

Allegato 1.

Obiettivi territoriali, urbanistici ed infrastrutturali
di riferimento per l'attuazione dell'Accordo

Le motivazioni ed i presupposti tecnici	pag. 2
La strutturazione territoriale dell'area	“ 6
La dotazione infrastrutturale dell'area	“ 9
L'assetto territoriale dell'insediamento produttivo	“ 11
Linea progettuale n°1.: la realizzazione delle “aree ecologicamente attrezzate” di Pogno/S.Maurizio e di Borgomanero/Gozzano	“ 14
Linea progettuale n° 2: il completamento della rete infrastrutturale	“ 17
Linea progettuale n° 3: il “Centro Servizi” dedicato all'insediamento produttivo	“ 20
Le condizioni procedurali/amministrative: l'Accordo di Pianificazione	“ 23

Elaborato a cura di:
dr. Guido Vallino,
urbanista

Le motivazioni ed i presupposti tecnici

Il presente elaborato descrive sinteticamente le valutazioni a carattere più propriamente “territoriale ed infrastrutturale” a fondamento dello stesso Accordo di Pianificazione: in parte vengono altresì richiamati gli stessi contenuti espressi in occasione del Convegno AIN “*Per un progetto di sviluppo sostenibile del Basso Cusio (Borgomanero, 7 ottobre 2002)*”, che segnano il momento di stimolo e di avvio di un’originale iniziativa concertata tra la Provincia di Novara e l’AIN (si veda la “Convenzione” stipulata tra gli stessi soggetti nel giugno 2003). D’altronde la stessa Associazione di Categoria si è adoperata in numerose occasioni per sostenere la necessità di un “progetto comune concordato a scala sovracomunale” quale condizione indispensabile per lo sviluppo sostenibile dell’ambito territoriale del Basso Cusio e del Borgomanerese.

Le motivazioni tecniche già espresse in quell’occasione, per la definizione progettuale delle opere ritenute improcrastinabili, risultano quanto mai valide ancora oggi, e pertanto pare utile richiamarne le linee fondamentali che stanno a fondamento del percorso di “Accordo di Pianificazione” proposto.

L'incremento di accessibilità di un sistema territoriale, nell'attuale momento storico di accelerazione progressiva del processo di internazionalizzazione e globalizzazione del mercato, è destinato a divenire sempre più fattore strategico di attrazione di occasioni di sviluppo-consolidamento e, conseguentemente, discriminante potenziale in una gerarchia localizzativa a scala europea.

All'interno di questa logica si sono strutturate le iniziative condotte dalla Commissione CEE volte ad individuare le linee di indirizzo dell'organizzazione territoriale comunitaria: i primi documenti ufficiali prodotti ("Europa 2000", "Europa 2000 +", "S.D.E.E.") hanno posto fortemente l'accento nel constatare che le infrastrutture di trasporto ed il loro "disegno territoriale" rappresentano gli strumenti strategici di una politica di programmazione lungimirante e capace di assegnare, e redistribuire, ai territori consone opportunità di sviluppo.

In questo contesto di riferimento (potenziamento, integrazione e velocizzazione dei sistemi di trasporto con conseguente incremento dell'accessibilità) possono assumere un ruolo attrattivo anche quei "sistemi territoriali intermedi" che sappiano però condurre un'efficace politica di programmazione e conseguente valorizzazione delle proprie opportunità, verificata ed attuata a scala sovracomunale al di fuori della logica ristretta dei singoli confini amministrativi.

Come insegnano peraltro numerose esperienze praticate dai nostri partners europei, in ambiti territoriali "intermedi" con caratteristiche similari ai sistemi urbani diffusi o ai "distretti industriali" tipici della realtà italiana (quale quello in esame del Basso Cusio), il potenziamento delle infrastrutture di trasporto, accompagnato da un attento coordinamento operativo della politica urbanistica condotto a scala sovracomunale, può rappresentare una "carta vincente" per l'affermazione della "competitività" anche per sistemi territoriali ed urbani cosiddetti "minori", che in tal modo vengono posti efficacemente in relazione con il "mercato allargato".

L'assunto di partenza dello stesso "accordo di Pianificazione" si ritrova nel fatto che, in raffronto alla strutturazione ed all'offerta di altre aree europee dello stesso livello gerarchico, la sola "fortunata" collocazione geografica strategica e l'eventuale qualità socio-economica ed ambientale, non sono di per sè sufficienti a richiamare investimenti esterni o a consolidare il tessuto economico ed il sentiero di sviluppo in atto nel territorio della Provincia di Novara.

Un ulteriore assunto di partenza, nasce dalla constatazione che il potenziamento delle infrastrutture di trasporto, nella finalizzazione di accrescere accessibilità e competitività di sistema, costituisce condizione indispensabile ma non sufficiente per attivare coerenti politiche di sviluppo economico-territoriale; se infatti è vero che gli snodi, i punti di interscambio delle infrastrutture a valenza interregionale (quale è l'area oggetto di studio) sono potenzialmente destinati ad incrementare la loro competitività di sistema e di gerarchia territoriale, è altrettanto vero ed oltremodo necessario, che la progettazione e la realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto siano strettamente integrate ad un disegno territoriale ed urbanistico, capace di disporre di strumenti e modalità operative atte ad implementare gli obiettivi di consolidamento e valorizzazione economica e territoriale dell'area in esame.

Con questi presupposti, l'iniziativa congiunta AIN/Provincia di Novara, prende avvio dalla constatazione che l'area territoriale in esame è interessata da rilevanti "fatti infrastrutturali" in via di completamento, destinati a proporsi quali nuove opportunità di sviluppo, solo ed esclusivamente se adeguatamente governati nelle proprie interdipendenze di ricaduta a scala territoriale ed ambientale; tra i più rilevanti si citano:

- il potenziamento della linea ferroviaria del Sempione, in particolare per quanto concerne il traffico merci;
- l'eliminazione della c.d. "gobba ferroviaria" di Gozzano, e la previsione di eliminazione di numerosi passaggi a livello;
- il completamento della nuova strada provinciale (c.d. "*strada dei rubinetti*") per garantire un percorso funzionale dedicato all'accessibilità delle localizzazioni produttive collocate più a nord;
- la definizione della tangenziale di Borgomanero quale tratta indispensabile di relazione del distretto industriale con il sistema autostradale;
- il prossimo avvio dell'area industriale attrezzata di Pogno ed il completamento di quelle di Gozzano e di Borgomanero in località "Beatrice";
- la presenza di consistenti aree "dismesse" nelle loro originarie destinazioni d'uso, che di conseguenza possono rappresentare un'ulteriore occasione di strutturazione di "*capisaldi privilegiati*" di un nuove funzioni di servizio calibrate a scala territoriale.

In tale quadro di riferimento, il presente elaborato sintetizza il lavoro compiuto di definizione di una specifica progettualità di sviluppo economico-territoriale, verificata nelle possibili compatibilità ambientali: approfondimento finalizzato ad individuare un percorso di "sviluppo sostenibile" del territorio del "Basso Cusio" ove si localizza il tessuto di PMI più dinamico e strutturato della Provincia di Novara.

Le proposte di "fattibilità" tecnica illustrate in seguito, sono indirizzate a superare la logica di "competenza" dei singoli confini amministrativi in sede locale, per individuare occasioni di qualificazione e strutturazione del territorio, in grado di contemperare le due più significative vocazioni da valorizzare:

- da una parte la necessaria strutturazione del distretto industriale, accompagnata da iniziative di dotazione infrastrutturale e di servizi mirata;
- dall'altra, la contemporanea presenza di significative valenze paesistico-ambientali da valorizzare con idonee politiche in grado di non porre in eventuale "conflitto" la propensione a sviluppare l'economia "turistica" e la permanenza del distretto industriale.

