



**SCENARI**

**UN TERRITORIO IN CUI CI SI MUOVE:** in bicicletta, in autobus, con la metropolitana e la ferrovia, ma anche con l'auto. Un territorio che, a partire dalla propria dotazione di infrastrutture per la mobilità pubblica, ha saputo costruire un servizio di trasporto locale efficiente, in grado di offrire agli abitanti l'opportunità di raggiungere, in sicurezza e velocemente, i luoghi di lavoro e di studio, i servizi e i parchi posti all'interno dell'area e nella regione urbana milanese. Un territorio che ha saputo rispondere alle domande di mobilità locale e risolvere i problemi della congestione del traffico, riqualificando la rete esistente e accogliendo, in quanto città parco, progetti infrastrutturali rispettosi della qualità ambientale e paesaggistica.

**UN TERRITORIO IN CUI E DI CUI CI SI SENTE CITTADINI,** perché in grado di offrire servizi locali di qualità, ma anche funzioni speciali come quelle tipicamente ospitate da un territorio metropolitano. Un territorio in grado di offrire le occasioni e le potenzialità del vivere in una "città", coniugandole con la qualità della rete di prossimità, che consente di far coesistere positivamente vecchie e nuove centralità: la rete dei centri storici e quella dei centri multifunzionali. Un territorio che ha saputo costruire un'identità condivisa e che, a partire da una prospettiva coordinata d'area, è in grado di mettere in rete le proprie risorse territoriali.

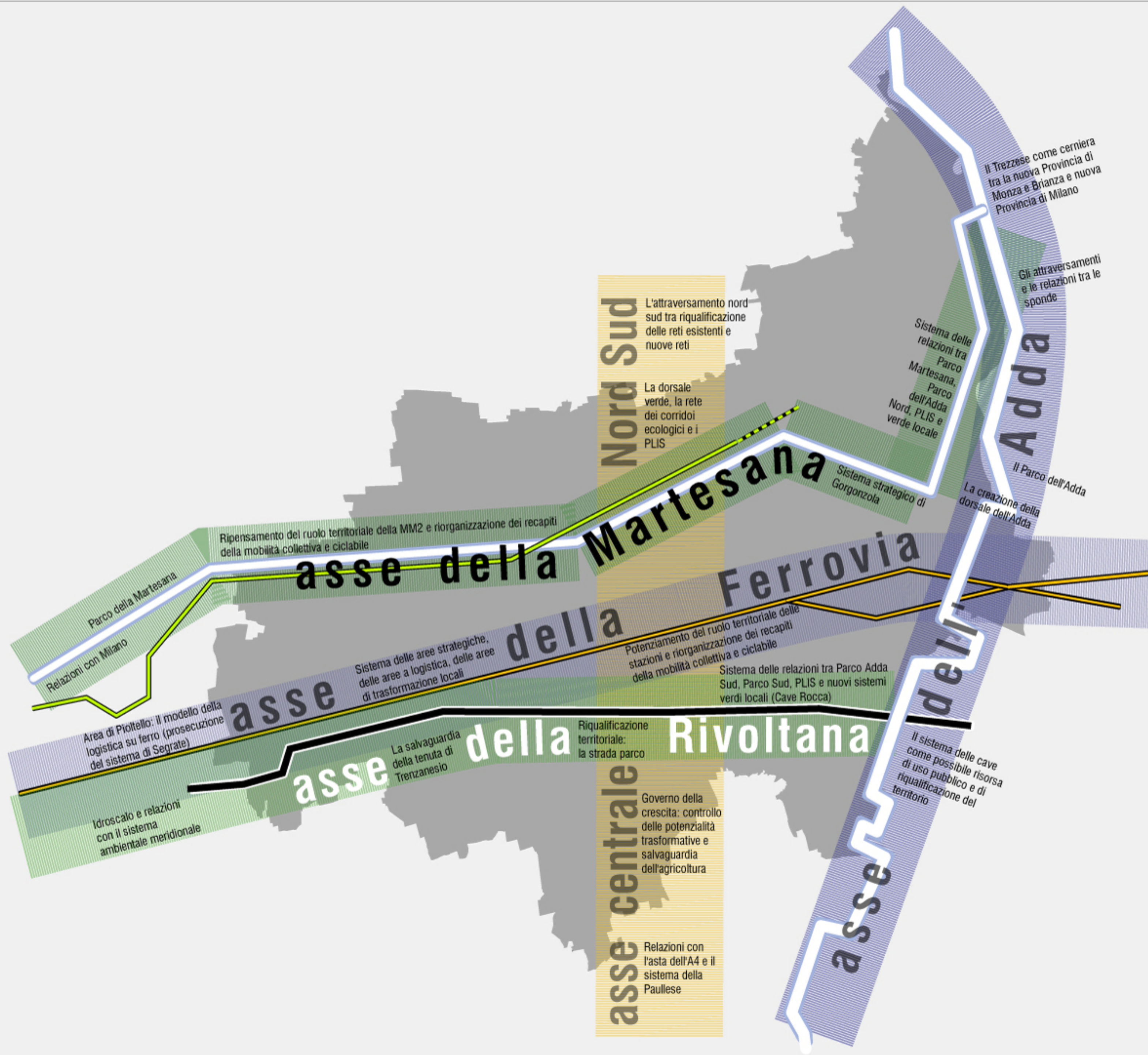
**UN TERRITORIO CHE INVESTE SULLA ABITABILITÀ,** perché in esso le risorse esistenti (ambientali, agricole, paesistiche, culturali, architettoniche e insediative) vengono interpretate come occasioni chiave per migliorare la qualità della vita, rilanciare le economie locali e aprire spazi e occasioni progettuali rilevanti. Un territorio nel quale le risorse puntuali che innervano il territorio riescono a divenire spazi e occasioni per l'integrazione di funzioni, per nuove forme di relazione sociale e di connessione.

