

PIANO D'AREA NORD MILANO

Workshop tematico del Gruppo Tecnico di Lavoro
11.02.2008

WS1 | Sistema delle infrastrutture per la mobilità e i trasporti del Nord Milano



Comune di
Bresso



Comune di
Cinisello Balsamo



Comune di
Cologno Monzese



Comune di
Cormano



Comune di
Cusano Milanino



Comune di
Paderno Dugnano



Comune di
Sesto San Giovanni



Provincia di Milano

Agenda

Workshop tematici del Gruppo Tecnico di Lavoro

- **WS 1- Il sistema delle infrastrutture e della mobilità** (11 febr);
- **WS 2 – Avvio del ciclo d’incontri per l'assunzione di una prospettiva di genere nella programmazione dei servizi** (19 febr.);
- **WS 3 - La questione abitativa; Le nuove centralità e i grandi poli di trasformazione** (settimana 3 - 7 marzo);
- **WS 4 - Il sistema delle aree verdi - agricole - produttive - di frangia**
(settimana 17 - 22 marzo)
- **WS 5- Servizi sovralocali** - (settimana 31 mar – 4 apr)
- **Cabine di Regia e Tavolo tecnico: SINTESI** (settimana 28 apr. - 2 mag)
- **Cabine di Regia e Tavolo tecnico: SINTESI** (settimana 12 - 16 mag)

L'incontro odierno

Obiettivi Generali:

- Definizione di un'agenda dei tavoli tematici

Obiettivi Tema Odierno:

- Definizione del sistema delle infrastrutture e della mobilità quale motivo trasversale agli altri temi;
- Ricostruire il quadro della conoscenza disponibile sull'argomento;
- Valutare l'efficacia e gli effetti della progettualità nel risolvere le problematiche rilevate;
- Individuare i nodi irrisolti o che permangono comunque critici anche in seguito all'attuazione degli interventi ad oggi messi in campo.

Il Nord Milano inteso come **territorio di cerniera** posto tra l'area centrale metropolitana e la Brianza.

Uno dei contesti territoriali della Provincia di Milano con la **maggiore dotazione infrastrutturale**, sia per quanto riguarda la viabilità, sia per quanto concerne il rasporto pubblico su ferro

Un **disegno di rete** strutturato dalla supestrada Milano-Meda e della Valassina [collegamenti con la Brianza e l'area comasca e lecchese], dalla linea ferroviaria Milano-Asso e Milano-Monza e dalla metropolitana MM1 e MM2. Itinerari est-ovest sono la tratta centrale dell'autostrada A4 e la Tangenziale Nord di Milano connessa, da un lato, con la Est e, dall'altro, con la SP 46 Rho-Monza e la viabilità per la nuova Fiera.

Assenti gli itinerari trasversali di livello locale.

sistema infrastrutturale esistente



estensione rete stradale
213,97 km
(totale provincia: 4.890,41 km)







estensione rete ferroviaria
15,22 km (10,44 km ferrovie - 4,78 km metropolitana)
numero stazioni: 11 (5 ferrovia - 6 metropolitana)
(totale provincia: 335,57 km)



flussi viabilistici sulla rete esistente



I colori e gli spessori dei tratti indicano la quantità di traffico espressa in veicoli equivalenti/ora per direzione di marcia nell'ora di punta del mattino: 8.00 - 9.00

 >4.500 veicoli equ/ora	 2.001<veicoli equ/ora<3.500	 500<veicoli equ/ora<1.000
 3.501<veicoli equ/ora<4.500	 1.001<veicoli equ/ora<2.000	 500<veicoli equ/ora

Fonte: Centro Studi PIM, 2006

Alla ricca dotazione infrastrutturale corrisponde **un elevato livello di congestione della rete.**

La sovrapposizione di differenti tipologie di spostamento ha come esito una mobilità particolarmente difficoltosa e **una situazione ambientale sempre meno sostenibile** per gli insediamenti più contigui alle arterie principali.



figura 12_spostamenti abituali per motivi di lavoro o studio nella provincia di Milano

	spostamenti							
	complessivi	interni %	con Milano		con altri territori		%	%
			entrate	uscite	entrate	uscite		
Brianza	303.776	38,4	3,0	18,0	18,6	22,0		
Nord Milano	218.206	10,1	7,4	33,9	24,8	23,8		
Rhodense	90.424	15,2	9,0	26,5	32,0	17,3		
Legnanese	72.442	26,8	1,7	15,2	23,3	33,0		
Castanese	26.971	22,0	0,8	10,2	27,5	39,5		
Magentino	51.546	24,4	2,6	21,8	22,8	28,4		
Abbiatense - Binaschino	31.007	17,8	3,1	23,8	24,7	30,6		
Sud Milano	125.871	16,9	13,3	36,8	22,2	10,8		
Sud - Est Milano	76.624	18,4	9,2	32,1	21,1	19,2		
Martesana - Adda	163.419	24,7	7,7	24,8	26,0	16,8		
Milano	1.026.210	50,8	-	-	40,9	8,3		

Fonte: spostamenti abituali per lavoro o studio - censimento 2001.

figura 14_nord milano e gli altri territori

	Entrate	Uscite	Saldo
Interni all'ambito	30.379	30.379	-
Abbiatense	260	178	82
Sud-Est Milano	1.057	1.563	- 506
Brianza	23.923	16.168	7.755
Rhodense	3.242	6.999	- 3.757
Magentino	674	620	54
Martesana Adda	4.583	7.217	- 2.634
Castanese	186	63	123
Milano	16.171	73.807	-57.636
Legnanese	1.134	777	357
Sud Milano	1.367	2.694	- 1.327
Totale provincia di Milano	82.976	140.465	-57.489
Altre province Lombardia	8.742	7.007	1.735
Altro	678	463	215
Totale	92.396	147.935	-55.539

Fonte: spostamenti abituali per lavoro o studio - censimento 2001, CTR.

figura 13_grado di congestione del territorio e della rete

	spostamenti			
	complessivi	per abitanti residenti	per kmq di territorio	per km di strade/ferrovie
Brianza	303.776	0,39	736	234
Nord Milano	218.206	0,70	3.752	952
Rhodense	90.424	0,33	719	241
Legnanese	72.442	0,43	748	290
Castanese	26.971	0,43	227	119
Magentino	51.546	0,46	375	168
Abbiatense - Binaschino	31.007	0,34	109	64
Sud Milano	125.871	0,64	1.065	423
Sud - Est Milano	76.624	0,50	426	186
Martesana - Adda	163.419	0,56	604	265
Milano	1.026.210	0,82	5.636	1.276
Provincia di Milano (incluso Milano)	2.186.496	0,59	1.102	412
Provincia di Milano (escluso Milano)	1.160.286	0,47	644	258

Fonte: spostamenti abituali per lavoro o studio - censimento 2001.

Un livello di congestione della rete inferiore solo a quello della Brianza e di Milano.

La percentuale della mobilità infraarea è molto ridotta.

La maggior parte degli spostamenti usuali avviene con i territori contermini: Milano innanzitutto; Monza e la Brianza, in secondo luogo; il territorio dell'Adda-Martesana e il Rhodense, in terzo luogo.

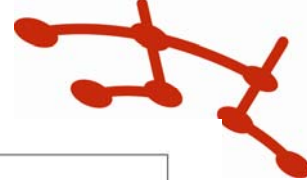


figura 15_P1 - tempo medio auto

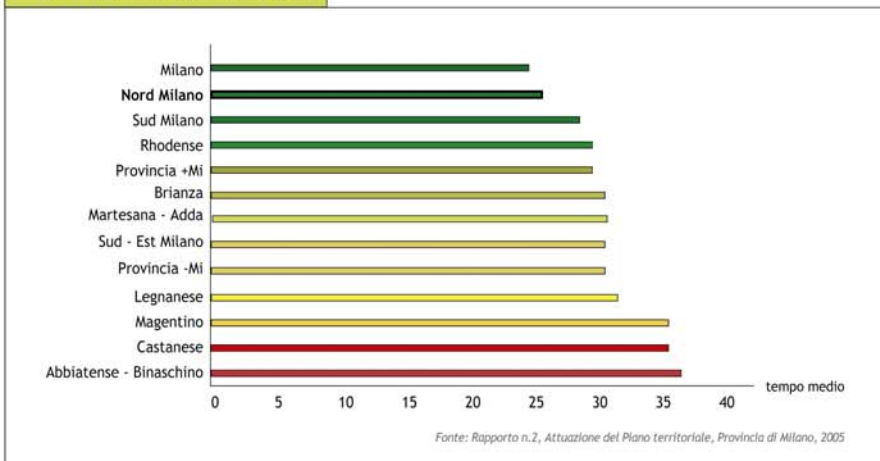


figura 16_P2 - tempo medio trasporto pubblico

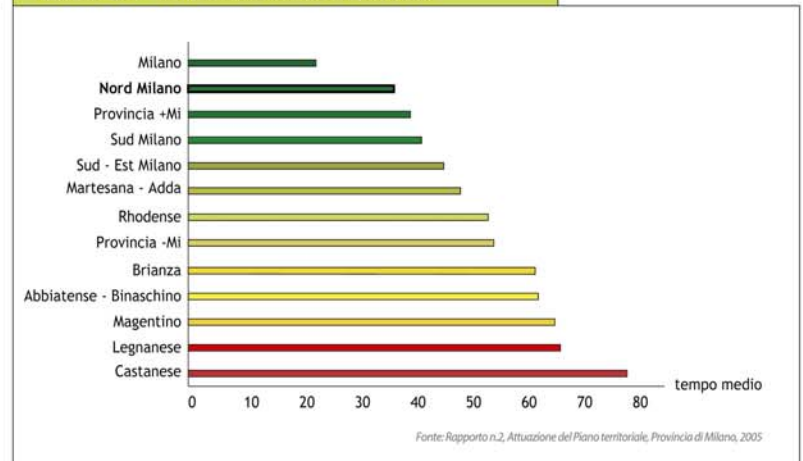
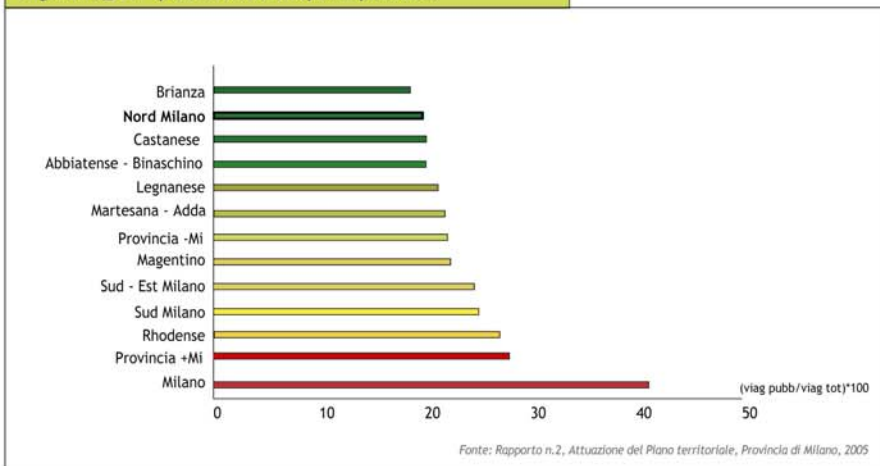


figura 17_P3 - quota modale trasporto pubblico



Se teniamo conto degli spostamenti abituali, il **Nord Milano svolge una funzione attrattiva rispetto ai territori posti ancora più a nord.**

