile delle strutture esistenti, nel rispetto della sicurezza pubblica ed individuale;
- il rafforzamento della dimensione ambientale ed ecologica: il sistema ecologico impone il superamento della logica di semplice riequilibrio, con la promozione di azioni di trasformazione continue e sinergiche che diventino, a scala maggiore, vere e proprie forme di regolazione ecologica del territorio;
- l'estensione di una rete pedonale e ciclabile continua e sicura, come alternativa all'uso dei mezzi privati di spostamento; spesso le risorse non sono disponibili ed è per questo che serve una strategia che valorizzi le opportunità latenti nel contesto;
- la costruzione di spazi di relazione, siano essi edifici, spazi aperti o infrastrutture, che incentivino la condivisione e la socialità tra i cittadini.

Rigenerazione case a corte del centro storico

Premessa

Intervenire in questi contesti è molto complicato per la frammentazione dell'assetto proprietario da una parte e per la ricca, ma altrettanto problematica, complessità morfologica dall'altra.

La difficoltà nel governare le molte interazioni tra il singolo ambito e l'intero contesto richiede quindi la promozione di una logica strategica alla rigenerazione urbana in cui, alle norme di attuazione relative alla Città storica, dovrà essere affiancato un **Documento puntuale di Indirizzo**, istruito dall'Amministrazione Pubblica, nel quale individuare le linee guida di intervento per ciascuna delle corti che necessitano di riqualificazione, al fine di promuovere un cambiamento mirato mantenendo in prospettiva gli obiettivi di rigenerazione dell'intero centro storico.

Questo documento sarà molto simile a quello redatto all'interno del Documento di Piano del PGT all'elaborato DP6 per gli Ambiti di trasformazione strategica a scala territoriale (ATS) e gli Ambiti di riqualificazione urbanistica (ARU). A differenza di esso, tuttavia, conterrà maggiori indicazioni operative riguardo ai caratteri edilizi, ai materiali per l'edificazione e per la sistemazione dello spazio aperto, alle altezze di gronda da rispettare e alle possibili soluzioni distributive relative all'attacco a terra degli edifici. Queste schede dovranno essere dunque articolate in diverse sezioni: una prima parte sarà dedicata alla lettura del luogo e del contesto (descrizione e localizzazione dell'area); una seconda parte sarà riservata alla definizione delle caratteristiche formali da privilegiare (elementi tipologici ed architettonici da reinterpretare o valorizzare; componente materica); una terza parte sarà indirizzata alla composizione dello spazio (indicazioni e criteri progettuali; individuazione delle superfetazioni e delle situazioni critiche; assetto degli spazi aperti; soluzioni per l'attacco a terra; elenco delle funzioni escluse); una quarta parte, infine, sarà mirata alla valorizzazione del territorio (riflessione sul fabbisogno indotto di aree pubbliche; indicazioni di utilizzo degli spazi cortilizi rispetto al contesto urbano); a completamento, seguiranno le prescrizioni particolari ed un elenco di possibili procedure di attuazione.

Descrizione delle case a corte

Lo spazio delle corti è composto da un insieme di **abitazioni e fabbricati con pianta di tipo irregolare**, per lo più ad U o ad L, che definiscono uno spesso perimetro - compatto sul fronte strada e irregolare sul lato interno – che circonda degli **spazi centrali introversi, i cortili interni** per l'appunto. Riferibili alle aie della tradizione rurale, questi spazi aperti sono forniti di **un unico ingresso in comune dalla strada** che si manifesta in forma di androne ed ampio portone.

All'interno del centro sono presenti corti di forma complessa - definibili anche come "corti multiple"- al cui interno sono presenti stretti vicoli, per lo più pedonali, che mettono in comunicazione i diversi cortili interni, suggerendo l'immagine di un piccolo "quartiere privato" dalla "struttura a frattale" con pochissimi ingressi dalle vie circostanti. Molto spesso questi vicoli o passaggi sono stati ostruiti con attrezzature di fortuna per delimitare delle pertinenze; altre volte la permeabilità si è conservata ed è tale per cui, camminando all'interno di queste "stanze-labirinto a cielo aperto", è possibile raggiungere facilmente un portone sul lato opposto a quello dal quale si è entrati.