**UN TERRITORIO DELLA PRODUZIONE DI QUALITÀ,** nel quale si localizzano imprese capaci di creare innovazione e ricchezza, istituendo un rapporto costruttivo e sinergico con il contesto locale e con i suoi abitanti. Un territorio che, a partire da una visione d'area, ha saputo rilanciare uno spazio di dialogo tra attori pubblici e attori economici locali, finalizzato a governarne le pressioni insediative di attività poco qualificate e a integrare le vocazioni produttive locali con la dotazione di servizi e di attività terziarie-direzionali.

Tavolo di coordinamento 11 - Martesana Adda  
 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale  
 Provincia di Milano  
 Assessorato alla politica del territorio e parchi,  
 Agenda 21, mobilità ciclabile, diritti degli animali.  
 Politecnico di Milano  
 Dipartimento Architettura e Pianificazione

**Piano d'area MANTESANA ADDA**  
 Scenari





**LEGENDA**

**Asse della Martesana**  
 La linea Verde, che mette in relazione Martesana e Metrò verde  
 Parco della Martesana  
 Ripensamento del ruolo territoriale della MM2 e riorganizzazione dei recapiti della mobilità collettiva e ciclabile  
 Sistema aree strategiche di Gorgonzola  
 Sistema delle relazioni tra Parco Martesana, Parco dell'Adda Nord, PLIS e verde locale  
 Relazioni con Milano

**Asse della ferrovia**  
 La linea Viola, che interseca e ristruttura l'organizzazione dei territori della produzione  
 Potenziamento del ruolo territoriale delle stazioni e riorganizzazione dei recapiti della mobilità collettiva e ciclabile  
 Sistema delle aree strategiche, delle aree a logistica, delle aree di trasformazione locali  
 Area di Piofello: il modello della logistica su ferro (prosecuzione del sistema di Segrate)

**Asse della Rivoltana**  
 La strada verde che ricuce e costruisce le relazioni tra le risorse ambientali meridionali  
 Riquilificazione territoriale dell'asta est ovest: la strada parco  
 La salvaguardia della tenuta di Trezanesio  
 Idroscalo e relazioni con il sistema ambientale meridionale  
 Sistema delle relazioni tra Parco Adda Sud, Parco Sud, PLIS e nuovi sistemi verdi locali (Cave Rocca)