La proposta “territoriale/infrastrutturale” che sta alla base dei contenuti dell’”Accordo di Pianificazione”, si muove in particolare in tre direzioni, strettamente integrate tra loro, per quanto concerne l’”infrastrutturazione territoriale”:

- l’integrazione ed il coordinamento delle nuove aree industriali, al fine di creare le condizioni affinché possano strutturarsi quali “*aree ecologicamente attrezzate*” ai sensi del D.Lgs. 112/98 e quindi proporsi altresì quale efficace risposta al tema della semplificazione delle procedure in capo alle aziende industriali (oltrechè, ovviamente, alla necessaria “compatibilità ambientale”);
- la definizione di un quadro di riferimento della rete viabilistica di accesso e di distribuzione del distretto industriale, e delle conseguenti specificità funzionali, al fine di evitare che eventuali progettazioni “settoriali” di tratte della rete non siano adeguatamente integrate e verificate nel modello di riferimento individuato quale strategico per lo sviluppo dell’area;
- di conseguenza la dotazione in loco di una “offerta strutturata” di servizi alla produzione ed alla logistica adeguatamente localizzata in una logica di economia di scala, tale da supportare e qualificare la “visibilità” del distretto industriale nei confronti delle agevolazioni all’insediamento, contribuendo in tale direzione ad una migliore tutela della qualità ambientale dell’area

La strutturazione territoriale dell'area

Innanzitutto si è proceduto a “caratterizzare” in via estremamente sintetica, le peculiarità dell'ambito territoriale in esame: per un approfondimento delle specificità locali all'interno del quadro della pianificazione territoriale “istituzionale”, si rimanda all'Allegato 1.a ove sono riportati gli specifici stralci tratti dagli elaborati di Analisi del Piano Territoriale Provinciale adottato il 08/02/02.

Una possibile “lettura”

Nello specifico, la realtà territoriale del Basso Cusio - Borgomanerese ha conosciuto negli ultimi decenni un sostenuto sviluppo urbanistico ed industriale-artigianale a cui non sempre ha corrisposto un'adeguata pianificazione coordinata degli insediamenti: questo processo di crescita "disordinata" ha condotto allo sviluppo di un sistema "conurbativo" attestato prevalentemente sull'asse della S.R. 229, che negli anni si è configurata quale unica arteria sia di attraversamento del territorio e di connessione alla rete primaria, sia di distribuzione "interna" alla conurbazione.

La citata crescita del sistema industriale-artigianale, in particolare del distretto della rubinetteria-valvolame collocato a nord della conurbazione Borgomanero - Gozzano, con modalità insediative tendenzialmente frammentate e distribuite disorganicamente sul territorio, impone con urgenza un riassetto ed una riqualificazione complessiva del sistema infrastrutturale al servizio dell'area al fine di garantire l'attuale dinamicità e competitività sui mercati sia nazionali che esteri.

L'ambito territoriale considerato corrisponde all'area di rilevante concentrazione insediativa strutturata sull'asse della SR. 229, con una decisa dinamica di frammistione di funzioni residenziali e produttive- commerciali, per la quale si ritiene indispensabile un approccio sistematico a livello sovracomunale delle problematiche di gestione e di assetto dell'uso del suolo della porzione di pianura dell'Agogna.

E' l'area che presenta i più elevati tassi di dinamicità del settore produttivo e che nell'ultimo decennio ha segnato indicatori economici positivi (in termini di occupazione e creazione di imprese), in controtendenza non solo della media provinciale ma anche di quella regionale.

Pur essendo decisamente integrata al proprio interno, per una migliore caratterizzazione delle specifiche problematiche di assetto e di indirizzo normativo per le politiche insediative, l'area viene suddivisa in due sub-ambiti:

- la “conurbazione” lineare borgomanerese,
- l'area di concentrazione e diffusione del distretto industriale della “rubinetteria-valvolame”.

Per la strutturazione complessiva dell'ambito, risulta estremamente significativa e prioritaria la definizione della variante alla SR. 229 in prosecuzione nord della già progettata chiusura della tangenziale di Borgomanero: alla luce delle caratteristiche funzionali e dei livelli di servizio previsti per tale infrastruttura, nonché per la tipologia dei flussi di traffico interessanti l'area a seguito dell'apertura dell'autostrada A26, si assume quale tracciato di riferimento per l'impostazione progettuale dell'assetto insediativo dell'ambito, quello previsto ad ovest dell'abitato di Gozzano con connessione dedicata su strada provinciale già progettata al "cuore del distretto industriale".

Tale tracciato consente infatti di dare una risposta efficace al notevole traffico di relazione "interna" dell'area, separando altresì le diverse tipologie di flusso (sul nodo di svincolo previsto in prossimità di Briga sull'attuale asse della 229), anche in connessione ai due snodi di relazione con la rete primaria (caselli autostradali sulla A26 a sud e ad est di Borgomanero).

"La conurbazione" Borgomanero, Briga, Gozzano

Il sub-ambito individuato corrisponde all'area ove negli ultimi vent'anni, pur in presenza di una sostanziale stabilità della popolazione residente, si è quasi raddoppiata in termini quantitativi la superficie dei suoli utilizzati per i diversi usi insediativi.

Senza soluzione di continuità, da Cureggio a sud-ovest lungo la SR 142 e da località Meda lungo la SR 229 a sud, sino alla discesa verso il lago d'Orta a nord, si è evoluto un continuum urbanizzato che ha determinato una vera e propria "conurbazione lineare" attestata lungo l'asse della statale: a questo processo ha decisamente contribuito la politica di saturazione per funzioni produttive/commerciali nel Comune di Briga Nov. a saldatura dei due capisaldi di Borgomanero e Gozzano.

Proprio questa consistente attestazione di relazioni sull'asse della SR 229, rende urgente e non più procrastinabile la risoluzione delle problematiche viabilistiche, condizione indispensabile per l'avvio di un processo di riqualificazione urbanistica condotto responsabilmente a scala sovracomunale.

Un'altra problematica di riferimento per l'assetto insediativo è rappresentata dal potenziamento in corso della linea ferroviaria Novara-Domodossola: le previsioni di esercizio evidenziano nel prossimo futuro una decisa caratterizzazione dell'asse ferroviario in funzione del traffico merci con un consistente incremento dei transiti giornalieri.

Pertanto, essendo il tracciato nell'ambito prevalentemente "urbano", particolare attenzione va dedicata, in sede di pianificazione urbanistica locale, alla salvaguardia della "qualità ambientale" delle aree attraversate, nonché alla definizione (anche funzionale) degli attraversamenti (sovrappassi, sottopassi, eliminazione passaggi a livello).

In particolare la definizione della cd. "gobba di Gozzano" diviene occasione "storica" per il Comune interessato per avviare un progetto complessivo di riqualificazione urbana.

La definizione dell'assetto infrastrutturale della conurbazione si propone quale elemento fondativo per riequilibrare accessi, snodi, relazioni sia interni all'ambito che di connessione con la rete di livello superiore (caselli autostradali): di conseguenza ad essa va subordinata qualsiasi iniziativa di nuova localizzazione di aree produttive e/o di grandi strutture di vendita e centri commerciali, nonché l'avvio di un progetto di riqualificazione urbanistica lungo l'asse della SR 229.

L'affermazione nell'ultimo decennio del ruolo della conurbazione quale centro di servizi e di consolidamento delle attività terziarie (in particolare Borgomanero), ha determinato negli anni più recenti una tendenza alla crescita delle funzioni residenziali nei comuni adiacenti alla conurbazione stessa (prevalentemente collocati nelle aree pre-collinari) sottolineando il ruolo gerarchico e "gravitazionale" delle funzioni economiche nell'area della piana dell'Agogna.