La presenza di verde privato all'interno è molto limitata; è più frequente la pavimentazione in ghiaietto. I cortili - o quanto meno le porzioni di essi con accesso diretto dagli androni - sono sovente occupati da automobili parcheggiate di fronte agli accessi privati al piano terra che consentono l'ingresso alle diverse proprietà; qualche volta piccoli recinti informali delimitati da fioriere e strutture di fortuna segnalano una volontà di privacy; in generale, lo stato manutentivo delle superfici è molto basso e spesso i materiali di realizzazione dei pochi percorsi presenti sono discontinui perché frutto di interventi parcellizzati e successivi in assenza di un coordinamento generale.

Il tessuto storico si distingue principalmente per la sua morfologia e, in particolare, per la presenza di una cortina continua su filo strada, esito della summenzionata agglomerazione, composta da edifici

con un'altezza variabile fra i 2 e i 4 piani fuori terra, i quali non sempre costruiscono un filo di gronda omogeneo.
Come già segnalato nel piano delle Regole, i cortili presenti nella Città Storica sono frutto di una manifesta stratificazione temporale; è pertanto possibile individuale al loro interno la presenza di edifici vincolati e di pregio storico-architettonico e ambientale (classe A1), edifici civili tradizionali (A2) ed edifici di recente costruzione (A3).

Corti e cortili: strumenti di attuazione
L'attuazione del Piano avviene interventi edilizi diretti attuati mediante l'acquisizione di idonei titolo abilitativo oppure tramite permessi di costruire convenzionati e piani attuativi di iniziativa pubblica o privata.
Uno strumento di pianificazione esecutiva da prendere in considerazione per il rinnovamento dei cortili potrebbe essere quello del **Piano Attuativo di Rigenerazione Urbana**.
Il Piano Attuativo è per sua natura uno strumento esecutivo interno al suo superiore PRG che, invece, è uno strumento urbanistico di programmazione. In casi come quelli dei cortili il principale scoglio si identifica nella differenziazione dei proprietari delle aree situate all'interno del perimetro di intervento, da cui emerge l'assoluta necessità di intervenire nel dettaglio con uno strumento attuativo, e anche perequativo e compensativo, che sia capace di garantire una visione d'insieme organica e coerente capace di legare le scelte attuative agli scenari puntuali di trasformazione, lasciando però loro la libertà di trovare attuazione in tempi e modalità successive.
In sede di Piano Attuativo di Rigenerazione Urbana si potranno dunque definire di comune accordo tra privati e Pubblica Amministrazione diversi aspetti, come:
- caratteri architettonici e tipologici da preservare, ripristinare o promuovere;
- criteri eccezionali di intervento rispetto alle peculiarità morfologiche del contesto di intervento;
- modifiche allo stato dei luoghi finalizzate all'insediamento al piano terra degli edifici lungo il fronte stradale di attività commerciali, terziarie, pubblici esercizi e servizi alla persona;
- convenzioni per l'utilizzo dei cortili e degli immobili con la creazione di spazi pubblici attrezzati, percorsi, passaggi pedonali ed eventuali servizi.
Questo strumento si rende interessante perché è in questa sede che potrà essere affrontato un discorso molto delicato, quello della **permeabilità interstiziale agli isolati** in prossimità del centro.
La pubblica Amministrazione per comprovati motivi di interesse collettivo potrà avanzare la necessità di costituire passaggi ed attraversamenti all'interno della proprietà privata introducendo una servitù di passaggio che verrà regolamentata da apposita convenzione. A valle di essa il Comune definirà anche le modalità di realizzazione e deciderà se operare direttamente oppure se inserire questi interventi di sistemazione esterna all'interno delle opere di pubblica utilità e, pertanto, avvalersi del supporto di operatori terzi che le realizzeranno a scomputo degli oneri.

Gli **strumenti attuativi ammessi** in generale sono quelli ad oggi previsti dal PGT, rispetto ai quali si propongono tuttavia alcune implementazioni puntuali. Più in dettaglio:
- nel caso degli negli interventi di *manutenzione straordinaria*, *restauro* e *risanamento conservativo*, i locali abitati possono mantenere l'altezza interna e le superfici di illuminazione ed areazione esistenti, anche se risultano inferiori a quelle prescritte dal vigente Regolamento Locale di Igiene; ciò sarà ammesso anche in caso di cambio di destinazione d'uso, purché l'autorità sanitaria competente approvi l'igienicità dei locali;
- nel caso degli *interventi di nuova costruzione in sopraelevazione* dei fabbricati non si dovrà solo mantenere l'allineamento verticale con le murature perimetrali sottostanti ma si dovrà prestare attenzione anche all'altezza di gronda degli edifici oggetto di intervento, che dovrà essere coordinata con quella degli edifici attigui e valutata in sede di approvazione del progetto.