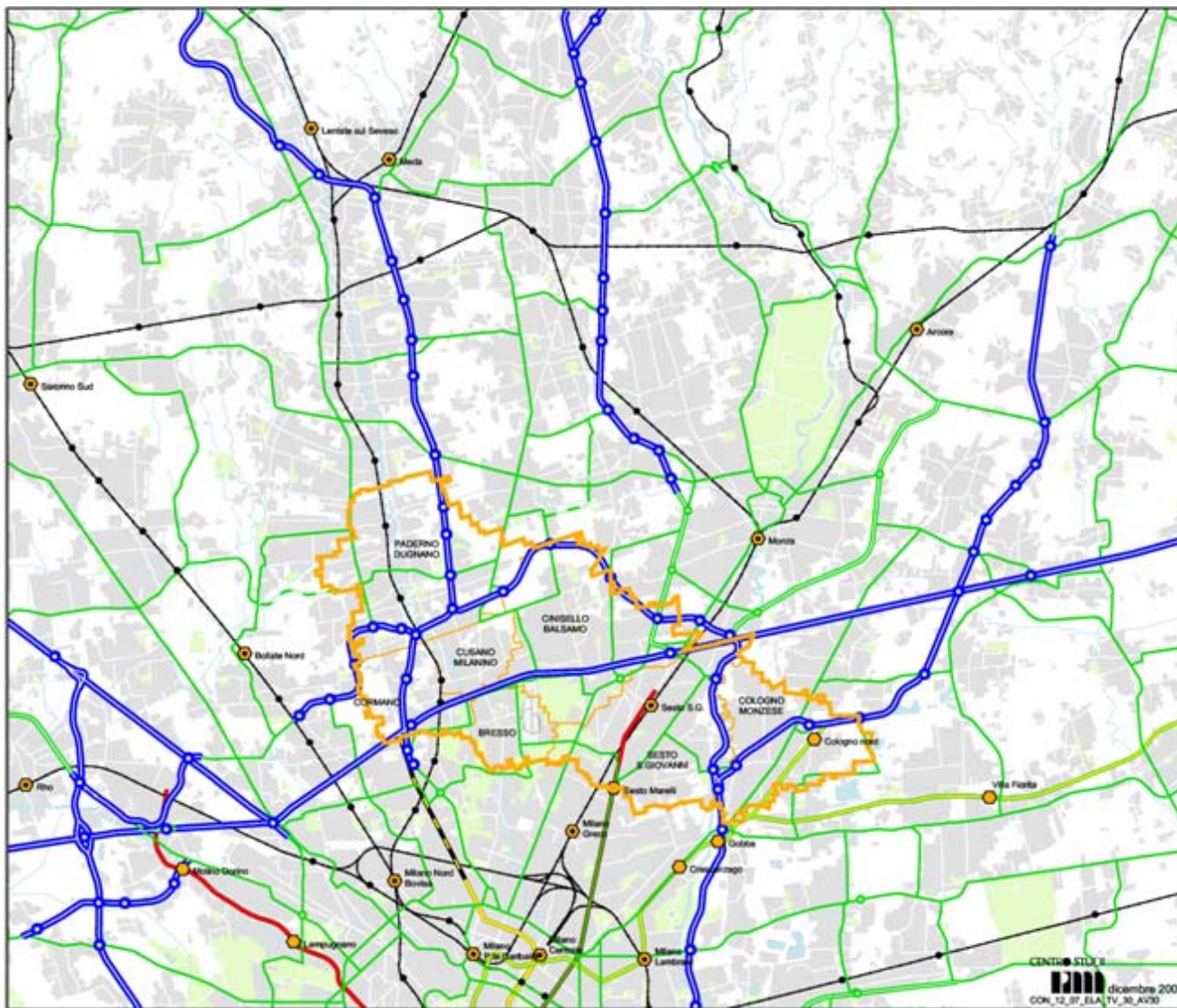
Nonostante la dotazione di linee di trasporto pubblico su ferro, che i molteplici interventi allo studio e in corso di realizzazione potenzieranno ulteriormente, **il mezzo più utilizzato è l'automobile.**

La percentuale dell'utilizzo dei mezzi pubblici è, dopo quella dei comuni della Brianza, la più bassa di tutta la Provincia.

Per contro, i tempi medi di percorrenza degli spostamenti con il mezzo pubblico sono solo di poco superiori a quelli con il mezzo privato (differenza contenuta in circa 10 minuti).



Individuazione delle **criticità che contraddistinguono l'attuale assetto** delle reti e dei nodi di interscambio modale.

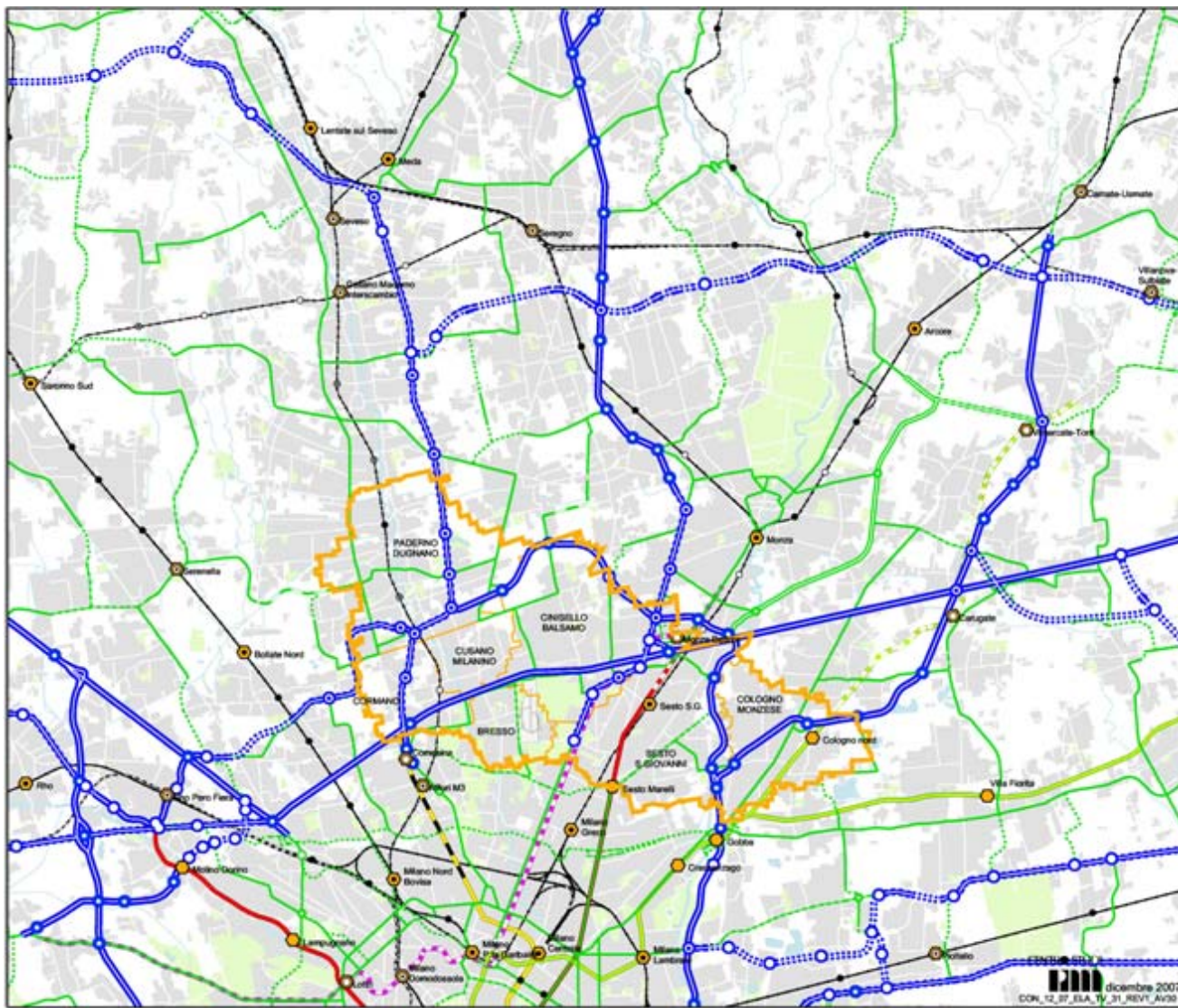


Criticità delle reti esistenti

- **Elevati livelli di congestione** della rete stradale in un contesto urbano estremamente denso, in relazione all'infittirsi della domanda di spostamento nell'area più prossima a Milano.
- **Sovrapposizione di differenti tipologie di spostamento** (traffici locali e movimenti di più lungo raggio), in larga misura sempre conseguente alla posizione prossima alla conurbazione milanese.
- **Insufficienza nell'offerta di trasporto pubblico**, sia radiale che trasversale, tale da rendere poco competitiva tale modalità di trasporto rispetto a quella individuale.



Analisi delle **diverse opzioni e ipotesi di intervento** che contribuiranno alla definizione dell'assetto futuro complessivo del sistema della mobilità.