"Il cuore" del distretto industriale: S. Maurizio d'Opaglio, Pogno, Pella

Il sub-ambito individua l'area di maggior concentrazione delle aziende del distretto industriale della "rubinetteria-valvolame", caratterizzato da un sistema diffuso di PMI, molte a carattere artigianale, che negli anni si è venuto ad insediare con modalità di forte frammistione alle destinazioni residenziali.

Solo recentemente, con la realizzazione dell'area industriale attrezzata di S. Maurizio, si è cercato di riorganizzare e razionalizzare sul territorio la specificità della presenza industriale.

La prevista nuova area industriale di Pogno, può in parte rispondere ad ulteriori esigenze di rilocalizzazione dai centri abitati e di qualificazione delle infrastrutture di servizio dedicate: ma la sua effettiva realizzazione è strettamente connessa alla risoluzione delle problematiche di infrastrutturazione viabilistica complessiva dell'area.

In caso contrario il carico di flussi sulla provinciale 45, sommato a quello già in atto sulla provinciale 46, comporterebbe una situazione di costante congestione del nodo di Gozzano.

La diffusa presenza industriale in territori dotati di risorse paesistico-ambientali, in particolare nei comuni "lacustri" di S. Maurizio e Pella, si interseca con la necessità di strutturare idonee politiche di sviluppo delle attività turistico-ricreative e di valorizzazione ambientale.

Per una più puntuale definizione delle implicazioni di natura urbanistica si veda la Tavola A. inerente la strumentazione urbanistica vigente, nonché gli Allegati stralci del PTP (in particolare per quanto concerne anche la marcata qualificazione paesistica-ambientale dell'area, che come rilevato può rappresentare, se non governata, un possibile campo di "frizione" per il consolidamento del distretto industriale).

La dotazione infrastrutturale dell'area

La rete infrastrutturale di trasporto (sia viaria che ferroviaria) presenta nell'area in esame un discreto livello di dotazione complessiva che, ancora una volta, mette in risalto il ruolo gerarchico e la funzione di connessione e relazione dell'ambito, non solo tra il sud della provincia ed il V.C.O., ma anche tra l'area lombardo-varesotta e la Valsesia ed il Biellese; in ultima analisi, in virtù della forte strutturazione sull'asse nord-sud (linee ferroviarie per il Sempione ed autostrada A26) viene ribadito altresì il ruolo di connessione tra pianura Padana e Centro Europa (con relativo nodo di interconnessione sulla direttrice trasversale pedemontana).

Per quanto riguarda la rete ferroviaria, i progetti di potenziamento ed adattamento funzionale della linea Novara-Domodossola (primi fra tutti l'eliminazione della c.d. "Gobba di Gozzano"), la riqualificazione del traforo del Sempione, nonché gli interventi già in atto da parte della Confederazione Elvetica, evidenziano ancor più come, anche sotto il profilo ferroviario, la collocazione su di una direttrice di traffico internazionale, possa rappresentare un'occasione di sviluppo e consolidamento dell'area (*si veda anche Allegato 1.a*).

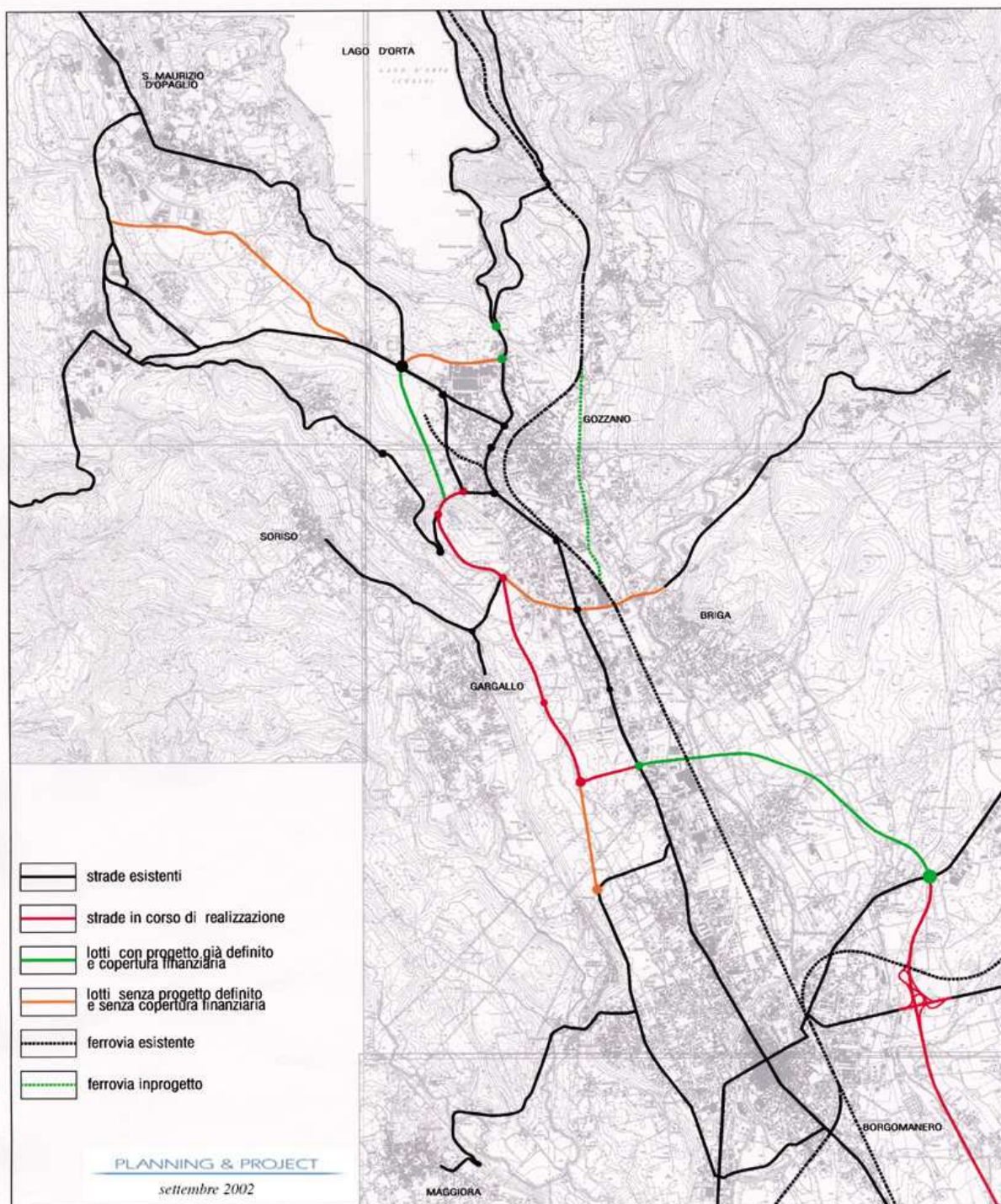
Assai problematica però risulta essere l'accessibilità alla parte settentrionale della conurbazione Borgomanero-Gozzano in particolare per i traffici pesanti con origine-destinazione il distretto industriale meccanico posto a ridosso del lago d'Orta.

Tale situazione è fortemente aggravata dalla "strozzatura" propria alla conurbazione: infatti in tale territorio l'unico asse di collegamento primario è rappresentato dalla S.R. 229 che in questa tratta assolve anche e soprattutto un ruolo di servizio prettamente "urbano" ed intercomunale, determinando livelli di congestione non più sopportabili.

I volumi di traffico presenti sulla rete (oltre 22.000 TGM, con 15/20% incidenza traffico pesante) hanno portato alla congestione della tratta interessata della S.R. 229 (oltre a saturare il reticolo minore di distribuzione): le problematiche da risolvere non sono prevalentemente quelle di "bypass" della conurbazione (traffico di attraversamento intorno al 30%), bensì di riassegnazione "interna" dei volumi di traffico razionalizzando l'accessibilità complessiva alla rete di livello primario (autostradale..).