Questi strumenti dovranno essere valutati a partire dalle classi degli edifici; pertanto sugli edifici di pregio storico ed architettonico di classe A1 saranno presenti maggiori restrizioni rispetto agli edifici in classe A2 e A3.

Nuove forme possibili di interlocuzione tra pubblico e privato

In caso di situazioni precarie dal punto di vista igienico-sanitario e dal punto di vista statico, si introducono nuove forme possibili di interlocuzione tra pubblico e privato.

Nel caso del rischio di crollo a cui corrisponda da parte dei proprietari la disponibilità a procedere alle demolizioni ma manchi la possibilità di intervenire con gli interventi successivi di sostituzione o ricostruzione, verrà salvaguardato il diritto edificatorio anche a seguito della demolizione ma sarà chiesto ai proprietari di **allestire a verde il proprio lotto in maniera da contribuire almeno in fase transitoria al benessere ambientale collettivo**. In caso di lotti interni all'isolato, il verde dovrà essere mantenuto a carico dalla proprietà (ispezioni periodiche garantiranno la costanza nella cura dei luoghi; in caso di incuria accertata, saranno emesse sanzioni in denaro ai proprietari inadempienti) e lasciato in uso ai vicini. In caso di lotto perimetrale, il verde dovrà essere dotato di apposita recinzione sul lato rivolto all'interno della corte e dovrà essere dotato di attrezzature che consentano l'uso pubblico in accordo con l' Amministrazione; in tal caso la manutenzione sarà a carico del Comune.

Allorquando ci si trovi di fronte ad una comprovata impossibilità a procedere con la sistemazione degli immobili abbandonati o con la necessità di demolire in caso di staticità compromessa, si apre lo **scenario della cessione del bene all'Amministrazione Comunale** senza alcun corrispettivo in cambio. In questo caso i diritti edificatori dei proprietari verranno salvaguardati e saranno annotati in apposito registro con il rilascio di un Certificato Edilizio. Grazie allo strumento della perequazione tali diritti potranno essere usati altrove o venduti a terzi. Va precisato che questa situazione non genera diritti di compensazione in quanto la cessione è determinata da una mancata capacità di intervento diretto e non dalla realizzazione di interventi pubblici, di interesse pubblico o generale.

Il Comune, una volta entrato in possesso del bene, per non gravare sulle casse comunali potrà richiedere che **gli interventi sull'immobile acquisito vengano realizzati sotto forma di opere pubbliche** da altri operatori privati. Gli immobili recuperati oppure demoliti e in seguito ricostruiti potranno essere destinati ad alloggi in affitto a riscatto e/o a prezzo convenzionato, privilegiando le giovani coppie e i single. In questo modo si andrà anche a stimolare indirettamente il rinnovamento del tessuto sociale all'interno dei tessuti cortilizi con la speranza che ad esso corrisponda una rigenerazione più generale dei luoghi all'insegna delle nuove forme dell'abitare e del lavorare. Le fasi di intervento saranno in ordine di priorità: recupero, demolizione, ricostruzione.

Nel caso in cui il recupero si renda impossibile e si decida di procedere alla demolizione, sarà cura della Pubblica Amministrazione **valutare l'opportunità di una fase transitoria** in cui, in attesa del reperimento di altri operatori o per altre motivazioni di pubblico interesse, si passi all'allestimento di un'area verde in cui le alberature e la vegetazione sono comunque considerate un bene per la salute pubblica.

Parcheggi in concessione

I **parcheggi** inevitabilmente soppressi a seguito di tutti gli interventi di cui sopra dovranno essere recuperati all'interno di nuove aree a parcheggio a corollario del centro, in superficie o sottosuolo. Agli aventi diritto sarà infatti concesso di parcheggiare in questi spazi senza oneri aggiuntivi. Questa concessione avrà un valore temporale da determinare in sede di convenzione -e comunque dell'ordine di alcuni decenni - e, a naturale scadenza, potrà essere alienata a terzi. Il suolo rimarrà pertanto di natura pubblica ma il diritto di parcheggio potrà esser ceduto ad altri privati o riconsegnato alla Pubblica Amministrazione in cambio di agevolazioni da definire nelle sedi opportune. La speranza è che le politiche di sharing rendano nei prossimi sempre meno indispensabile il possesso di un'automobile privata in contesti centrali come quello in discussione e che, di conseguenza, il problema del posto auto privato diventi sempre meno contingente.