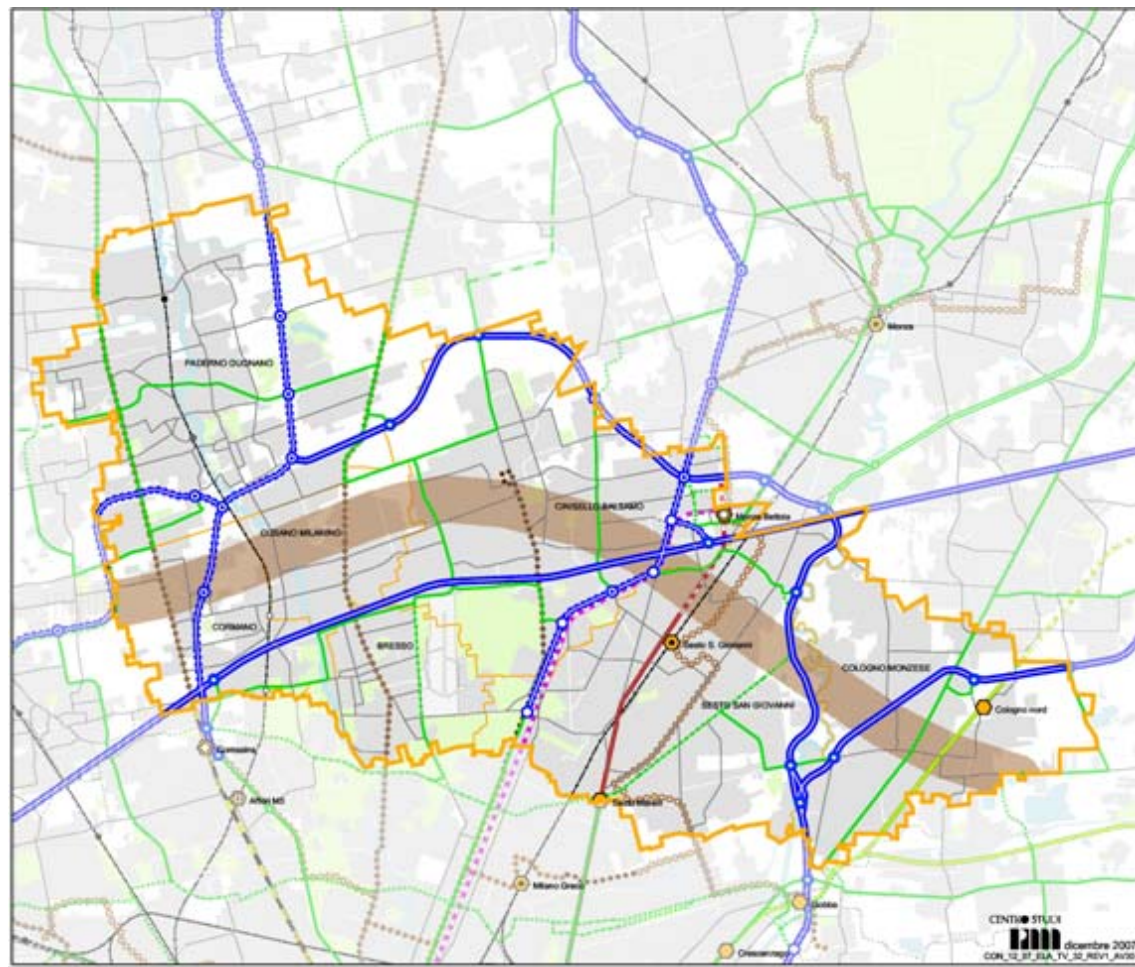
Obiettivi

- Ricostruzione del **quadro della conoscenza** disponibile sull'argomento.
- Valutazione dell'efficacia e gli **effetti della progettualità** nel risolvere le problematiche rilevate.
- Individuazione dei **nodi irrisolti** o che permangono comunque critici anche in seguito all'attuazione degli interventi ad oggi messi in campo.



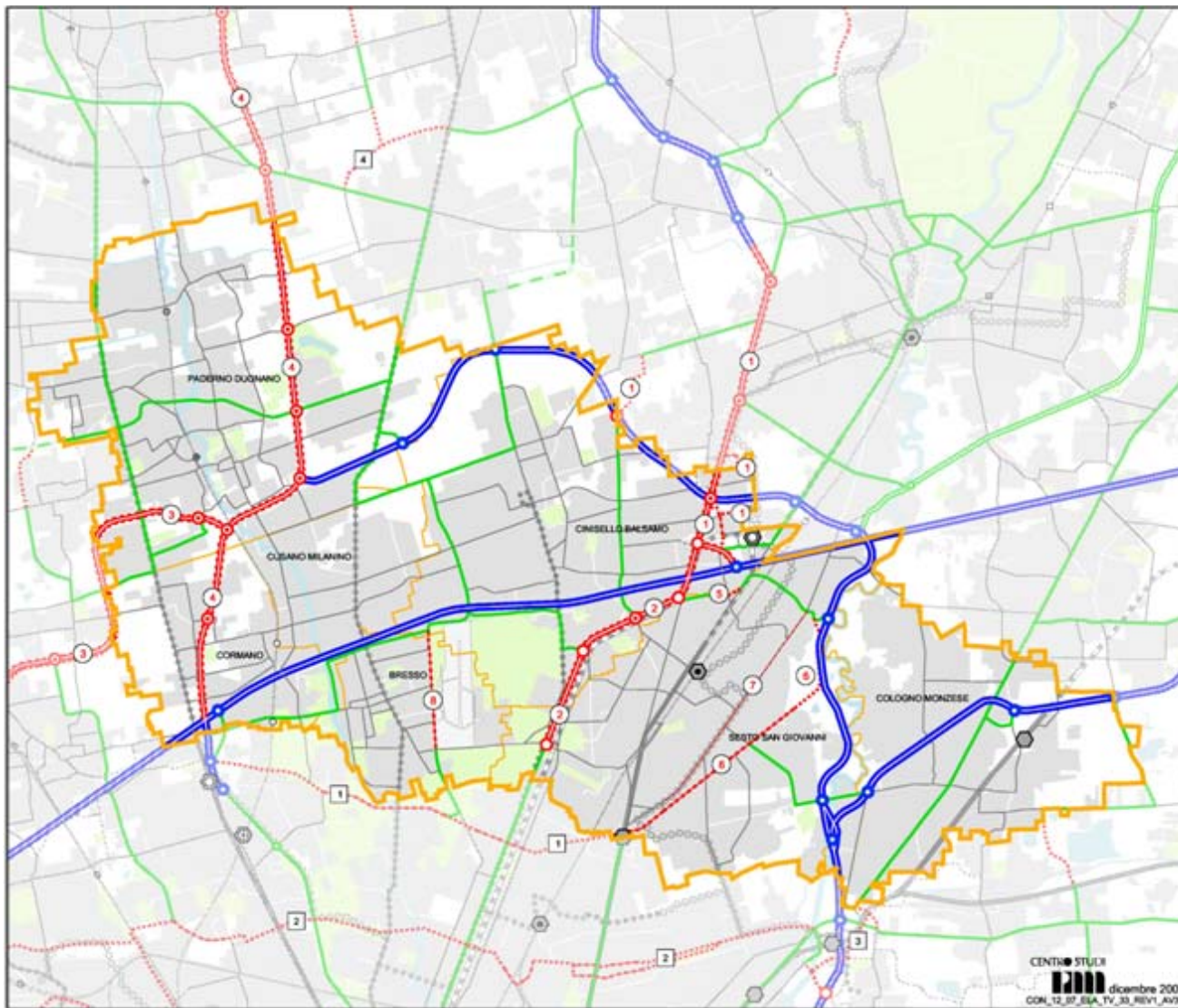
“Schedatura” degli interventi infrastrutturali individuati, per metterne in evidenza:

- caratteristiche tecniche
- obiettivi
- tempi di realizzazione
- stato di avanzamento
- attori coinvolti
- finanziamenti
- eventuali criticità connesse alla loro realizzazione





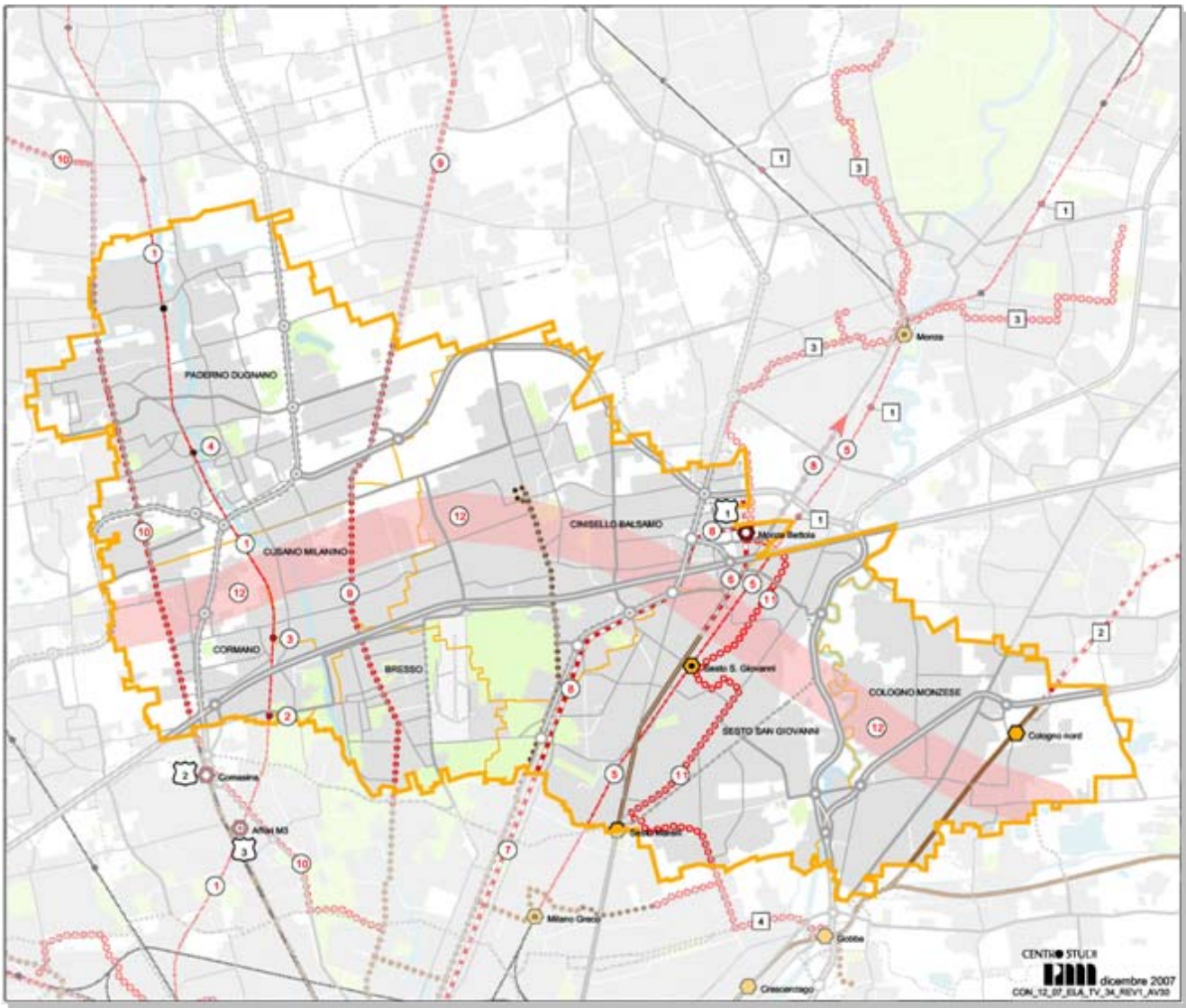
Interventi previsti per la rete stradale



- 1 Riqualficazione della SS36 del lago di Como e dello Spluga nella tratta Monza-Cinisello B. (tunnel di v.le Lombardia) e opere connesse
- 2 Riqualficazione della SP5-viale Fulvio Testi tra Cinisello B. e Sesto S.G.
- 3 Riqualficazione-potenziamento della SP46 Rho-Monza
- 4 Potenziamento della superstrada exSS35 Milano-Meda tra Cesano M. e Milano
- 5 Completamento del "Ring Nord" di Sesto S.G.
- 6 Completamento e potenziamento di viale Edison a Sesto S.G.
- 7 Riqualfica di viale Italia a Sesto S.G.
- 8 Riqualficazione dell'asse di viale Grandi, Matteotti, Gramsci (lotti II°, III° e IV°) a Bresso
- 1* Itinerario tangenziale a nord di Milano
- 2* Strada Interquartiere Nord Milano
- 3* Ristrutturazione del nodo di Cascina Gobba sulla Tangenziale Est di Milano
- 4* Variante della exSS527 Briantea a nord di Nova Milanese