La proposta di fattibilità (già avanzata dall'AIN nel 1995) relativa alla c.d. "*strada dei rubinetti*" in parte è stata realizzata da parte della Provincia ed è stata sostanzialmente fatta propria dagli strumenti di pianificazione: a tal riguardo si veda lo stralcio cartografico della Tavola di progetto "C Infrastrutture e rete per la mobilità" del PTP (*in Allegato 1.a*), da cui si può trarre lo schema di riferimento strategico per la risoluzione delle strozzature stradali.

Lo stato di realizzazione del “disegno strategico” funzionale al distretto industriale viene in dettaglio illustrato riportando la planimetria originale del Convegno AIN 2002, ove vengono riportate le informazioni aggiornate relative alle singole “tratte e/o lotti” stradali (evidenziando le tratte in costruzione, quelle già progettate e finanziate, quelle carenti di risorse, quelle ancora da definire ...); tale planimetria definisce la “fotografia” di riferimento per le condizioni infrastrutturali di sviluppo.



L'assetto territoriale dell'insediamento produttivo

Al fine di verificare come si “colloca” l'insediamento produttivo in tale contesto territoriale ed infrastrutturale, è stata prodotta una specifica planimetria ove sono riportate le aree industriali esistenti e quelle previste dalla strumentazione urbanistica (*vd. Tavole B. e C.*).

Il modello insediativo che risulta, anche solo da una lettura superficiale della tavole, evidenzia un'estrema frammentazione ed atomizzazione localizzativa che si traduce in una consistente dispersione sul territorio delle aree produttive: queste pertanto sono quasi sempre frammiste ed inserite tra diverse funzioni urbane (aree residenziali, commerciali etc.), determinando in tal senso non pochi problemi per possibilità di ampliamento, di integrazione funzionale e di servizio, di reti tecnologiche dedicate per lo smaltimento dei reflui, di valorizzazione delle economie di scala complessive.

Il consistente dinamismo imprenditoriale, soprattutto nell'area borgomanerese, è stato fatto proprio dalla programmazione urbanistica locale semplicemente recependo la pressione della "domanda" di uso del suolo industriale, mancando di pianificare opportune aree attrezzate dedicate all'attività produttiva, concentrate in localizzazioni ben servite dalle reti infrastrutturali soprattutto di trasporto.

Nell'ambito in esame, le aree industriali nuove, ai sensi dei P.R.G.C. che le prevedono, sono state individuate prevalentemente con la corretta finalità di rispondere ad esigenze di rilocalizzazione e di razionalizzazione dell'insediamento industriale diffuso: è bene però sottolineare che, all'interno di quello scenario di potenzialità di sviluppo e di consolidamento economico-territoriale connesso all'incremento di accessibilità garantibile dalle infrastrutture di trasporto a cui già si è accennato, le aree produttive disponibili costituiscono le opportunità localizzative strategiche di un'efficace azione di promozione e valorizzazione esterna.

In quest'ottica, la loro collocazione, pianificazione, dotazione di servizi e relativa tempistica attuativa, debbono rappresentare parametri di valutazione attenta da parte delle amministrazioni comunali interessate, soprattutto perseguendo l'obiettivo di una pianificazione verificata e concertata a scala sovracomunale, per evitare il rischio che ogni P.R.G.C. preveda le proprie nuove aree industriali in assenza di un disegno complessivo.

La tabella che segue sintetizza gli aspetti “quantitativi” del modello insediativo dedicato alla produzione sopra descritto: si evince la necessità di concentrare l'attenzione sulle due nuove consistenti localizzazioni di Pugno e della “Beatrice” per poter perseguire efficacemente un progetto di riqualificazione e dotazione di infrastrutture e servizi dedicati al distretto industriale.

<i>(Ambito)</i>	<i>(mq)</i>
Aree per destinazioni produttive esistenti	circa 3.000.000
Aree per destinazioni produttive previste nei P.R.G.C.	circa 1.500.000

aree industriali esistenti circa 3.000.000. mq (di cui circa 360.000 S.Maurizio)

aree industriali “nuove” circa 1.500.000 mq (di cui circa 580.000 Pugno e 480.000 “Beatrice”)

Tabella da integrare con i dati derivati da GIS Ufficio di Piano

La necessità della razionalizzazione/concentrazione delle opportunità di consolidamento dell’insediamento produttivo, verificata in connessione alla dotazione infrastrutturale, risulta pertanto azione strategica per rispondere agli obiettivi di sviluppo sostenibile dell’area.

In questa direzione l’evoluzione del quadro normativo di riferimento, offre nuove opportunità mirate a seguito dell’entrata in vigore del D.Lgs.112/98 che all’art. 26 introduce l’innovativo concetto di “area ecologicamente attrezzata”:

(art. 26 D.Lgs. 112/98)

1. Le Regioni e le Province autonome ... disciplinano con proprie leggi le aree industriali e le aree ecologicamente attrezzate, dotate delle infrastrutture e dei sistemi necessari a garantire la tutela della salute, della sicurezza e dell’ambiente. Le medesime leggi disciplinano altresì le forme di gestione unitaria delle infrastrutture e dei servizi delle aree ecologicamente attrezzate da parte di soggetti pubblici o privati,, nonché le modalità di acquisizione dei terreni compresi nelle aree industriali, ove necessario anche mediante espropriazione. **Gli impianti produttivi localizzati nelle aree ecologicamente attrezzate sono esonerati dall’acquisizione delle autorizzazioni concernenti l’utilizzazione dei servizi ivi presenti.**

2. Le Regioni e le Province autonome individuano le aree di cui al comma 1 scegliendole prioritariamente tra le aree , zone o nuclei già esistenti, anche se totalmente o parzialmente dismessi. Al procedimento di individuazione partecipano gli enti locali interessati.

In tale contesto normativo risulta interessante rilevare la scelta progettuale compiuta dallo stesso PTP, *(si veda in Allegato 1.a Tavola “B Indirizzi di governo del territorio”)*: si evince la conferma delle scelte localizzative di Borgo-Gozzano e di Pugno-S.Maurizio in una logica di “riqualificazione”, nonché la necessità di un approccio sovracomunale (“Accordo di pianificazione” ex art. 4.3 NTA PTP) per il governo delle trasformazioni lungo l’asse della S.R. 229; le stesse Norme di Attuazione del PTP pongono particolare attenzione alla necessità di strutturare adeguate “aree ecologicamente attrezzate” pur in assenza di una specifica normativa regionale in materia.

(Per le verifiche tecniche relative agli “Ambiti di individuazione coordinata delle opportunità insediative per le attività produttive, terziarie e di servizio” si veda la specifica Tavola C.)

(stralcio da art. 4.1 N.T.A. P.T.P.)