Rigenerazione di Piazza Maggiolini e vie limitrofe attraverso l'adozione di una ZTL

Politiche del Piano dei Servizi coinvolte dal progetto

Le politiche del Piano dei Servizi possono essere ricondotte a tre filoni principali:
- politiche rivolte al sistema della mobilità;
- politiche rivolte al sistema insediativo;
- politiche rivolte al sistema ambientale.

Il centro storico è sicuramente il luogo dove questi tre questi filoni si intrecciano con maggiore evidenza. Nella realizzazione della zona a traffico limitato (ZTL) convergono, infatti, non solo le politiche alla mobilità ma anche le politiche legate all'ambiente e quelle rivolte al sistema insediativo.

Dal punto di vista della mobilità, la realizzazione di una ZTL regolamentata per fasce orarie consentirebbe di raggiungere i seguenti obiettivi:

a) contenere il traffico privato nel centro storico
b) incentivare nuove forme di mobilità condivisa
c) sostenere la rete di mobilità ciclopedonale.

Dal punto di vista insediativo, invece, gli obiettivi in campo sarebbero i seguenti:

a) perseguire la sostenibilità ambientale della città pubblica
b) garantire un adeguato livello qualitativo dell'offerta di spazi pubblici
c) rinnovare e rilanciare il sistema commerciale esistente
d) creare nuove centralità commerciali nel centro storico
e) dare risposte alle esigenze sia degli operatori sia dei cittadini
f) tutelare e valorizzare il patrimonio storico, architettonico e di valore paesistico ed ambientale.

Infine, dal punto di vista del sistema ambientale, la ZRL consentirebbe di:

a) assumere il sistema del verde come ossatura per la riorganizzazione paesaggistica della città
b) operare nella direzione di un sistema continuo di aree verdi
c) incrementare le superfici alberate.

Modalità di attivazione

Le zone a traffico limitato (ZTL) vengono definite dall'articolo 3 del Codice della strada.
La limitazione della circolazione nel centro città non dovrà essere del tipo permanente, e prevederà semmai una **modalità variabile nel tempo** al fine di non estendere inutilmente ed ingiustificatamente il divieto a periodi non necessari. [1]
Potranno sempre accedere i mezzi di servizio, gli autobus di linea, i residenti autorizzati, il car sharing e quanti altri avranno regolare diritto a passare previa richiesta di apposito nullaosta da parte della Polizia Locale.
In ogni caso e a qualunque ora sarà sempre consentito l'accesso a pedoni e biciclette.

Controllo del traffico

L'amministrazione Comunale a suo insindacabile giudizio potrà scegliere se segnalare la ZTL senza limitare la circolazione oppure se presidiare la Ztl attraverso impianti di controllo elettronico posizionati in appositi varchi segnalati o tramite dissuasori telecomandati.
Nel caso dei controlli elettronici, l'adozione di sistemi di verifica in ingresso ed uscita consentirà di determinare in maniera efficace i trasgressori che verranno sottoposti a sanzione.
Negli orari di chiusura del centro, il traffico proveniente da nord verrà deviato lungo via Edmondo De Amicis o via Spagliardi, mentre quello proveniente da sud sarà dirottato su via Fratelli Rosselli o via Brisa, cui verrà invertito il senso di marcia a partire da via S. Francesco d'Assisi fino a via Torre.

Adozione per fasi e valutazione dell'impatto

La realizzazione della zona a traffico limitato a fasce orarie potrà avvenire per **fasi sperimentali**.

Attraverso la predisposizione di un'adeguata segnalazione, infatti, la zona potrà essere marcata con la semplice collocazione di transenne removibili. Dopo un periodo di valutazione sugli effetti della limitazione sia sul traffico presente nelle vie circostanti sia sulle modalità di recepimento dell'iniziativa da parte degli utenti, si procederà all'abolizione della misura o alla sua promozione permanente con la conseguente messa in cantiere delle opere di riqualificazione generale della Piazza e del centro previste dal progetto.
Anche a seguito del completamento dei lavori e per i primi mesi di avvio della ZTL sarà possibile adottare una fase di sperimentazione sui controlli, che potranno essere lasciati attivi solamente in fase di accesso all'area e, solo successivamente, venire attivati anche in uscita allorquando si renda necessario inasprire le sanzioni per una cattiva gestione dello spazio.