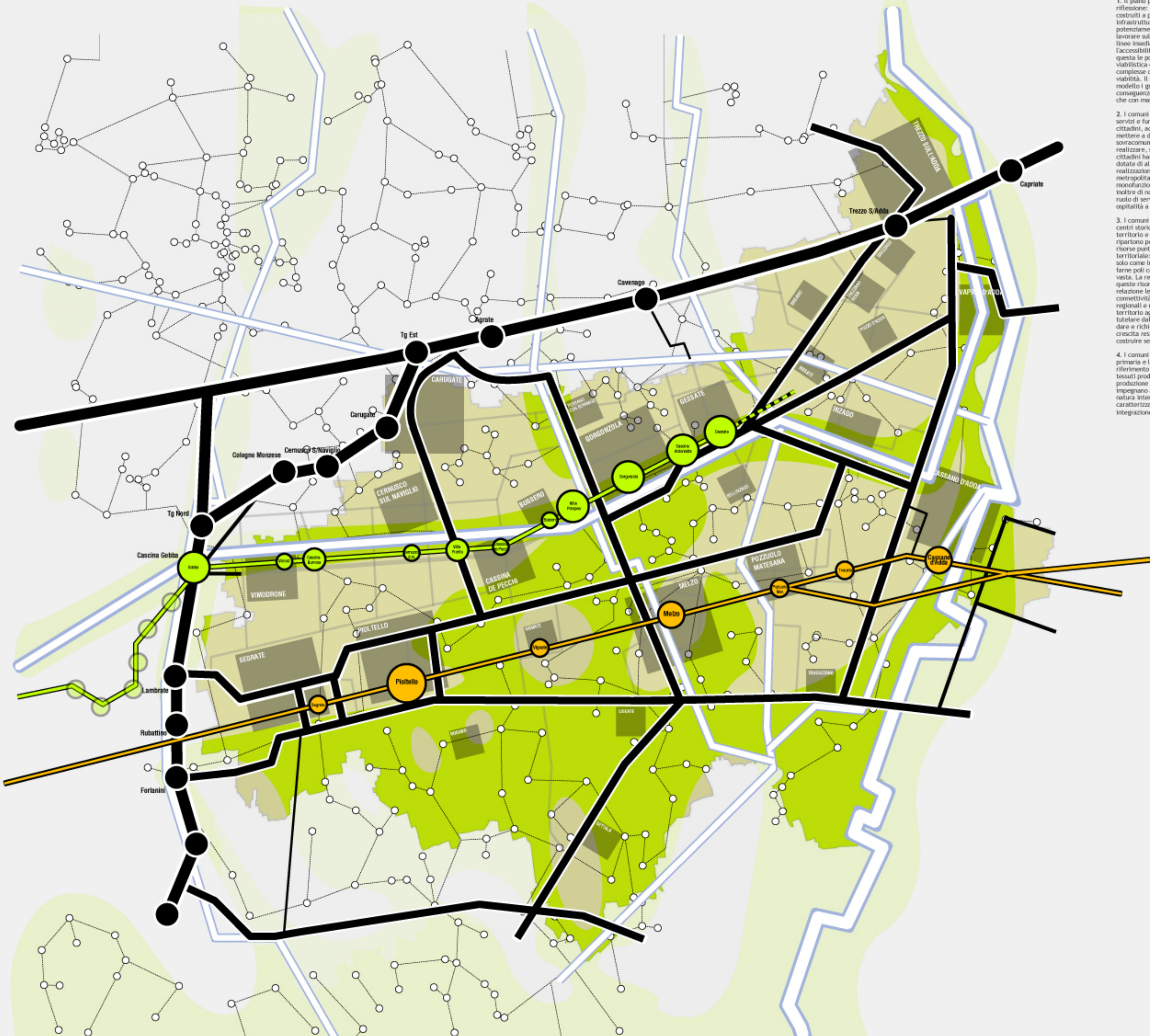
**Asse dell'Adda**  
 La linea Blu che innerva la dorsale di pregio ambientale  
 Gli attraversamenti e le relazioni tra le sponde  
 La creazione della dorsale dell'Adda  
 Il sistema delle cave come possibile risorsa di uso pubblico e di riqualificazione del territorio  
 Il Parco dell'Adda  
 Il Trezese come cerniera tra la nuova Provincia di Monza e Brianza e nuova Provincia di Milano