Per potersi configurare quali “aree ecologicamente attrezzate” ai sensi del citato art. 26 del D.Lgs 112/98, in attesa delle specifiche direttive da emanarsi da parte della Regione, il P.T.P. dispone che i lavori di attrezzamento e di realizzazione di nuove aree produttive di cui al presente articolo, da progettare con modalità unitarie ed integrate, debbano essere comunque sottoposti alla fase di valutazione di impatto ambientale di cui alla L.R. 40/98, indipendentemente dalla loro estensione territoriale:

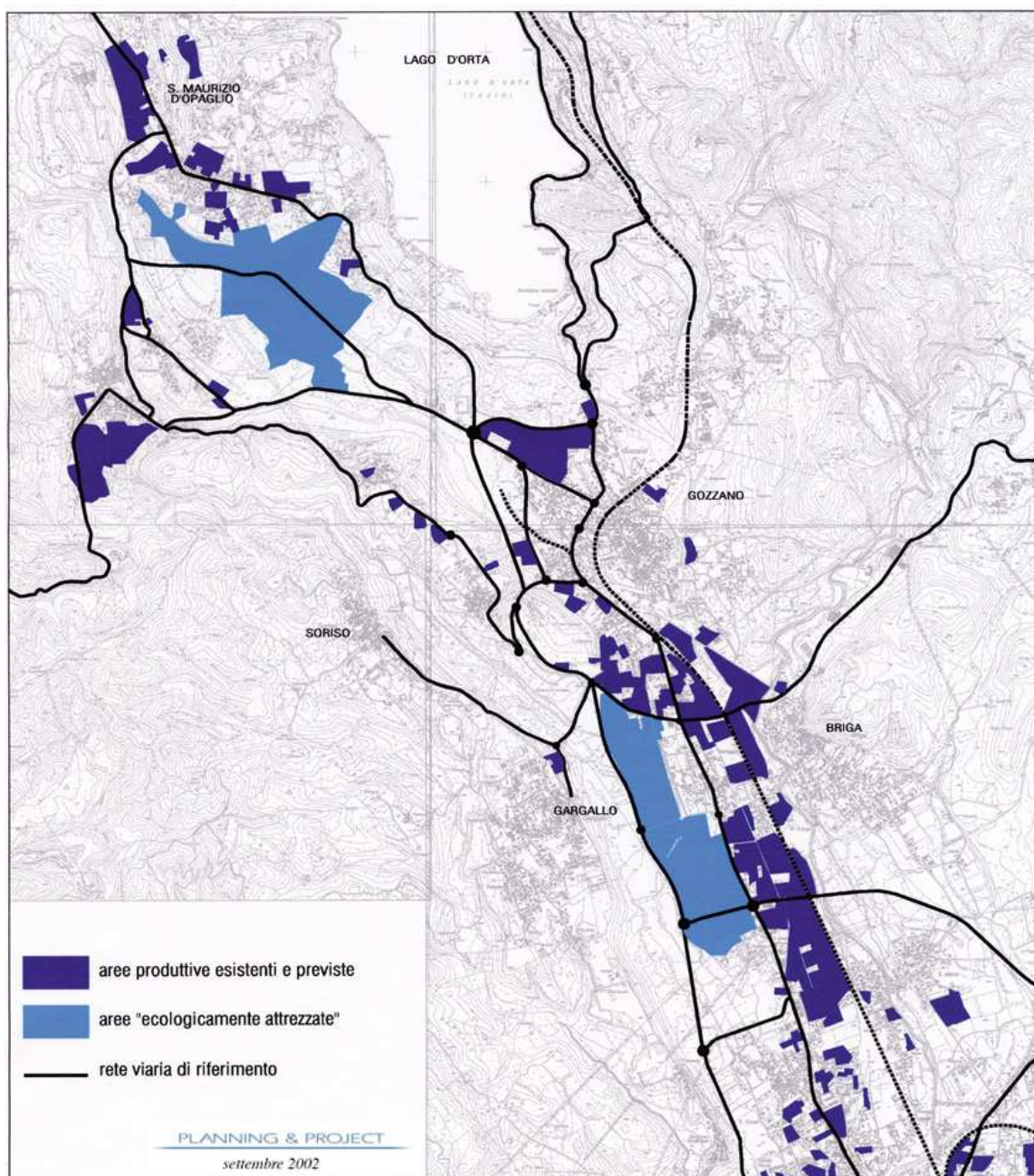
- valutazione di competenza regionale nei casi di cui al punto 5 dell'allegato B1 della citata legge regionale;
- valutazione di competenza provinciale in tutti gli altri casi.

Dalla data di approvazione del P.T.P., su tutto il territorio provinciale, nuovi insediamenti di attività produttive che prevedano impianti industriali con quantità e caratteristiche ricomprese nella casistica di cui agli allegati A1, A2, B1, B2 della L.R. 40/98, possono essere consentiti esclusivamente in “aree ecologicamente attrezzate”: nel caso in cui, per l'attrezzamento ed infrastrutturazione di tali aree, si sia già conclusa positivamente la procedura di V.I.A. prevista al comma precedente, le attività e gli impianti ricompresi negli allegati B1 e B2 della L.R. 40/98, sono automaticamente esclusi dalla fase di valutazione ai sensi delle procedure previste dalla legge regionale.

Infine pare opportuno evidenziare la carenza di servizi insediativi/infrastrutturali per lo stesso insediamento industriale (smaltimenti/approvvigionamenti/sovracomunalità, ruolo stesso del distretto industriale ...): tale carenza ripropone con forza la necessità di una specifica progettualità indirizzata al “radicamento” sul territorio, partendo dai servizi e le economie di scala attivabili, per giungere altresì a governare anche le cd. “esternalità” nel campo della residenza e dei servizi alla persona..

Linea progettuale n°1.: la realizzazione delle “aree ecologicamente attrezzate” di Pogno/S.Maurizio e di Borgomanero/Gozzano

Per perseguire gli obiettivi di “compatibilità e sostenibilità ambientale” già accennati, in relazione al nuovo quadro normativo e pianificatorio di cui già si è detto, la prima linea progettuale a fondamento dell’”Accordo di Pianificazione”, risiede per l’appunto nell’opportunità di configurare i due nuovi grandi interventi localizzativi previsti (Pogno e Beatrice) quali “aree ecologicamente attrezzate” in congiunzione e riqualificazione delle limitrofe aree già esistenti (S.Maurizio e Gozzano sud/ovest).



Si verrebbero così a creare due comprensori “attrezzati” di cui quello a nord di circa 900.000 mq e quello a sud di circa 700.000 mq, ben collocati nei confronti del quadro di riferimento strategico della viabilità già descritto (illustrare planimetria).

Di seguito si riportano le condizioni minime sotto il profilo della dotazione qualitativa, da garantire per l'effettiva attuazione di un'“area ecologicamente attrezzata” (a fondamento dell'impegno da sottoscrivere in sede di “Accordo”).

Le aree ecologicamente attrezzate sono caratterizzate da dotazioni e da servizi che, attraverso il coordinamento della gestione ambientale e dell'utilizzo delle risorse, tendono ad una conduzione ambientale ed economica dell'area qualitativamente elevata.

Così come le “aree attrezzate”, le aree ecologicamente attrezzate debbono essere caratterizzate dalle seguenti dotazioni:

- a) accessibilità diretta all'area;*
- b) connessione con i nodi logistici, i poli e le reti infrastrutturali a livello regionale;*
- c) servizi di rete e servizi comuni diretti al soddisfacimento delle specificità insediative e delle vocazioni produttive delle aree stesse, quali, ad esempio, reti per l'energia elettrica, fluidi industriali (acqua, vapore, etc.), fognature industriali, impianti di depurazione, impianti o sistemi di gestione rifiuti, centri servizi alle imprese ecc.;*
- d) sistemazione sotto i profili idrogeologici ed ambientali.*

In particolare, poi, le aree ecologicamente attrezzate debbono essere ulteriormente caratterizzate dai seguenti elementi:

- e) specifiche dotazioni tecniche, infrastrutturali e di servizi, ed in particolare una rete di rilevazione dei dati ambientali, gestione dei rifiuti, l'impianto di collettamento o di depurazione delle acque reflue, l'impianto di collettamento e trattamento delle emissioni, l'impianto di produzione o distribuzione dell'energia, le opere comuni di difesa idrogeologica;*
- f) modalità gestionali che consentano prestazioni ambientali migliorative, con particolare riferimento ai più generali principi della sostenibilità ambientale.*

Le aree ecologicamente attrezzate, così come proposte per l'ambito territoriale del Basso Cusio, sono inoltre dotate di un sistema coordinato di collegamenti e reti ed infrastrutture atte a garantire la prevenzione integrata dall'inquinamento dell'aria, dell'acqua e del terreno e sono dotate, in relazione alle attività insediate, della strumentazione o degli spazi per il collegamento alle reti di monitoraggio e controllo delle emissioni nell'ambiente e dei fenomeni atmosferici.