Sosta all'interno della ZTL
All'interno della ZTL sono stati **previsti pochi posti auto tra stalli regolari e per disabili**. Questa scelta deriva dalla volontà di lasciare il maggior spazio possibile ai pedoni e al sistema degli spazi verdi, ciò al fine di costruire un ambiente il più possibile piacevole e salubre in cui i cittadini possano ritrovarsi e stare in compagnia in totale sicurezza. La presenza di persone sarà un volano per le attività commerciali del centro storico e rilancerà l'economia e l'attrattività del centro, oggi in completo stato di stallo, rafforzando anche la necessità di una rete di spazi pubblici più capillare ed estesa.
Negli orari di apertura della ZTL sarà possibile per chiunque sostare al suo interno senza pagare il ticket, tuttavia verranno ammesse solo **soste temporanee** [2] per concedere a tutti la possibilità di beneficiare dell'opportunità. Nel caso dei servizi di sharing, invece, l'ammissione alla ZTL e la sosta al suo interno saranno sempre consentite senza vincoli di ingresso ed orario. Questa concessione va nella direzione di sostenere l'uso del **car sharing** come sistema di mobilità preferenziale in contesti ad alta densità come quello del centro storico. Questa politica di mobilità condivisa è legata a doppio filo alle politiche sul rinnovamento del tessuto sociale all'interno dei tessuti cortilizi di cui si è già parlato nel capitolo dedicato alla rigenerazione delle case a corte del centro storico.

1. La Ztl prevista nel progetto si articola su fasce orarie all'interno delle 24 ore e su un'alternanza tra giorni feriali e festivi all'interno della settimana. Più in dettaglio, il disegno di progetto propone la seguente alternanza oraria: accesso al centro con mezzi privati di circolazione (camion, auto e scooter) per esigenze personali e per attività di carico scarico nei giorni lavorativi dalle ore 8.00 alle ore 14.00; nelle altre ore e durante i giorni festivi l'accesso sarà interdetto a tutti i mezzi salvo quelli consentiti.

2. Le soste temporanee immaginate in sede di progetto coincidono con lassi di 60 minuti nei quali sarà possibile effettuare tranquillamente le operazioni di carico e scarico legate alle attività commerciali o pianificare una breve sosta per accedere ai servizi e pubblici esercizi che affacciano sulla piazza. Per soste di durata maggiore sarà invece necessario usufruire degli altri parcheggi situati nei pressi di Piazza Maggiolini e visibili negli elaborati.

Rigenerazione dell'ambito Rede

Ambito di trasformazione strategica a scala territoriale (ATS)
L'ambito della Rede, per la sua posizione strategica e il suo carico identitario, occupa un **ruolo chiave** nel PGT dove compare una scheda ad esso dedicata all'interno del documento contenete gli "Indirizzi e criteri di attuazione degli ambiti di trasformazione"; l'ambito Rede infatti rientra nella categoria dei cosiddetti Ambiti di trasformazione strategica a scala territoriale ed è segnalato con il codice ATS_3.

Nuovi indirizzi per l'attuazione
Molti dei criteri individuati all'interno della scheda di indirizzo sono assolutamente condivisibili e condivisi anche in questa nuova fase pianificatoria, tuttavia sono state introdotte alcune differenze sui cui vale la pena soffermarsi punto per punto.

La prima di esse è l'esigenza di **salvaguardare e incentivare il recupero di una buona parte del patrimonio edilizio dismesso nel rispetto del suo valore identitario**. A tal proposito esistono alcune forme di incentivo che potrebbero aumentare l'attrattività di questi immobili nei confronti degli operatori privati, come:
- la facilitazione del riuso temporaneo;
- la riduzione degli oneri di urbanizzazione ex-lege per favorire il recupero del patrimonio edilizio esistente;
- la promozione dell'"indifferenza funzionale"ossia l'azzeramento della parte monetaria del cambio di destinazione d'uso;
- la riduzione dei requisiti minimi dimensionali dei locali/alloggi.