**Asse Centrale Nord Sud**  
 La linea Gialla attorno a cui si attiva l'attenzione alla tutela del territorio agricolo-ambientale e al governo delle pressioni insediative  
 L'attraversamento nord sud tra riqualificazione delle reti esistenti e nuove reti  
 La dorsale verde, la rete dei corridoi ecologici e i PLIS  
 Governo della crescita: controllo delle potenzialità trasformative e salvaguardia dell'agricoltura  
 Relazioni con i vicini tra l'asta dell'A4 e il sistema della Paullese

Travo di coordinamento 11 - Martesana Adda  
 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale  
 Provincia di Milano  
 Assessorato alla politica del territorio e parchi, Agenda 21, mobilità ciclabile, diritti degli animali, politecnico di Milano  
 Dipartimento Architettura e Pianificazione

**Piano d'area MARTESANA ADDA**  
 Temi Progettuali





**IL MODELLO TERRITORIALE**

1. Il piano propone due quadri esplorativi per questa riflessione: uno a breve-medio periodo e uno a lungo, costruiti a partire dalla problematicità del quadro infrastrutturale esistente e delle soluzioni per il potenziamento. Il primo quadro esplorativo propone di lavorare sul modello territoriale esistente, rafforzando le linee insediative già consolidate, potenziando l'accessibilità su ferro al territorio, concentrando su questa le possibili trasformazioni, ricostruendo una rete viabilistica di base gerarchizzata, lavorando a sezioni complesse del territorio anche per le infrastrutture di viabilità. Il secondo quadro inserisce su questo primo modello i grandi progetti previsti, e ne legge le conseguenze sul cambiamento del modello territoriale, che con maggiore accessibilità si apre a differenti assetti.

2. I comuni rilevano la necessità di costruire una rete di servizi e funzioni pubbliche e private vicina ai propri cittadini, accessibile e di qualità; ritengono essenziale mettere a disposizione i servizi esistenti in rilievo sovracomunale e si impegnano a coordinarsi in futuro per realizzare, senza sprechi e ridondanze, ciò di cui i cittadini hanno bisogno. Si impegnano a dedicare le aree dotate di alta accessibilità su trasporto pubblico alla realizzazione integrata di servizi e funzioni di livello metropolitano, evitando la riproduzione di modelli monofunzionali e ad alto carico urbanistico. Affermano inoltre di non avere ulteriori possibilità di giocare un ruolo di servizio alla regione urbana in termini di ospitalità a impianti tecnologici, discariche, ecc.

3. I comuni rilevano la necessità di consolidare il ruolo dei centri storici nello strutturare la qualità del proprio territorio e della vita dei propri cittadini. Da essi ripartono per mettere in rete la costellazione delle risorse puntuali che ne costituiscono il presidio territoriale: le casine, ma anche le ville da utilizzare non solo come luoghi da lanciare in circuiti turistici, ma per farne poli complessi di servizi locali e funzioni d'area vasta. La rete dei parchi costituisce il connettivo di queste risorse: i comuni si impegnano a mettere in relazione le risorse tutelate e ad aumentare qualità, connettività e superfici: parchi locali e sovracomunali, regionali e metropolitani costituiranno insieme al territorio agricolo esistente la risorsa da non erodere e da tutelare dalle pressioni insediative. Infine si impegnano a dare e richiedere qualità alla residenza, ospitando solo crescita residua, alla quale chiedere in cambio di costruire sezioni di territorio e di città di qualità.

4. I comuni intendono utilizzare la rete della mobilità primaria e la rete ferroviaria come principio insediativo di riferimento per la localizzazione e rilocazione di tessuti produttivi integrati a funzioni di servizio alla produzione e per ospitare la domanda di logistica. Si impegnano a identificare ambiti di concentrazione di natura intercomunale localizzati in posizione strategica e caratterizzato da regole di qualità ambientale e di integrazione funzionale.