In tal senso, la proposta di realizzazione delle due aree con tali caratteristiche, va ben oltre la consueta operazione tendenzialmente a carattere immobiliare, di semplice urbanizzazione dei lotti e di successiva vendita, bensì realizzando quanto sopra riportato, si propone quale vero e proprio “servizio” per l’insediamento (e di conseguenza avvia operazioni di marketing territoriale) in quanto:

- da una parte la necessità di una “gestione unitaria” delle infrastrutture e delle reti comporta la possibilità di ottenere notevoli economie di scala ed un unico interlocutore (responsabile);
- dall’altra gli esoneri previsti dalla legge (*....Gli impianti produttivi localizzati nelle aree ecologicamente attrezzate sono esonerati dall’acquisizione delle autorizzazioni concernenti l’utilizzazione dei servizi ivi presenti*) e dalle disposizioni del PTP (esonero dalla procedura V.I.A. per talune attività che ivi si insediano), rappresentano un indubbio vantaggio localizzativo per gli imprenditori.

Pertanto la “razionalizzazione” insediativa perseguibile mediante tale strutturazione delle nuove aree produttive, può rappresentare senz’altro un efficace innesco di quel processo rilocalizzativo di attività produttive ancora oggi collocate all’interno dei tessuti residenziali e che allo stato attuale ha fortemente stentato a decollare nell’area del Basso Cusio.

Gli enti locali interessati e sottoscrittori dell’”Accordo” saranno quindi chiamati a definire ed individuare il possibile “gestore” di tali aree, anche nella veste di un’eventuale S.P.A. mista pubblico/privato.

Linea progettuale n° 2: il completamento della rete infrastrutturale

Come già richiamato, la possibilità di realizzazione di un'adeguato attrezzamento territoriale per l'insediamento produttivo, comporta necessariamente la realizzazione completa del disegno strategico della rete delle infrastrutture stradali.

In tal senso la planimetria di seguito riportata, tratta dai materiali del citato Convegno AIN 2002, sintetizza le priorità, le tratte indifferibili ed un'ipotesi di tempificazione degli interventi, con scadenziario da verificare, allora individuate:

Tratte a priorità alta (indifferibili ed urgenti):

- terzo lotto tangenziale Borgomanero (tra S.R. 142 e 229 a nord): progettazione esecutiva, certezza delle risorse, appalto e realizzazione;
- tratto di provinciale tra "Cremosina" e strada "Pogno-Alzo" quale strutturazione e servizio dell'area ecologicamente attrezzata (l'attuale provinciale per S. Maurizio in relazione alle sue specificità geometriche e funzionali, nonché per le peculiarità paesistiche non è più in grado di supportare ulteriore traffico pesante); (progettazione, finanziamento, appalto e realizzazione)

-

Tratte a priorità media (indispensabili per l'efficienza della rete):

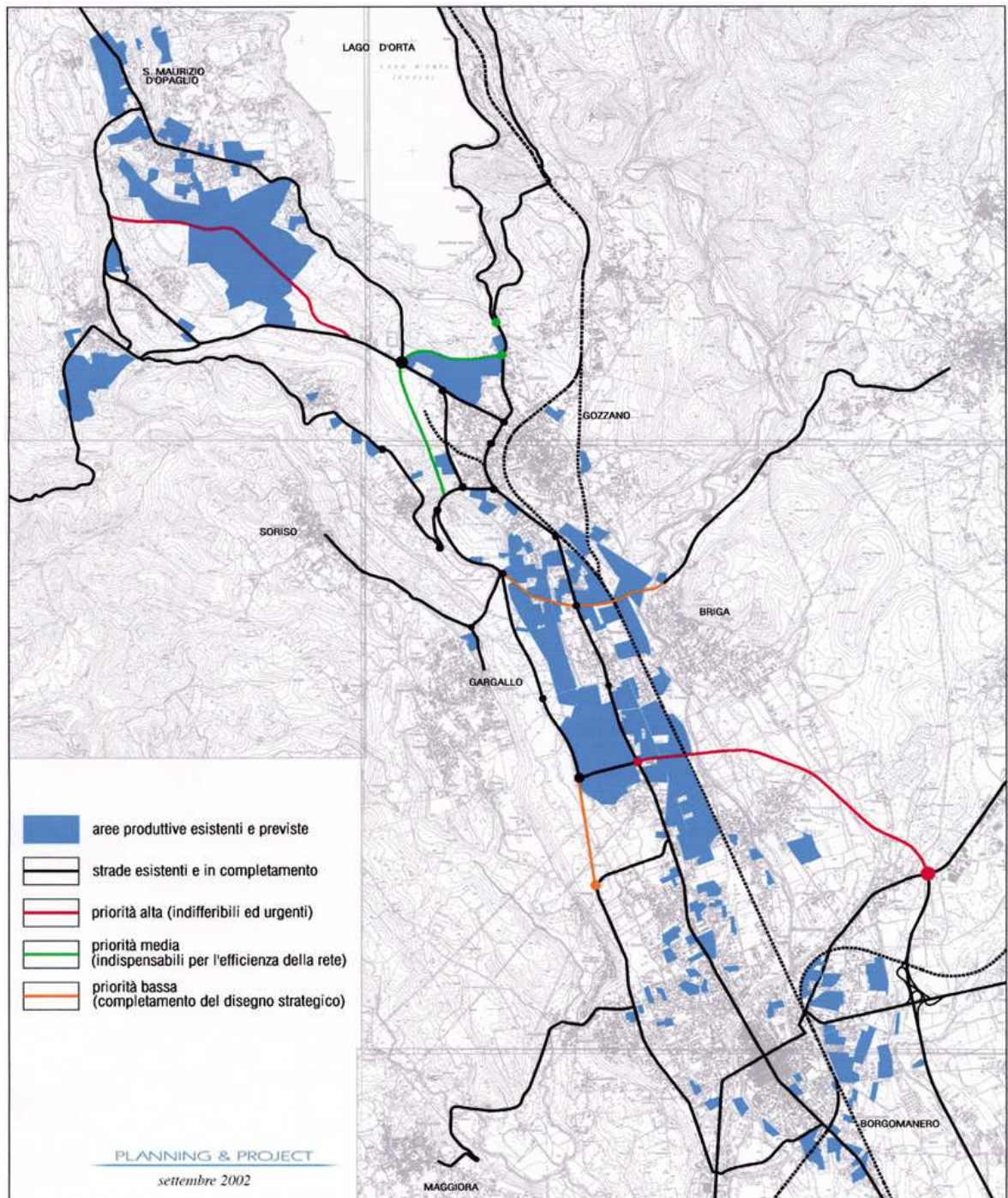
- chiusura a nord insediamento "Bemberg" tra rotatoria provinciali e S.R. 229 verso lago (esistono solo ipotesi di fattibilità);
- tratta tra rotatoria provinciali e strada per Auzate quale asse di strutturazione dei servizi in comune delle aree attrezzate (esiste solo progetto preliminare)

-

Tratte a priorità bassa (completamento del disegno strategico)

- primo lotto tangenziale di Borgomanero verso Cureggio S.R. 142;
- nuova gronda tra nuova "strada del rubinetto" e provinciale per Invorio;
- chiusura "tangenziale" ovest di Borgomanero in località Beatrice.