Sistema delle infrastrutture per la mobilità e i trasporti del Nord Milano

Interventi previsti per per le reti su ferro e per i nodi di interscambio modale



- 1 Ammodernamento della linea FNM Milano-Asso tra Milano Bovisio, Affori, Paderno D. e Seveso
- 2 Nuova stazione di Cormano-Brusuglio-Bruzzano lungo la linea FNM Milano-Asso
- 3 Nuova stazione FNM di Cormano-Cusano M. lungo la linea FNM Milano-Asso
- 4 Riqualfica della stazione di Paderno D. lungo la linea FNM Milano-Asso
- 5 Ammodernamento FS Milano-Monza
- 6 Prolungamento della linea metropolitana M1 di Milano da Sesto FS a Monza-Bettola
- 7 Nuova linea metropolitana M5 di Milano, nella tratta Garibaldi-Bignami
- 8 Prolungamento della nuova linea metropolitana M5 di Milano da Bignami a Monza (area Fossati-Lamperti) ed ulteriore ipotesi di estensione verso nord
- 9 Riqualficazione della metrotranvia Milano (Parco Nord)-Desio-Seregno
- 10 Riqualficazione della metrotranvia Milano-Limbiate e sue possibili prosecuzione verso sud (zona Niguarda) e verso nord (ferrovia Saronno-Seregno)
- 11 Metrotranvia Milano Marelli-Sesto Falck
- 12 Connessione metro-tranviaria est-ovest
- 1* Nuove stazioni ferroviarie di Monza
- 2* Prolungamento della linea metropolitana M2 di Milano da Cologno Nord a Vimercate
- 3* Sistema tranviario di Monza
- 4* Metrotranvia Gobba-Precotto

NODI

- 1 Nodo di Bettola
- 2 Nodo interscambio Comasina
- 3 Nodo interscambio Affori



Coinvolgimento dei Comuni interessati:

- segnalazione di eventuali **ulteriori elementi e nodi di criticità** relativi alle attuali condizioni del sistema della mobilità;
- contributo alla **validazione/aggiornamento delle informazioni raccolte** nelle schede dei progetti infrastrutturali che, all'attuale stadio di avanzamento dello studio, risultano in alcuni punti ancora da verificare;
- segnalazione di eventuali **ulteriori progetti di valenza sovralocale**, non ricompresi nell'elenco delle opere oggetto di approfondimento;
- espressione di **valutazioni specifiche in merito alla progettualità prevista**, al fine di contribuire, in termini di attese locali, all'individuazione dei benefici indotti, ma anche delle criticità residue e di quelle inerenti la realizzazione degli interventi stessi (ad integrazione di quanto già segnalato in ciascuna scheda).

Sistema delle infrastrutture per la mobilità e i trasporti del Nord Milano

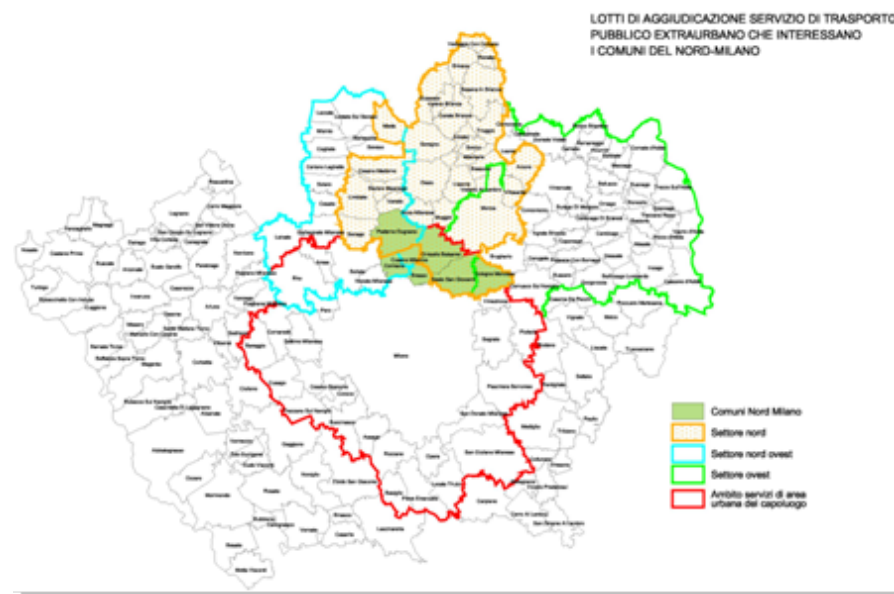
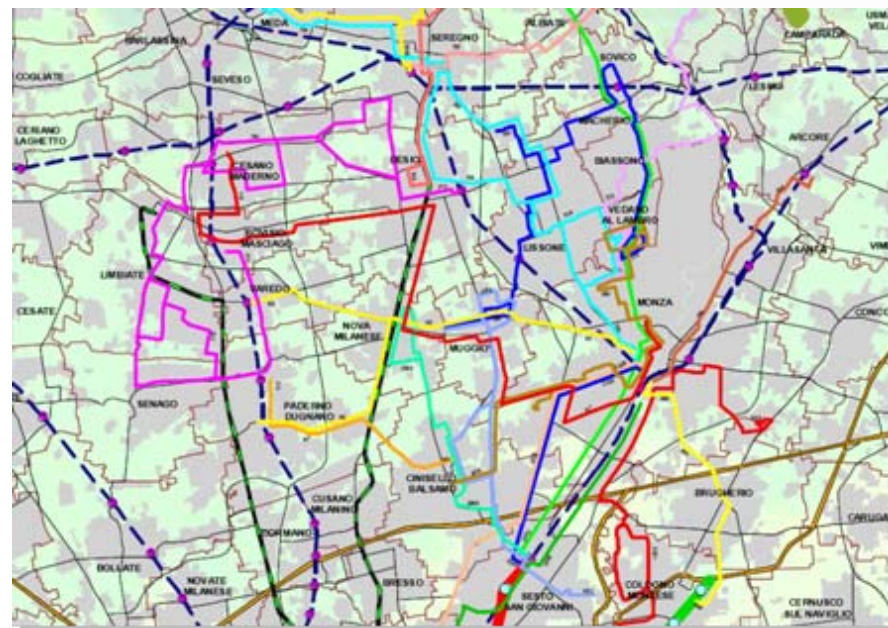


Avvio degli approfondimenti sulle **politiche di sviluppo del TPL** per mettere in evidenza:

- lo stato di attuazione degli appalti;
- la loro rispondenza rispetto alle indicazioni dei PTS vigenti;
- il ruolo dei diversi attori coinvolti.

Contributo dei Comuni:

- segnalazione di **nuove istanze ed ulteriori ipotesi di riorganizzazione**, che saranno oggetto di successiva valutazione critica.



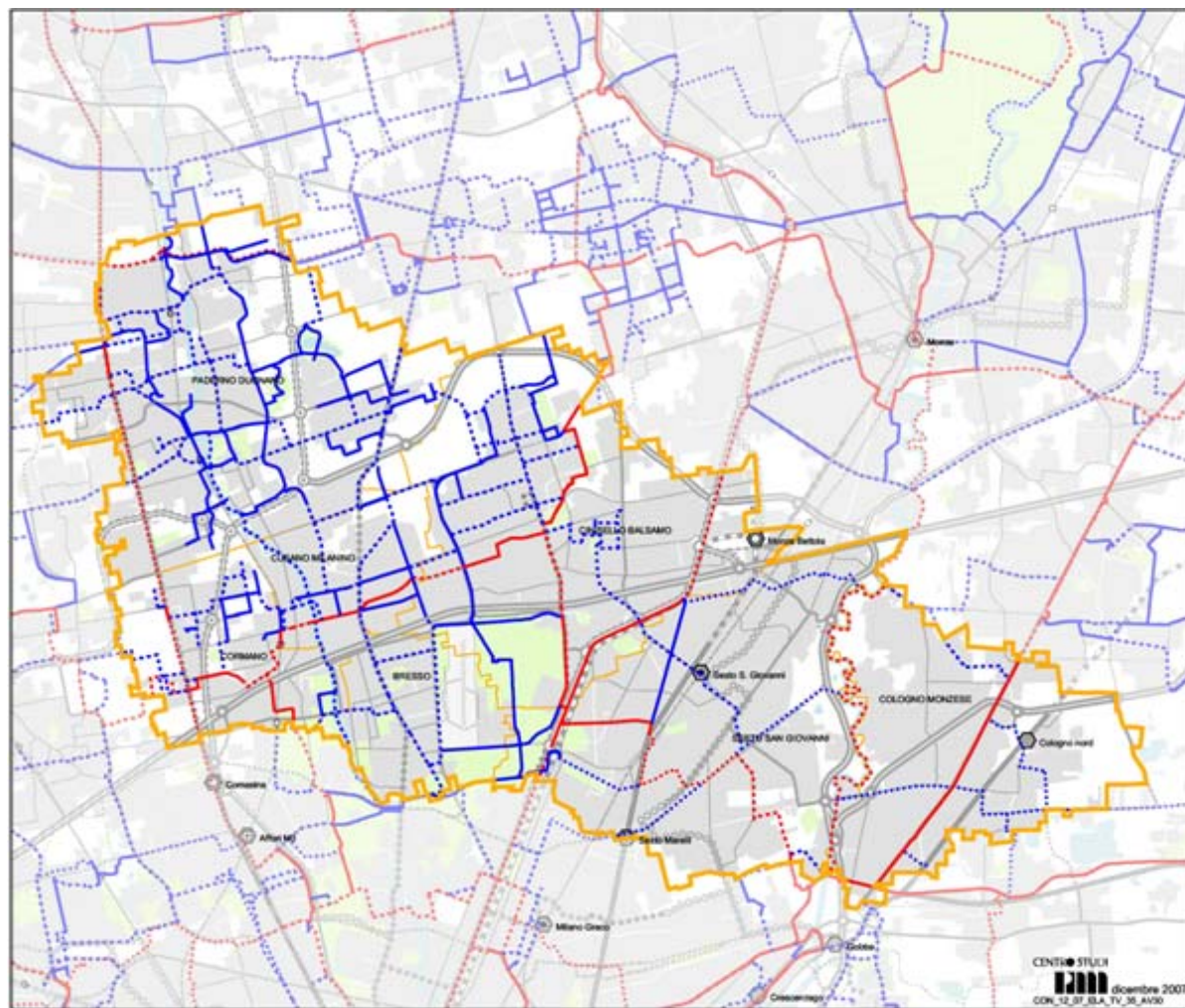
Sistema delle infrastrutture per la mobilità e i trasporti del Nord Milano



Acquisizione delle informazioni del **Piano strategico della mobilità ciclistica della Provincia di Milano “MiBiCi”** (aggiornamento 2007), da valutare successivamente, anche in relazione alla loro funzione di accessibilità ai grandi servizi, ai poli ed ai luoghi di qualità per la fruizione.

Contributo dei Comuni:

- segnalazione di **nuove istanze ed ulteriori ipotesi di riorganizzazione**, che saranno oggetto di successiva valutazione critica.





Questioni che appare opportuno **già mettere in campo**:

- riqualificazione degli itinerari principali di transito nord-sud (SP5-SS36 e exSS35) ed est-ovest (SP46);
- estensione dei sistemi metropolitani e tranviari oltre i confini di Milano (M1, M5, M2, Milano-Limbate, milano-Desio-Seregno e Milano-Sesto);
- connettività locale trasversale, in particolare in termini di servizi di trasporto pubblico su gomma;
- nodo di interscambio di Monza-Bettola.