E' infatti molto probabile che l'area della Rede, per la grande sua estensione, non sarà realizzata in un'unica fase ma, piuttosto, verrà costruita per lotti funzionali in un lasso temporale oggi difficile da prevedere. Tutti gli strumenti che consentono una facile reversibilità nella pianificazione senza perdita di capitale o danno per la qualità degli spazi pubblici dovranno quindi essere presi in considerazione per supportare il rischio nell'investimento da parte di tutti quei soggetti interessati ad intervenire sull'area.

Il secondo punto riguarda la **attraversabilità degli spazi e la loro permeabilità**. Il lotto sarà attraversabile a piedi in direzione dei quattro punti cardinali ma non sarà attraversabile in automobile; in realtà i percorsi consentiranno sempre l'attraversamento ai mezzi di servizio e, in fasce orarie consentite, a quelli di carico e scarico, tuttavia non sarà concesso il passaggio alle auto private se non per comprovata necessità e dietro rilascio di nullaosta. Tutte le auto, anche quelle dei residenti, verranno infatti subito deviate nel sottosuolo in direzione dei parcheggi interrati, diversificati per categoria d'utenza. Una grande piazza (detta della Manifattura) estenderà gli spazi pedonali della rinnovata Piazza Maggiolini dando nuovo valore al cuore del grande isolato per decenni precluso alla cittadinanza.
Questa soluzione va in chiaro contrasto con le previsioni legate all'indice di permeabilità dei suoli ma al tempo stesso consente la realizzazione di uno spazio completamente car free che a sua volta compensa i posti auto eliminati in corrispondenza di Piazza Maggiolini. La proposta è quella di valutare questi indici, mirati a regolamentare l'utilizzazione dei suoli, in sede di valutazione dei progetti tenendo conto dei benefici complessivi introdotti dal disegno e non solo attraverso percentuali predeterminate, posto che la dimensione ecologica è sicuramente uno dei criteri che dovrà sempre contraddistinguere tutti i progetti ma non è detto che lo faccia in maniera alternativa, per esempio prevedendo la messa a dimora di alberature di alto fusto ove possibile e l'adozione di superfici verdi orizzontali e verticali a compensazione. Il vero criterio di valutazione dovrà diventare l'efficacia delle misure volte a preservare l'**invarianza idraulica complessiva** sull'area di intervento.

Il terzo punto riguarda infine proprio il corridoio verde attrezzato che dal Quadrilatero muove verso sud, in direzione della stazione, e che caratterizza il perimetro orientale dell'ambito Rede.

La volontà della proprietà di mantenere in attività gli immobili che affacciano in corrispondenza della Piazza del Municipio impone scelte che vanno nella direzione della **compensazione verde** con la realizzazione di **giardini pensili** e di operazioni di **desigillazione** (anche detto depaving o desealing). Quest'ultimo intervento potrebbe a sua volta essere realizzato tra quelli a scomputo oneri e dovuti in cambio della realizzazione delle trasformazioni interne all'ambito. In questo modo lo spazio verrebbe restituito alla cittadinanza e al verde a costo zero per le casse pubbliche.

Compensazioni verdi esterne all'ambito
Il principio della compensazione verde potrebbe coinvolgere anche altre di interesse pubblico al di fuori dell'ambito Rede ma altrettanto cruciali nell'azione di rivitalizzazione del centro città.
Tra di esse risalta il **parco pubblico al Quadrilatero della Battaglia**, denominato in sede di progetto "Parco della Musica". Il nuovo parco nascerà sulle orme dell'area verde esistente oggi a servizio esclusivo delle scuole. Quest'area, al momento decisamente sottoutilizzata, verrà aperta alla cittadinanza e trasformata in un vero e proprio spazio pubblico per tutti. L'attuazione potrà avvenire per fasi diverse d'implementazione ma richiederà degli interventi di infrastrutturazione debole e di incremento della vegetazione che potranno rientrare nella categoria delle opere a compensazione.
All'interno di questa famiglia potranno rientrare anche molti altri interventi previsti dal progetto come la realizzazione del **parco lineare lungo il corridoio ecologico del Canale Villoresi**, la messa a dimora di **alberi lungo via IV Novembre** e la realizzazione dei nuovi **spazi attrezzati in corrispondenza di via del Monastero**.

A questi punti dovranno infine accompagnarsi misure d'incentivazione e disposizioni atte a semplificare gli aspetti procedurali e amministrativi. Tra di esse è possibile elencare:
- semplificazione delle procedure;
- incentivi volumetrici - già ora contemplati in sede di PGT;
- deroga alle distanze, soprattutto nel caso del recupero delle preesistenze.