*planimetria AIN 2002, da confrontare con aggiornamento
alla base dell' "Accordo di Pianificazione" contenuto nella Tavola D.*



Sempre nella logica della dotazione complessiva di servizi dedicati all'insediamento industriale (nell'accezione moderna del termine), si deve richiamare la necessità che la realizzazione di tali opere infrastrutturali sia accompagnata dalla definizione di un progetto complessivo di **cablaggio** dell'ambito territoriale: al riguardo occorre citare il recente art. 40 "Installazione di cavidotti per reti di telecomunicazioni", della L.S. 166 del 01/08/2002 "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti":

*(stralcio art. 40 "Installazione di cavidotti per reti di telecomunicazioni",
L.S. 166 del 01/08/2002 "Disposizioni in materia di infrastrutture e trasporti")*

1. I lavori di costruzione e di manutenzione straordinaria di strade, autostrade, strade ferrate, aerodromi, acquedotti, porti, interporti, o di altri beni immobili appartenenti allo Stato, alle Regioni a statuto ordinario, agli enti locali e agli altri enti pubblici, anche a struttura societaria, la cui esecuzione comporta lavori di trincea o comunque di scavo del sottosuolo, purchè previsti dai programmi degli enti proprietari, devono comprendere cavedi multiservizi o, comunque, cavidotti di adeguata dimensione, conformi alle norme tecniche UNI e CEI pertinenti, per il passaggio di cavi di telecomunicazioni e di altre infrastrutture digitali, nel rispetto della vigente normativa in materia di sicurezza e di tutela dell'ambiente e della salute pubblica.....

Linea progettuale n° 3: il “Centro Servizi” dedicato all’insediamento produttivo

Come già rilevato, la stessa definizione di “area ecologicamente attrezzata” presuppone la realizzazione a supporto dell’insediamento di uno specifico “Centro Servizi”, qualificato con attività terziarie di cui si lamenta la carenza in loco.

La proposta a suo tempo lanciata dall’AIN, sempre in una logica di riqualificazione e di recupero funzionale di aree dismesse, si indirizzava a localizzare in posizione baricentrica tra le due aree attrezzate di Pogno/S. Maurizio a nord e Borgomanero/Gozzano a sud, un apposito Centro Servizi, luogo di eccellenza e di riconoscibilità territoriale del distretto industriale: per tale localizzazione si era ipotizza l’area dell’ex “petroliera militare” (*si veda la planimetria di seguito riportata*), dismessa ormai da alcuni anni e che in tal senso può adeguatamente recuperare una propria funzionalità anche negli strumenti di pianificazione degli Enti Locali interessati (area per la quale lo stesso Comune di Gozzano ha avviato nel frattempo la procedura di acquisizione).

Al di là della specifica localizzazione, la cui individuazione condivisa è uno dei compiti specifici del percorso attuativo dell’“Accordo di Pianificazione”, in sede di questo elaborato di accompagnamento “tecnico” occorre “qualificare” i contenuti stessi di un “Centro Servizi” del distretto industriale.

I centri servizi sono strutture localizzate in prossimità di aree per insediamenti produttivi, dove le aziende possono trovare i principali servizi necessari a soddisfare le esigenze di una moderna attività imprenditoriale.

In particolare trovano collocazione nei centri servizi: sale convegni, sale riunioni, sportelli bancari e postali, centri per servizi tecnici e telematici a favore delle imprese dell’area, centro uffici, infrastrutture specifiche, servizi generali, mense aziendali, bar, tavola calda, self-service ecc. Nello specifico delle proposte avanzate dall’AIN, come si vedrà in seguito dall’intervento del dr. Cruciano, in tale localizzazione si possono concentrare anche alcuni fondamentali “servizi ambientali” ed attrezzature funzionali alla rete di adduzione/smaltimento delle acque.

Rilevata la scarsa “caratterizzazione” dell’area territoriale nel settore della logistica, tale localizzazione ben si presta anche ad accogliere una **piattaforma logistica**, da intendersi

come un'infrastruttura in cui le merci che vi arrivano subiscono solamente operazioni di scomposizione e ricomposizione prima di essere spedite alla destinazione finale.

Di norma si tratta di impianti di dimensione più limitata rispetto ai centri intermodali dove il livello dei servizi a favore di merci ed imprese è elevato mentre meno articolata l'offerta di servizi alla persona e ai mezzi. (in ogni caso potrà essere valutato la possibile “funzionalità” del raccordo ferroviario già presente nella localizzazione ipotizzata dalla proposta AIN).

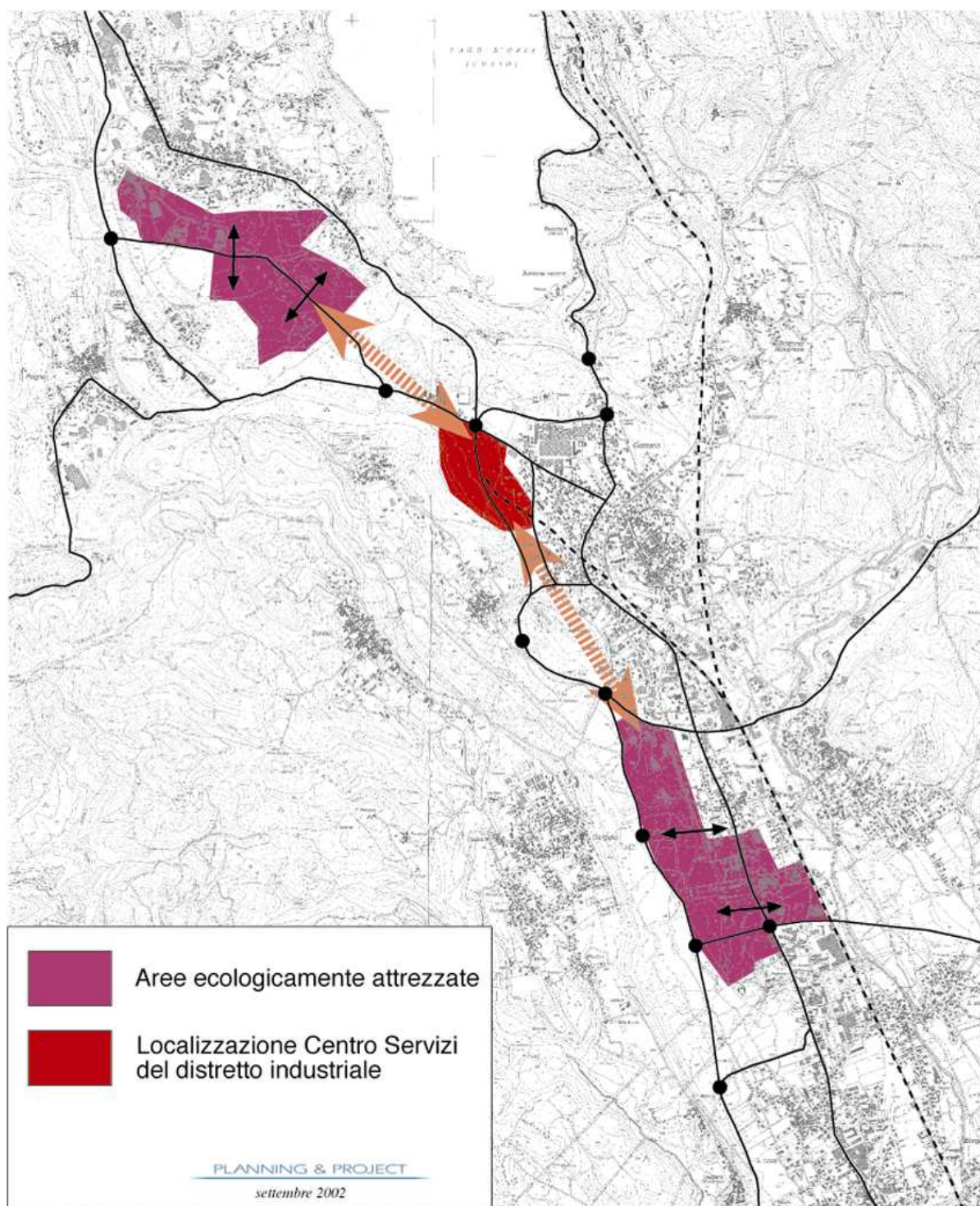
La superficie territoriale dell'area interessata può essere stimata in circa 300.000 mq: senza volere entrare nel merito di specifici approfondimenti progettuali, di competenza degli Enti sottoscrittori dell'”Accordo”, si può da subito rilevare che le caratteristiche sopra menzionate ipotizzano una bassa densità edificatoria (tendenzialmente le superfici coperte si attestano sul 20% S.t. non superando mai il 30%, la S.l.p. realizzabile non supera gli 0,5 mq/mq, mentre devono abbondare gli spazi a verde e parcheggio).