Sistema delle infrastrutture per la mobilità e i trasporti del Nord Milano



Riqualificazione degli itinerari principali di transito nord-sud (SP5-SS36)

Cod.	Denominazione
1	Riqualificazione della SS36 del lago di Como e dello Spluga nella tratta Monza-Cinisello B. (tunnel di v.le Lombardia) e opere connesse
Descrizione sintetica	Riqualifica in sede della SS36 tra Monza e Cinisello B., a 3 corsie, con realizzazione di una galleria nella tratta centrale, sistemazione degli svincoli intermedi e connessione con la A4, oltre ad opere connesse, relative alla sistemazione della viabilità locale di collegamento al tracciato principale (funzionale al cantiere), quali la nuova viabilità a semplice carreggiata di collegamento tra lo svincolo sulla Tangenziale Nord a Cinisello e via Taccona a Muggiò-Monza ed i nuovi sistemi viari ad ovest e ad est della SS36 a Cinisello B. (quest'ultimo connesso con la viabilità di accesso al nuovo centro commerciale Auchan). L'intervento è stato diviso in due lotti: lotto "funzionale" (tratto all'aperto, di adeguamento in sede, comprendente la sistemazione degli svincoli di connessione con l'autostrada A4 e con la A52 Tangenziale Nord e le opere complementari relative alla viabilità locale) e lotto "di completamento" (tratto di interrimento della sede centrale mediante la realizzazione di galleria).
Obiettivi	L'intervento consentirà di migliorare la penetrazione in Milano lungo la direttrice proveniente da Lecco, risolvendo contemporaneamente le problematiche di "vivibilità" presenti nelle aree urbane attraversate.
Tempi di realizzazione	Nel 2005 è stato annullato il contratto d'appalto aggiudicato. Successivamente ANAS ha pianificato le attività per un nuovo appalto delle opere, prevedendo la suddivisione dell'intervento in due lotti (lotto "funzionale" e lotto "di completamento"). In seguito all'intervento del Consiglio di Stato (che ha annullato la rescissione del contratto con la precedente impresa appaltatrice), ANAS hanno raggiunto un nuovo accordo per la conclusione della progettazione del tunnel e l'esecuzione dei lavori, che dovranno essere avviati nel 2008.
Stato di avanzamento	Lavori in fase di realizzazione o completati per alcune opere complementari (accessibilità al centro commerciale Auchan di Cinisello B. e completamento dello svincolo con la A52). Appalto dei lavori per le restanti parti del primo lotto. Progetto esecutivo del tunnel da completare.
Criticità	E' auspicato che vengano rispettati i tempi previsti per l'esecuzione dei lavori, visti i notevoli ritardi finora registrati nelle fasi di progettazione ed appalto delle opere. E' necessaria la definizione di itinerari di viabilità alternativa e di forme di potenziamento del trasporto pubblico per ovviare ai disagi causati durante le fasi di cantierizzazione, attraverso un forte lavoro di coordinamento fra ANAS e gli Enti locali coinvolti, valutando la possibilità di anticipare la realizzazione di alcune opere prioritarie. E' necessario che vengano garantiti il più possibile l'esercizio dell'attuale itinerario e la sicurezza degli accessi durante le fasi di cantiere.
Attori coinvolti	ANAS, Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comuni di Monza e Cinisello B.
Costi e finanziamenti	230,00 milioni €, già ripartiti tra gli Enti coinvolti, con copertura dei costi aggiuntivi grazie allo stanziamento sottoscritto nel 2006 dal Ministro alle Infrastrutture.

Cod.	Denominazione
2	Riqualificazione della SP5-viale Fulvio Testi tra Cinisello B. e Sesto S.G.
Descrizione sintetica	Riqualifica in sede della SP5-v.le Fulvio Testi, nel tratto tra Milano e Cinisello B., con riorganizzazione delle intersezioni.
Obiettivi	L'intervento consentirà di completare la riqualificazione dell'itinerario della SS36 proveniente da Lecco anche nella sua parte di penetrazione nell'area urbana milanese, risolvendo le problematiche di congestione legate alla presenza degli accessi delle numerose attività localizzate lungo i fronti stradali.
Tempi di realizzazione	L'intervento è stato escluso dal Triennale 2007-2010 della Provincia di Milano, rimandando, pertanto, il completamento della progettazione e la realizzazione delle opere oltre il 2010 (almeno per quanto riguarda il primo stralcio funzionale).
Stato di avanzamento	Progetto definitivo redatto per l'intero intervento, in parte superato da un nuovo progetto definitivo relativo ad un primo stralcio funzionale.
Criticità	Il completamento della progettazione e la realizzazione dell'opera sono subordinati al reperimento delle risorse necessarie, la cui elevata entità ne ha fatto abbassare il livello di priorità.
Attori coinvolti	Provincia di Milano, Comuni di Cinisello B., Sesto S.G. e Milano.
Costi e finanziamenti	Circa 40,00 milioni € per il primo stralcio funzionale.

Sistema delle infrastrutture per la mobilità e i trasporti del Nord Milano



Riqualificazione degli itinerari principali di transito nord-sud (exSS35) ed est-ovest (SP46)

Cod.	Denominazione
4	Potenziamento della superstrada exSS35 Milano-Meda tra Cesano M. e Milano
Descrizione sintetica	Potenziamento del tratto di exSS35 Comasina compreso tra Cesano M. (all'innesto con il nuovo itinerario trasversale della Pedemontana) e Cormano, con realizzazione della terza corsia e riorganizzazione degli svincoli e degli accessi presenti lungo i fronti stradali.
Obiettivi	L'intervento consentirà di completare la riqualificazione dell'intero itinerario della superstrada Milano-Meda, anche nella tratta più prossima a Milano, quale necessaria prosecuzione degli interventi fino ad ora previsti per il solo tratto fra Cesano M. e Lentate sul S., facente parte del progetto del Sistema Viabilistico Pedemontano.
Tempi di realizzazione	Ancora da definire.
Stato di avanzamento	Studio di fattibilità in fase di elaborazione.
Criticità	E' necessario raggiungere un consenso tra gli Enti locali interessati in merito all'assetto, non solo dell'asse principale, ma soprattutto della viabilità complementare di adduzione agli svincoli, prestando particolare cura alla compatibilità ambientale delle opere in progetto. Devono essere ancora chiariti i ruoli dei diversi soggetti potenzialmente coinvolti nella realizzazione e nel finanziamento delle opere. Lo studio di fattibilità sta valutando la possibilità ed opportunità di realizzare la terza corsia anche nel tratto compreso tra l'innesto della SP46 e lo svincolo sulla A4.
Attori coinvolti	Provincia di Milano, Milano Serravalle-Milano Tangenziali SpA, Comuni di Bovisio M., Cesano M., Cormano, Desio, Nova M., Paderno D. e Varedo.
Costi e finanziamenti	Ancora da definire.

Cod.	Denominazione
3	Riqualificazione-potenziamento della SP46 Rho-Monza
Descrizione sintetica	Adeguamento della sezione trasversale e messa a norma delle caratteristiche plano-altimetriche dell'itinerario della SP46, dall'innesto sulla exSS35 Comasina (con riorganizzazione della tratta in sovrapposizione con quest'ultima), fino all'innesto sulla viabilità di accesso alla Fiera di Rho-Però, a doppia carreggiata con due corsie per senso di marcia, con realizzazione di un tratto in variante (in parte in galleria) per l'attraversamento del territorio comunale di Baranzate e con riorganizzazione degli svincoli e delle intersezioni presenti.
Obiettivi	Con l'intervento si intendono migliorare e potenziare le condizioni prestazionali dell'attuale itinerario trasversale che riveste un ruolo importante per le connessioni nell'area del nord Milanese, alternativo alla ormai satura autostrada A4, realizzando la naturale prosecuzione verso ovest della A52 Tangenziale nord di Milano, fino ad interconnettersi con l'autostrada A8 dei Laghi.
Tempi di realizzazione	L'intervento verrà realizzato per lotti funzionali, riservando priorità alla "variante di Baranzate".
Stato di avanzamento	Progetto preliminare in fase di elaborazione, redatto sulla base di un precedente studio di fattibilità.
Criticità	Allo stato attuale è stato completato il tratto stradale mancante compreso tra la Varesina ed il nuovo svincolo realizzato sulla A8 per l'accesso al polo fieristico di Rho-Però, ma la sezione e le caratteristiche tecniche della SP46 rimangono disomogenee, rendendo indispensabile un intervento complessivo sull'intera tratta. E' necessario raggiungere al più presto un consenso tra gli Enti locali interessati in merito all'assetto, non solo dell'asse principale, ma soprattutto della viabilità complementare di adduzione agli svincoli, con particolare cura della compatibilità ambientale. Devono essere ancora chiariti i ruoli dei diversi soggetti potenzialmente coinvolti nella realizzazione e nel finanziamento delle opere.
Attori coinvolti	Provincia di Milano, Milano Serravalle-Milano Tangenziali SpA, Regione Lombardia, Autostrade per l'Italia SpA, Comuni di Baranzate, Bollate, Cormano, Novate M. e Paderno D.
Costi e finanziamenti	112 milioni € stimati, con ripartizione dei finanziamenti ancora da definire.

Sistema delle infrastrutture per la mobilità e i trasporti del Nord Milano



Estensione dei sistemi metropolitani e tranviari oltre i confini di Milano (M1, M2)

Cod.	Denominazione
6	Prolungamento della linea metropolitana M1 di Milano da Sesto FS a Monza-Bettola
Descrizione sintetica	Nuova tratta di linea metropolitana quale prolungamento dell'esistente linea M1, dall'attuale capolinea di Sesto FS fino alla nuova stazione di Bettola, sul confine tra Cinisello B. e Monza, con realizzazione della stazione intermedia di Restellone.
Obiettivi	L'intervento si configura quale primo elemento di una serie di opere volte all'estensione della rete di forza del trasporto pubblico locale milanese verso il Nord Milano e l'area monzese, tale da garantire, da un lato, le interconnessioni a livello locale tra zone di futura e significativa urbanizzazione e, dall'altro, le interrelazioni tra il Milano ed comuni di Monza, Cinisello B. e Sesto S.G., contribuendo alla riorganizzazione complessiva della mobilità dell'ambito, in linea con i principi del riequilibrio modale.
Tempi di realizzazione	I tempi stimati per la realizzazione dell'opera sono circa 4 anni.
Stato di avanzamento	E' stato redatto il progetto definitivo dell'intervento (sulla base del progetto preliminare approvato dal CIPE nel 2004 nell'ambito della Legge Obiettivo), pervenuto al Ministero delle Infrastrutture nell'ottobre 2007. La priorità dell'intervento è stata ulteriormente ribadita nell'Atto integrativo al Protocollo d'Intesa (del 31 luglio 2007) per il potenziamento della rete metropolitana dell'area milanese, firmato il 5 novembre 2007 dal Ministero delle Infrastrutture, dalla Regione Lombardia, dalla Provincia di Milano e dal Comune di Milano.
Criticità	Affinchè l'intervento possa risultare realmente efficace nell'incidere sulla mobilità locale e sulla riorganizzazione della mobilità complessiva, è necessario un ulteriore sforzo finanziario e di concertazione per consentire la realizzazione di un'ideale area di interscambio presso il capolinea di Monza-Bettola (cf. progetto n.1-Nodi di interscambio).
Attori coinvolti	Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Provincia di Milano, MM SpA, Comuni di Monza, Sesto S.G. e Cinisello.
Costi e finanziamenti	206,00 milioni €, di cui circa 133,00 milioni € già disponibili da fonti varie (CIPE, Enti territoriali, ATM) ed altri circa 34 milioni € richiesti ulteriormente al CIPE dal Ministero delle Infrastrutture. Ulteriore impegno del Ministero delle Infrastrutture riguarda il reperimento del 60% dei circa 30 milioni € aggiuntivi, dovuti all'incremento dei costi determinato nel progetto definitivo.