- LEGENDA**
- Prima rete) IL SISTEMA DELLE RELAZIONI**  
Le reti della mobilità pubblica e privata, le stazioni, e i nodi.
- a. corridoi autostradali strutturali
  - b. corridoi di viabilità primaria strutturali
  - c. corridoi di viabilità primaria
  - d. corridoi di viabilità intercomunale
  - e. viabilità locale strutturali degli insediamenti consolidati
- FS**  
**NODO STRUTTURANTE per LA MOBILITA' METROPOLITANA e NAZIONALE**  
Pioltello  
Nodi di interscambio con alta velocità e SFR, attorno ai quali riorganizzare mobilità pubblica e privata e concentrare risorse strategiche
- NODO STRUTTURANTE per LA MOBILITA' D'AREA**  
Mezzo, Cassano  
Fermate o stazioni servite da SFR alta capacità, verso cui riorganizzare le linee di trasporto pubblico d'area primaria, in quanto collocate in aree oggetto di ristrutturazione urbanistica e destinate ad ospitare funzioni strategiche per l'area
- NODO STRUTTURANTE per LA MOBILITA' LOCALE**  
Segrate, Vimodrone, Pozzuolo Martesana  
Fermate servite da SFR alta capacità, verso cui riorganizzare le linee di trasporto pubblico d'area secondaria, collocate in aree consolidate e già saturate
- NODO CHIAVE PER LOGISTICA**  
Segrate, Pioltello, Mezzo  
Nodi chiave attorno ai quali riorganizzare la mobilità delle merci e il sistema della logistica
- MA2**  
**NODO STRUTTURANTE per LA MOBILITA' METROPOLITANA**  
Gessate, Cascina Gobba, Villa Pompea, Gorgonzola, Cna Antonietta  
Fermate strategiche sulle quali riorganizzare la rete della mobilità pubblica d'area e avviare progetti di riqualificazione funzionale e urbanistica, integrando il ruolo di nodi di interscambio tra modalità di trasporto con la presenza di funzioni strategiche d'area
- NODO STRUTTURANTE per LA MOBILITA' D'AREA**  
Cna Burrona, Villa Fiorita  
Fermate strategiche sulle quali riorganizzare la rete della mobilità pubblica d'area e ripensare l'integrazione funzionale, il rapporto con la rete ambientale e con la rete infrastrutturale
- NODO STRUTTURANTE per LA MOBILITA' LOCALE**  
Vimodrone, Cernusco, Cascina de' Pecchi, Bussero  
Fermate verso cui riorganizzare le linee di trasporto pubblico d'area secondaria collocate in aree storiche o già urbanizzate, di cui qualificare la presenza lavorando su qualità e integrazione degli spazi pubblici, accessibilità ai servizi e ai parchi

**seconda rete) IL SISTEMA DELLE FUNZIONI E DEGLI SPAZI COSTRUITI**  
I comuni come nodi strutturali del territorio

- COMUNI PORTA**  
Mezzo, Gorgonzola, Trezzo, Pioltello, Segrate, Cassano, Carugate  
Comuni che per servizi, peso immediato, ruolo territoriale, si candidano ad ospitare nuove funzioni strategiche per l'area e la regione urbana per la loro alta accessibilità, la presenza di servizi e funzioni qualificanti e di aree dimesse o in attesa di trasformazione
- COMUNI CERNIERA**  
Viggiù, Gessate, Inzago, Cassina, Vimodrone, Cernusco, Pozzuolo  
Comuni pivot, che giocano un rilevante ruolo locale di strutturazione urbana: alla ricerca della propria caratterizzazione, sono attraversati da forti tensioni alla trasformazione e chiamati a dare un contributo rilevante nel selezionare occasioni di qualità, capaci di offrire qualità e identità al territorio
- COMUNI CAPOSALDO**  
Trussuzzo, Masate, Basiglio, Grezzago, Pozzo, Trezzano Rosa, Bellinzago Lombardo, Bussero, Pessano con Barnago, Vignate, Lisate, Settala, Rodeno  
Comuni di peso demografico minore, ma che hanno scelto di contribuire in maniera rilevante alla qualità ambientale di questo territorio: ad essi l'area riconosce il ruolo chiave di presidio e salvaguardia delle risorse ambientali coinvolgendoli con meccanismi di perequazione territoriale nei processi di trasformazione strategica

**Terza rete) IL SISTEMA DEGLI SPAZI APERTI**  
La rete del verde come risorsa e fattore di integrazione di spazi e relazioni

- Il sistema del verde agricolo
  - Il sistema dei pils, il sistema dei parchi sovracomunali (parco Adda, parco sud)
  - Il sistema idrico
  - Casine, patrimonio architettonico e percorsi ciclo-pedonali
- Insieme costituiscono arcipelaghi di spazi e costellazioni di punti di qualità, a cui garantire al tempo stesso accessibilità e