L'approfondimento delle compatibilità “tecniche” dell'ipotizzato Centro Servizi è al centro delle verifiche proprie di uno specifico Studio di fattibilità tecnico-economico inserito tra gli impegni dell'”Accordo di Pianificazione”.

La pianificazione, programmazione e realizzazione di un tale Centro Servizi, concorrerebbe efficacemente a configurare l'ambito territoriale del Basso Cusio quale “Polo Integrato di Sviluppo” così come definito dalla programmazione regionale nel “*DOCUP obiettivo 2, 2000/6, Allegato I°: Misura 2.3: Completamento e sviluppo di strutture insediative per il sistema economico; Azione 2.: Poli Integrati di sviluppo (PIS)*”:

I poli Integrati di Sviluppo (PIS) consistono in aree industriali attrezzate di dimensioni cospicue, da 300 mila a 1 milione di metri quadrati, realizzate mediante opere di urbanizzazione primaria e secondaria e dotate, inoltre, di strutture comuni. **In particolare una delle principali caratteristiche che distingue i PIS dalle aree industriali attrezzate consiste nella realizzazioni, nei primi, di strutture e centri a servizio delle necessità gestionali e operative delle aziende insediate.**

Tale circostanza, qualora finalmente anche la Provincia di Novara potesse accedere ai Fondi Strutturali CEE, potrebbe comportare la possibilità di disporre di consistenti finanziamenti per la realizzazione di tali infrastrutturazioni territoriali.



Le condizioni procedurali/amministrative: l'Accordo di Pianificazione

Già si è detto che le linee progettuali illustrate presuppongono fortemente la necessità di un progetto “condiviso” a scala sovracomunale che sappia superare le singole competenze amministrative in sede locale: in tale direzione si muove il nuovo ruolo della pianificazione urbanistica e territoriale/ambientale, mediante strumenti di partecipazione concertativa e di autovalutazione (quali ad es. gli “Accordi ambientali” e gli stessi Sistemi di Gestione Ambientale SGA, *vd. Allegato 2.*).

In prima battuta il presente elaborato ha focalizzato l'attenzione sulla dotazione di servizi e di infrastrutture per l'insediamento produttivo, ma è indubbio che un progetto di sviluppo sostenibile deve misurarsi in sede di pianificazione anche con un adeguato dimensionamento a scala sovracomunale anche della capacità insediativi complessiva (residenza + servizi alla persona + formazione .ecc...)

Nell'ambito territoriale considerato dovrà assumere sempre più un ruolo strategico la politica di recupero funzionale delle aree industriali e/o militari dismesse e/o in via di dismissione (quali ad es. anche la c.d. "polveriera" in S. Maurizio d'Opaglio) che non può essere intesa esclusivamente come una problematica di rilevanza locale e di competenza della singola amministrazione locale interessata.

In questa direzione ci viene “in soccorso” lo stesso PTP laddove, come evidenziato, si prevedono per l'area particolari forme di “concertazione territoriale”: su questo livello si gioca la credibilità e l'efficacia dell'indispensabile coordinamento tra i Comuni interessati ed il conseguente ruolo strategico da assumere da parte della Provincia.

Pertanto, per raggiungere gli obiettivi illustrati nelle linee progettuali di carattere territoriale infrastrutturale ed ambientale (*vd. anche Allegati 2. e 3.*), si è proposta l'attivazione di uno specifico “Accordo di Pianificazione” tra tutti gli enti interessati, nella fattispecie innovativa introdotta dalle Norme di Attuazione dello stesso PTP:

(stralcio art. 1.5 N.T.A. P.T.P. “Accordi di pianificazione”)

1. Il P.T.P. della Provincia di Novara prevede particolari forme di cooperazione e coordinamento in ambiti territoriali che presentano specifiche situazioni di sensibilità ambientale e/o di complessità o elevato carico insediativo, nonché nei casi in cui le scelte della strumentazione urbanistica locale possono comportare significativi effetti di rilievo sovracomunale: lo strumento utilizzato per tali forme di collaborazione, cooperazione e coordinamento viene definito “accordo di pianificazione” ed è normato dai commi successivi del presente articolo.
2. La Provincia ed i Comuni possono promuovere “accordi di pianificazione” per concordare obiettivi e scelte di sviluppo di scala sovracomunale, nonché per concordare la formazione e l’attuazione dei rispettivi strumenti di pianificazione e relative varianti, in presenza di sostanziali caratteristiche omogenee di valore paesistico-ambientale, ovvero di stretta integrazione ed interdipendenza degli assetti economici ed insediativi, così come riconosciuti dal P.T.P.
3. I Comuni possono altresì stipulare “accordi di pianificazione” per l’esercizio in collaborazione di tutte o parte delle funzioni di pianificazione urbanistica, ovvero per l’elaborazione in forma associata degli strumenti urbanistici e per l’eventuale costituzione di un apposito ufficio di piano per l’attuazione/gestione degli stessi.
4. Alla definizione dell’”accordo di pianificazione” partecipano necessariamente gli Enti territoriali interessati e/o individuati esplicitamente dalle disposizioni del P.T.P.; l’Amministrazione procedente può altresì far intervenire tutte le altre amministrazioni competenti al rilascio di pareri, nulla osta e/o specifici atti di assenso, ovvero coinvolte od interessate dall’esercizio delle funzioni di pianificazione territoriale ed urbanistica, con specifico riferimento alla successiva attuazione dei contenuti dell’”accordo di pianificazione” del caso.
5. Qualora ritenuto opportuno, in relazione agli specifici contenuti dell’”accordo di pianificazione”, l’amministrazione procedente può attivare una specifica concertazione con le associazioni economiche e sociali, chiamandole a concorrere alla definizione degli obiettivi e delle scelte strategiche del caso, acquisendone in tal senso valutazioni e proposte nel merito.

Il testo dell’Accordo così proposto assume la veste giuridica del Protocollo di intesa, quale meccanismo operativo semplificato utilizzato per predisporre attività di carattere preparatorio e che costituisce il presupposto per le successive attività coordinate fra i diversi soggetti, nel rispetto delle competenze dei rispettivi organi.

Tale Accordo può inoltre assegnare uno specifico ruolo anche ad un’Associazione di categoria quale l’AIN che da subito si è resa disponibile disponibile non solo un ruolo di verifica degli impegni assunti in funzione dei tempi e dei costi di realizzazione, ma anche quale apporto di contributi specialistici e di proficua collaborazione finalizzata. (impegni che, se ritenuto opportuno, potranno in seguito trovare le specifiche fattibilità attuative in puntuali “accordi di programma” ai sensi della legislazione vigente).

L’Accordo di Pianificazione deve altresì proporsi quale sede idonea per l’individuazione del soggetto “gestore” delle iniziative insediative (società mista/project financing/...), in particolar

modo per quanto riguarda la gestione unitaria dei servizi e delle infrastrutture delle aree ecologicamente attrezzate e dello stesso Centro Servizi.