Cod.	Denominazione
2*	Prolungamento della linea metropolitana M2 di Milano da Cologno Nord a Vimercate
Descrizione sintetica	Nuova linea metropolitana quale prolungamento dell'esistente linea M2, dall'attuale capolinea di Cologno Nord fino a Vimercate, con tracciato prevalentemente in galleria e con cinque fermate intermedie oltre al capolinea di Vimercate (Brugherio, Carugate, Agrate-Colleoni, Concrezzo, Vimercate-Torri Bianche).
Obiettivi	L'intervento consentirà di estendere il servizio di forza del trasporto pubblico metropolitano ben oltre i confini dell'area milanese, fino ad intercettare l'importante bacino di utenza della Brianza orientale e del Vimercatese, migliorando l'offerta lungo la direttrice e recuperando competitività del sistema pubblico (con conseguente riequilibrio del riparto modale).
Tempi di realizzazione	I tempi stimati per la realizzazione dell'opera sono circa 5 anni.
Stato di avanzamento	L'intervento è inserito tra le opere prioritarie oggetto dell'Atto integrativo al Protocollo d'Intesa (del 31 luglio 2007) per il potenziamento della rete metropolitana dell'area milanese, firmato il 5 novembre 2007 dal Ministero delle Infrastrutture, dalla Regione Lombardia, dalla Provincia di Milano e dal Comune di Milano. Conseguentemente, il 5 dicembre 2007, la Regione Lombardia ha espresso parere favorevole (ai sensi del D.Lgs.163/2006) sul progetto preliminare dell'opera, che è ora in attesa dell'approvazione del CIPE (prevista nella seduta del dicembre 2007) .
Criticità	Il principale elemento di criticità, oltre alle inevitabili questioni relative all'inserimento ambientale dell'opera in corrispondenza delle tratte fuori terra, è rappresentato dalla necessità di reperire le risorse finanziarie per l'effettiva realizzazione dell'intervento.
Attori coinvolti	Provincia di Milano (soggetto aggiudicatore), Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Comuni di Milano, Brugherio, Carugate, Agrate B., Concrezzo, Vimercate, MM SpA.
Costi e finanziamenti	Il costo previsto per l'opera è di 533 milioni €, ancora da reperire (con ricorso al finanziamento della Legge Obiettivo dal 2009). Il Ministero dei Trasporti si è impegnato a finanziare la progettazione definitiva dell'opera per un importo di 6 milioni €.

Sistema delle infrastrutture per la mobilità e i trasporti del Nord Milano

Estensione dei sistemi metropolitani e tranviari oltre i confini di Milano (M5)



Cod.	Denominazione
7	Nuova linea metropolitana M5 di Milano, nella tratta Garibaldi-Bignami
<p>Fonte: Metro 5 e Comune di Milano</p> <p>"Variante Garibaldi", resa necessaria per consentire il futuro prolungamento della linea verso ovest</p>	
Descrizione sintetica	Realizzazione di una nuova linea metropolitana leggera sotterranea ad automatismo integrale (ossia con un sistema che conserva le caratteristiche della metropolitana classica, ma con standard di tracciato, materiale rotabile ed impianti di automazione tali da consentire economie di costruzione e di esercizio), in territorio comunale di Milano, da P.ta Garibaldi a Bignami, con 9 stazioni. Si tratta di un primo step costruttivo intermedio che, nelle fasi successive, vedrà la realizzazione di una linea estesa, verso nord, fino all'area di via Fossati-Lamperti in Monza (cfr. progetto n.8) e, verso ovest, fino all'area di S.Siro (prosecuzione attuabile grazie ad una revisione del progetto di attestamento nel nodo di P.ta Garibaldi che, nella versione iniziale, precludeva tale possibilità).
Obiettivi	La nuova infrastruttura si configura come una nuova linea di forza radiale di connessione diretta tra l'hinterland nord (bacino di Monza, Sesto S.G. e Cinisello B.) e le aree centrali di Milano, lungo una direttrice primaria (l'asse di v.le Fulvio Testi-Zara) caratterizzata da notevoli flussi di traffico, consentendo il miglioramento dell'accessibilità tra nodi urbani in via di sviluppo e di riqualificazione e l'interconnessione con gli altri elementi della rete del trasporto metropolitano milanese (la M3, la M2, il Passante Ferroviario, la metroranvia extraurbana di Cinisello e la metroranvia tangenziale Gobba-Precotto-Bicocca). La soluzione tecnologica adottata, in relazione al tipo di servizio previsto ed ai carichi ipotizzati (metropolitana leggera ad automatismo integrale), consente di contenere i costi di realizzazione e facilitare l'inserimento dell'infrastruttura nel tessuto urbano, anche in fase di cantierizzazione, grazie alle ridotte dimensioni delle stazioni ed ai raggi di curvatura inferiori a quelli delle metropolitane tradizionali.
Tempi di realizzazione	La conclusione dei lavori dell'intera tratta Garibaldi-Bignami è prevista nel 2012 (nel 2011 per la prima tratta Zara-Bignami).
Stato di avanzamento	Il progetto definitivo della tratta è stato approvato dal CIPE a Luglio 2007 (a seguito dell'espressione del parere regionale, ai sensi del D.Lgs.163/2006, avvenuto a maggio 2007) e sono così potuti partire i lavori per lo spostamento dei sottoservizi del primo tronco prioritario Zara-Bignami (lungo la direttrice di v.le Fulvio Testi-v.le Zara-p.le Lagosta). E' ora in corso l'istruttoria, presso il Ministero delle Infrastrutture, per l'approvazione del progetto definitivo della "variante Garibaldi".
Criticità	La linea si sviluppa in ambito urbano, lungo una direttrice di intenso traffico veicolare, pertanto deve essere via via elaborato, di concerto con gli uffici comunali competenti, uno studio di dettaglio che consenta di minimizzare i disagi per la viabilità interferita durante le fasi di cantierizzazione.
Attori coinvolti	Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Comune di Milano e Metro 5 SpA (società di progettazione, costruzione e gestione, costituita da Astaldi, Ansaldo STS, Torno, Ansaldo Breda, Alstom e ATM).
Costi e finanziamenti	Circa 560 milioni € (compreso il materiale rotabile ed i circa 60 milioni € per la "variante Garibaldi"), di cui oltre il 40% in project-financing (a carico di Metro 5 SpA), 175 milioni € stanziati dal CIPE ex Legge Obiettivo ed una quota a carico del Comune di Milano.

Cod.	Denominazione
8	Prolungamento della nuova linea metropolitana M5 di Milano da Bignami a Monza (area Fossati-Lamperti) ed ulteriori ipotesi di estensione verso nord
<p>Fonte: Studio di fattibilità - MM, 2005</p>	
Descrizione sintetica	Realizzazione di una nuova tratta di linea metropolitana leggera sotterranea ad automatismo integrale (ossia con un sistema che conserva le caratteristiche della metropolitana classica, ma con standard di tracciato, materiale rotabile ed impianti di automazione tali da consentire economie di costruzione e di esercizio), quale estensione della prevista linea M5 Garibaldi-Bignami, da quest'ultimo capolinea fino all'area di Monza (nei pressi di via Fossati-Lamperti), con interscambio in corrispondenza del previsto prolungamento della M1 nel nodo di Bettola. Ulteriori previsioni riguardano la possibile estensione della linea verso il centro del Comune di Monza.
Obiettivi	L'intervento consentirà di estendere la rete di forza del trasporto pubblico locale milanese proprio nel cuore dell'area monzese, interconnesso con le altre direttrici metropolitane e tranviarie previste nell'ambito, tale da contribuire, in maniera ancor più sostanziale, a sgravare un'importante e congestionato asse di traffico tra il Nord Milano ed il capoluogo lombardo, in linea con i principi del riequilibrio modale.
Tempi di realizzazione	Ancora da definire.
Stato di avanzamento	Studio di fattibilità elaborato da MM SpA nel 2005.
Criticità	Gli aspetti economico-finanziari influiscono decisamente sulle tempistiche e sulle opportunità di effettiva realizzazione dell'opera, per la quale deve ancora essere definito l'attestamento finale in territorio monzese. Altra questione riguarda, come nel caso del prolungamento della M1, la risoluzione delle problematiche (finanziarie e di concertazione) relative all'area di interscambio di Monza-Bettola (cfr. progetto n.1-Nodi di interscambio).
Attori coinvolti	Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Comuni di Milano, Sesto S.G., Cinisello B., Monza ed MM SpA.
Costi e finanziamenti	500,00 milioni € (compreso il materiale rotabile) da reperire con project-financing e con finanziamento ex Legge Obiettivo (con stanziamento di 54 milioni € già previsto dal CIPE).



Sistema delle infrastrutture per la mobilità e i trasporti del Nord Milano

Estensione dei sistemi metropolitani e tranviari oltre i confini di Milano (Milano-Limbiate, Milano-Desio-Seregno e Milano-Sesto)

Cod.	Denominazione
10	Riqualificazione della metrotranvia Milano-Limbiate e sue possibili prosecuzioni verso sud (zona Niguarda) e verso nord (ferrovia Saronno-Seregno)
<p>Stralcio planimetrico progetto preliminare tratte Comasina nord e Paderno D. sud</p>	
Descrizione sintetica	Riqualificazione dell'attuale linea tranviaria extraurbana Milano-Limbiate quale moderna metrotranvia, prevalentemente a doppio binario in sede riservata a centri strada, dalla prevista fermata della metropolitana M3 Comasina al capolinea posto nei pressi dell'Ospedale di Limbiate. Le fermate previste lungo la linea sono 25, con due capolinea intermedi, uno al confine tra Comasina e Paderno D., l'altro al confine tra Limbiate e Paderno D. Ulteriori previsioni riguardano le possibili prosecuzioni della linea verso sud in Milano (fino alla zona dell'Ospedale di Niguarda) e verso nord (fino ad interconnettersi con la ferrovia FNM Saronno-Seregno a Ceriano L. o a Cesano M.).
Obiettivi	L'intervento consentirà di trasformare la tranvia storica in un moderno ed efficiente sistema di trasporto pubblico a servizio delle esigenze della mobilità della Brianza, incentivando il riequilibrio modale lungo la direttrice radiale di connessione con Milano. L'intervento si presenta, inoltre, quale occasione e strumento di riqualificazione territoriale e/o urbanistica delle aree attraversate, grazie alla complessiva riorganizzazione prevista per l'asse viario della exSS35 dei Giovi, lungo il quale si sviluppa la linea.
Tempi di realizzazione	Il tempo stimato per la riqualificazione della tratta Comasina-Limbiate è di circa 32 mesi.
Stato di avanzamento	La Provincia di Milano ha aggiudicato nella prima metà del 2007 la gara per la progettazione definitiva dell'intervento sulla tratta Comasina-Limbiate, sulla base del progetto preliminare elaborato da MM SpA nel 2004. Per quanto riguarda le due tratte di prolungamento a nord e a sud sono disponibili semplicemente studi di fattibilità.
Criticità	La principale criticità riguarda il reperimento delle risorse finanziarie per la realizzazione delle opere.
Attori coinvolti	Provincia di Milano (soggetto aggiudicatore), Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Comuni di Milano, Comasina, Limbiate, Paderno D., Senago, Veredo (Bovisio M., Cesano M. e Ceriano L. per quanto riguarda il prolungamento nord) ed MM SpA.
Costi e finanziamenti	Circa 80,00 milioni € per la tratta Comasina-Limbiate.

Cod.	Denominazione
9	Riqualificazione della metrotranvia Milano (Parco Nord)-Desio-Seregno
<p>Fonte: www.msmilano.com</p>	
Descrizione sintetica	Riqualificazione e parziale modifica di tracciato dell'attuale linea tranviaria extraurbana Milano-Desio, quale moderna metrotranvia, a doppio binario nella tratta tra Milano e Paderno-Calderara, con un nuovo tratto di prolungamento (ad semplice binario) a nord di Desio, fino al futuro nodo di interscambio ferroviario di Seregno. Le fermate previste lungo la linea sono 25. Ulteriori ipotesi progettuali prevedono lo sbinamento della linea radiale, all'altezza di Calderara, con realizzazione di un ramo aggiuntivo trasversale che intercetterà la metrotranvia extraurbana di Milano-Cinisello (in fase di costruzione) per raggiungere, infine, il nodo di interscambio M1-M5 di Bettola.
Obiettivi	L'intervento consentirà di trasformare la tranvia storica in un moderno ed efficiente sistema di trasporto pubblico a servizio delle esigenze della mobilità della Brianza, incentivando il riequilibrio modale lungo la direttrice radiale di connessione con Milano. L'attuazione dell'ulteriore ipotesi di connessione trasversale della linea con le altre direttrici del trasporto pubblico (metrotranvia extraurbana di Cinisello, linee metropolitane M1 ed M5) contribuirà, inoltre, a realizzare un più strutturato sistema a rete, funzionale ad un complessivo riassetto della mobilità nel Nord Milano.
Tempi di realizzazione	Ancora da definire.
Stato di avanzamento	Il progetto definitivo dell'intervento è stato trasmesso al Ministero delle Infrastrutture affinché venga approvato ed inserito nelle urgenze della Legge Obiettivo per il reperimento di finanziamenti.
Criticità	La principale criticità riguarda il reperimento delle risorse finanziarie per la realizzazione delle opere.
Attori coinvolti	Provincia di Milano (soggetto aggiudicatore), Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Comuni di Milano, Bresso, Cusano M., Desio, Nova M., Paderno D. e Seregno.
Costi e finanziamenti	214,00 milioni € per il finanziamento dei quali è stata avanzata richiesta per il ricorso alla Legge Obiettivo dal 2009.

Cod.	Denominazione
11	Metrotranvia Milano Marelli-Sesto Falck
<p>Ipotesi di prolungamento della linea verso Bettola</p> <p>Fonte: Studio di fattibilità - MM 2005</p>	
Descrizione sintetica	Nuova linea metrotranviaria a doppio binario in sede riservata, per i collegamenti tra Milano (area Precotto-Marelli) e Sesto S.G., attraversando le aree ex Falck. Le fermate previste lungo la linea sono 17. Ulteriori approfondimenti riguardano la possibilità, da un lato, di consentire la connessione e continuità con la prevista linea tangenziale Gobba-Precotto-Bicocca (grazie alla realizzazione di opportuni instradamenti) e, dall'altro, di estendere la linea verso nord, fino a raggiungere il nodo di interscambio di Monza-Bettola.
Obiettivi	L'intervento rappresenta una risposta alle richieste di potenziamento e sviluppo del trasporto pubblico nell'ambito intercomunale delle aree ex Marelli-Ponte Nuovo a Milano e delle aree ex Falck-v.le Edison e v.le Italia a Sesto S.G. (oggetto di previsioni di sostanziale trasformazione urbanistica), svolgendo funzioni di distribuzione locale, ma permettendo anche il collegamento con la rete di forza su ferro dell'area a nord-est di Milano (la ferrovia Milano-Monza, la metrotranvia tangenziale Gobba-Precotto-Bicocca e, in prospettiva, il nodo di interscambio M1-M5 di Bettola).
Tempi di realizzazione	Ancora da definire.
Stato di avanzamento	Studio di fattibilità predisposto da MM SpA nel marzo 2005.
Criticità	n.d.
Attori coinvolti	Comuni di Milano, Sesto S.G. e MM SpA.
Costi e finanziamenti	Circa 42,00 milioni €, escluso il materiale rotabile per la tratta fino a Sesto Falck.



PIANO D'AREA NORD MILANO

WS 2 | La pianificazione dei servizi pubblici di interesse sovracomunale: Introduzione all'approccio di genere



Comune di
Bresso



Comune di
Cinisello Balsamo



Comune di
Cologno Monzese



Comune di
Cormano



Comune di
Cusano Milanino



Comune di
Paderno Dugnano

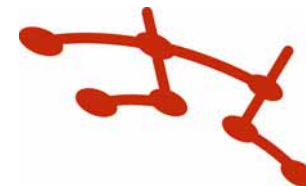


Comune di
Sesto San Giovanni



Provincia di Milano

Gli attori del Piano d'Area



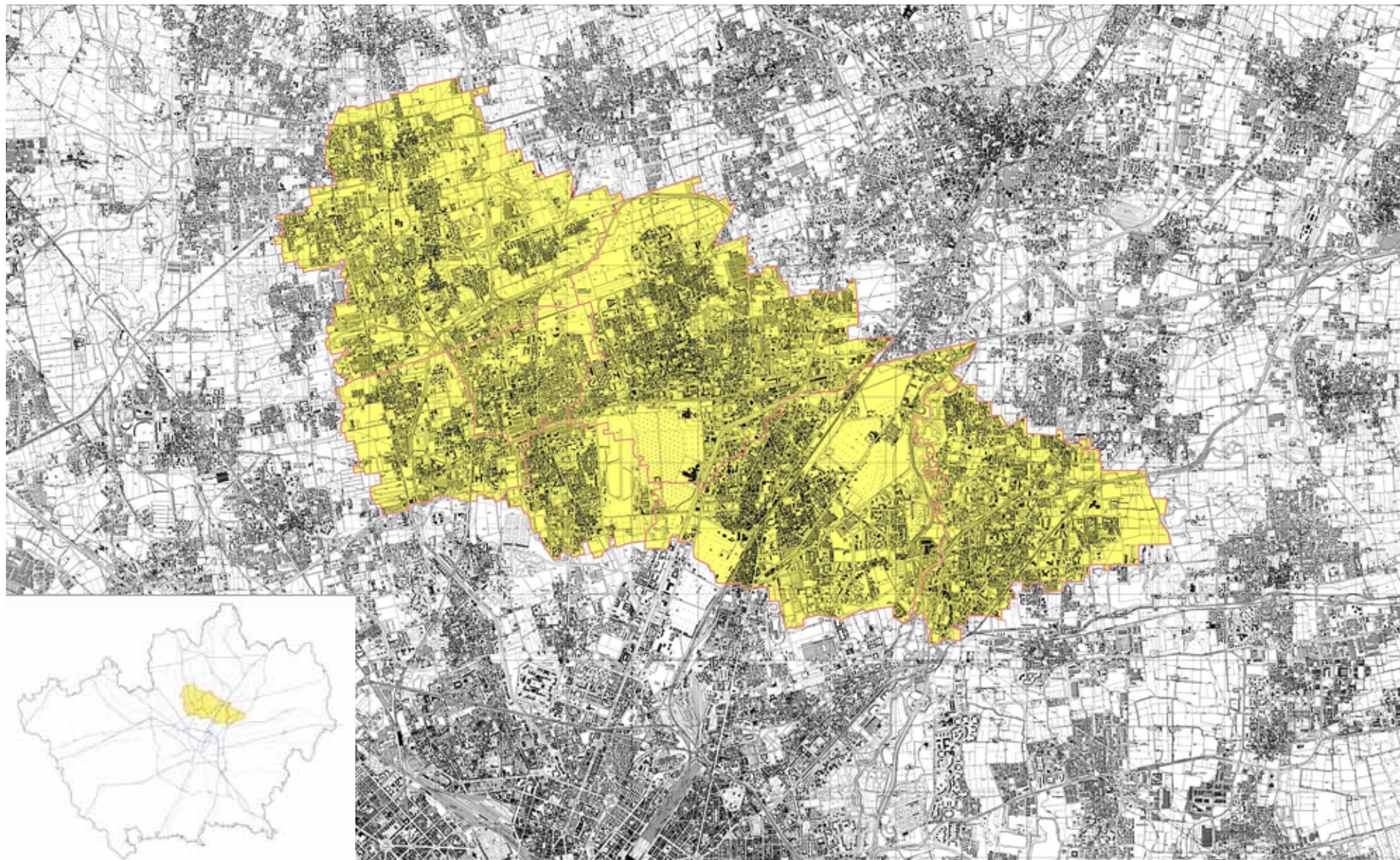
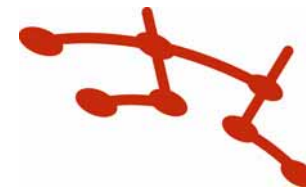
Enti Pubblici coinvolti (Cabina di Regia)

- **Provincia di Milano**
 - Assessorato Politica del territorio e parchi
 - Assessorato Piano strategico dell'area metropolitana e politiche per l'abitabilità
 - Assessorato Viabilità - Opere pubbliche stradali - Mobilità e trasporti
- **Comuni**
 - Bresso
 - Cinisello Balsamo
 - Cologno Monzese (capofila)
 - Cormano
 - Cusano Milanino
 - Paderno Dugnano
 - Sesto San Giovanni

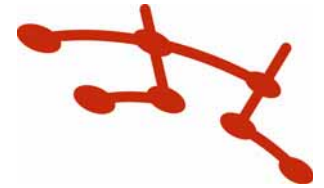
Strutture Tecniche coinvolte

- **Milano Metropoli**
(Project Manager)
- **Centro Studi PIM**
(Consulente tecnico)
- **Gisella Bassanini**
(Consulente tecnico)
- **Gruppo Tecnico Interistituzionale**
(referenti tecnici dei Comuni e della Provincia di Milano)

Il territorio del Nord Milano

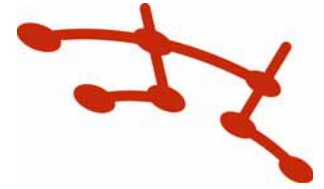


Obiettivi del Piano d'Area

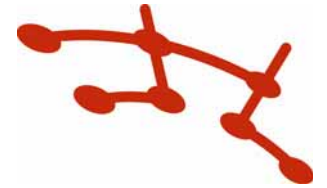


- Approfondire i contenuti del PTCP alla scala comunale
- condividere a livello sovracomunale le scelte di trasformazione operate a scala locale
- condividere indirizzi e previsioni di sviluppo territoriale operate a livello provinciale
- supportare la redazione dei PGT comunali ricostruendo un quadro di riferimento conoscitivo e strategico comune e condiviso
- progettare e implementare interventi di breve periodo per la risoluzione di problematiche urbanistico-territoriali comuni

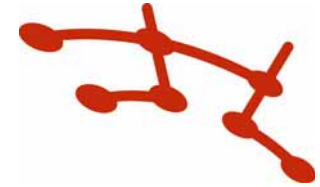
Temi e contenuti del Piano d'Area



- Il sistema dei servizi pubblici o di interesse pubblico e generale di rilevanza sovralocale
- La questione abitativa
- Il sistema delle aree non edificate, delle aree agricole e delle aree naturali protette (Parchi Regionali e PLIS)
- Il sistema delle infrastrutture e della mobilità con una particolare attenzione al tema della mobilità sostenibile
- Le nuove centralità e i grandi poli di trasformazione urbana
- Il sistema delle aree e degli insediamenti produttivi
- La prospettiva di genere nella programmazione dei servizi



Workshop tematici del Gruppo Tecnico di Lavoro



- **WS 1** | Il sistema delle infrastrutture e della mobilità

– 11 febbraio –

- **WS 2** | Avvio ciclo di incontri per l'assunzione di una prospettiva di genere nella

– 19 febbraio – **programmazione dei servizi**

- **WS 3** | La questione abitativa; Le nuove centralità urbane e i grandi poli di

– 4 marzo – **trasformazione urbana**

- **WS 4** | Il sistema delle aree verdi - agricole - di frangia e delle aree produttive

– 18 marzo –

- **WS 5** | Il sistema dei servizi di interesse sovralocale

– 01 aprile –

DA DEFINIRE:

- **Il incontro** per l'assunzione di una prospettiva di genere nella programmazione dei

servizi – data proposta 11 marzo –

- **Il incontro** per l'assunzione di una prospettiva di genere nella programmazione dei

servizi – date proposte 25 marzo o 8 aprile –

**La pianificazione dei servizi pubblici
di interesse sovra comunale:**

**Introduzione all'approccio di
genere**

a cura di Gisella Bassanini

Obiettivi generali

- Sperimentare un approccio metodologico innovativo caratterizzato da un'attenzione alla dimensione del genere nella definizione e pianificazione locale dei servizi di interesse generale;
- Portare in primo piano l'attenzione al diverso impatto che le politiche hanno o possono avere su donne e uomini, a partire dal riconoscimento della diversità dei bisogni determinati dal ruolo, dal livello di responsabilità e dalle capacità e competenze acquisite da ciascuna o ciascuno nella vita economica, sociale, di comunità e familiare;
- Elaborare in modo condiviso alcune linee-guida metodologiche per l'analisi e la programmazione dei servizi sovralocali in una prospettiva di genere da applicare sia nelle fasi di ricerca ed elaborazione dei dati e dei materiali relativi all'offerta e al fabbisogno di servizi sia nelle fasi di programmazione e pianificazione dei servizi di interesse generale sul territorio.

Risultati attesi dal ciclo di incontri (workshop):

- Raccolta dei materiali e delle buone pratiche gender sensitive sviluppate all'interno dei Comuni coinvolti nel Piano d'Area del Nord Milano;
- Redazione di un documento contenente alcune linee-guida metodologiche per l'analisi e la programmazione dei servizi sovralocali in una prospettiva di genere.

L'incontro odierno

Programma dell'incontro di oggi, martedì 19 febbraio 2008

- 15,30: Introduzione e presentazione dell'iniziativa (a cura di Milano Metropoli)
- 15,40: L'assunzione di una prospettiva di genere nella programmazione dei servizi sul territorio e presentazione degli obiettivi del programma del ciclo di incontri (a cura di Gisella Bassanini esperta di gender mainstreaming nei processi di pianificazione e progettazione urbana partecipata, consulente incarica da Milano Metropoli)
- 16,00: Interventi programmati a partire da contenuti del primo documento inviato ai partecipanti
- 16,40: Discussione dei partecipanti all'incontro
- 17,00: Conclusione dell'incontro

Obiettivo di questo primo incontro

- Presentazione dell'iniziativa
- Prima raccolta dei materiali e delle buone pratiche gender sensitive sviluppate all'interno dei Comuni coinvolti nel Piano d'Area del Nord Milano;
- Redazione in modo condiviso dell'Agenda dei due successivi incontri (date e obiettivi).

Il metodo e la strategia di lavoro:

La scelta del tipo di approccio

La scelta di questo tipo di approccio risponde a tre obiettivi:

- Rispondere alle indicazioni che provengono dai documenti internazionali ed europei circa l'assunzione della prospettiva di genere nelle politiche nazionali e locali;
- Considerare il mainstreaming di genere una scelta di metodo (approccio, strategia) che permette di tenere a sistema, qualsiasi sia il suo ambito di applicazione, il punto di vista di donne e uomini ad ogni livello del processo di progettazione, sviluppo, attuazione, monitoraggio e valutazione delle politiche;

Il metodo e la strategia di lavoro:

La scelta del tipo di approccio

- Fare proprie le metodologie di progettazione “target oriented” più avanzate, attente cioè alla specificità dei bisogni delle diverse fasce di popolazione, e sensibile alle differenze che si rilevano nelle pratiche di vita, tra queste anche quella di genere.

Il metodo e la strategia di lavoro:

Alcuni principi che orientano questa scelta

- Considerare le donne come una presenza complessa e diversamente articolata e non come un gruppo omogeneo caratterizzato da bisogni ed interessi uguali ed univoci;
- Intrecciare la categoria del genere con le differenze di età, sociali, culturali, etniche, religiose, economiche;

Il metodo e la strategia di lavoro:

Alcuni principi che orientano questa scelta

- Assumere l'approccio di genere non solo nel processo di valutazione al termine di processi e/o politiche (come nel caso delle metodologie di gender auditing, che definiscono l'impatto delle politiche dal punto di vista dei bisogni delle donne abitualmente applicati a ciclo amministrativo concluso), ma come strumento conoscitivo da utilizzare nella costruzione sociale dei processi e/o delle politiche di sviluppo locale e nella individuazione e creazione di nuovi servizi di interesse pubblico e generale (nella fase di stesura di un bilancio preventivo e non unicamente nella redazione del bilancio consuntivo).

La situazione attuale delle Politiche di Genere

Mainstreaming di genere

I principali riferimenti normativi a livello europeo ed internazionale

- Trattato dell'Unione Europea (Maastricht, 1992): art. 3(2)
- Progetto di Trattato per una Costituzione Europea (Roma, 2004): art. III.2
- IV conferenza mondiale sulle donne - Piattaforma d'azione (Pechino 1995)
- Comunicazione della Commissione COM(96)67 "Integrare le pari opportunità tra donne e uomini nel complesso delle politiche e delle azioni comunitarie"
- IV Programma a medio termine per le pari opportunità tra donne e uomini (1996-2000)
- Comunicazione della Commissione COM(98)122 "Relazione di avanzamento della Commissione sugli sviluppi della Comunicazione COM(96)67"
- Comunicazione della Commissione COM(2000)335 "Verso una strategia-quadro comunitaria per la parità tra donne e uomini"
- Comunicazione della Commissione COM(2002)748 "Integrazione del mainstreaming di genere nei Fondi Strutturali 2000-2006"
- Risoluzione del Parlamento Europeo sul gender budgeting dicembre 2003
- Comunicazione COM(2006)92 "Una tabella di marcia per la parità tra donne e uomini 2006-2010 (Road map)"

In sintesi: in ambito internazionale

- **“Empowerment” delle donne (accrescimento del potere di azione), “mainstreaming di genere (l’incorporazione di una prospettiva di Genere)** in tutti i settori della vita di un Paese, si evidenzia inoltre l’urgenza di sostenere e diffondere una cultura attenta alle differenze tra uomini e donne all’interno di contesti, esperienze, generazioni differenti.
Riferimento: Piattaforma approvata dalla Conferenza di Pechino (1995)
- **Partecipazione attiva delle donne nei processi di pianificazione e progettazione urbana.** “Il progetto urbano costituisce una delle maggiori sfide all'alba del XXI secolo [...]. Le contingenze della vita quotidiana analizzate attraverso lo sguardo delle donne devono diventare una sfida politica.”
Riferimento: *Carta Europea delle donne nella città. La Città, la Cittadinanza e il Genere.* ricerca-azione (1994-95) finanziata dall'Unità per le Pari Opportunità della Commissione Europea, DG V.

In sintesi: in ambito internazionale ⁽²⁾

- **Promozione della presenza delle donne architetture e urbaniste e della società civile più in generale nel progetto della città, nella definizione e articolazione degli spazi pubblici e urbani, nell'elaborazione di una rinnovata idea di habitat, nella costruzione di un immaginario urbano**

Riferimenti:

- *"Dichiarazione di Dubrovnik"* esito del IV Congresso Internazionale del Forum Internazionale delle Donne del Mediterraneo (FIFM), Réseau UNESCO (Croazia, 2001);
- *Carta europea per l'uguaglianza e la parità delle donne e uomini nella vita locale*, (2006) promossa dal Consiglio dei Comuni e delle Regioni d'Europa (CCRE) nella quale si ribadisce inoltre la necessità di promuovere politiche di genere in tutte le aree di intervento comunale come principio indispensabile per città **“della parità” tra abitanti.**

In sintesi: in ambito italiano

“Buone pratiche” in Lombardia e Provincia di Milano

- Valorizzare la presenza e competenza delle donne e nei processi di governance e nella promozione dello sviluppo locale e più in generale in ogni ambito della società; incidere sulla qualità della vita delle cittadine facendo emergere le loro necessità e richieste; inserire la prospettiva di genere in tutti i processi politici.

Riferimento: Provincia di Milano, *Progetto Strategico Città di Città*, “Atlante dei progetti e delle azioni per l’abitabilità della Provincia di Milano”, maggio 2007.

- **“I numeri delle donne”, sezione dedicata alle informazioni statistiche di genere di natura socio-economica**, Osservatorio Donna della Provincia di Milano

Riferimento: Progetto LEAD –Local Equità Agency Development- Provincia di Milano

Chi ha condotto questo lavoro segnala la difficoltà di reperire “statistiche di genere” poiché il sistema di rilevazione, produzione e diffusione dei dati comunemente utilizzato non sempre lo permette.

In sintesi: in ambito italiano

“Buone pratiche” in Lombardia e Provincia di Milano

- **Il *Gender Budgeting* è stato sperimentato in sei Comuni della Provincia di Milano (Castano Primo, Cinisello Balsamo, Peschiera Borromeo, S. Donato Milanese, S. Giuliano Milanese, Trezzo sull’Adda)**

Riferimento: Consigliera Provinciale di Parità Milano, Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale Provincia di Milano, *Il Bilancio di genere dei Comuni. Un manuale*, redazione a cura di IRS-Istituto per la Ricerca Sociale, novembre 2006.

In sintesi: in ambito italiano

Il caso del Comune di Bergamo

A conclusione di questa breve selezione di buone pratiche, c'è il caso del Comune di Bergamo dove il **Piano Territoriale degli orari della città di Bergamo** approvato nel 2006 è stato costruito socialmente coinvolgendo direttamente i diversi portatori d'interesse della città – in particolare le donne rappresentate dal “*Consiglio delle donne*” - e sin dall'inizio è stato concepito come uno strumento in costante dialogo con il **Piano dei Servizi** poiché ambedue gli strumenti hanno come questione centrale il funzionamento della città a diverse scale della vita associata. Nel PTO di Bergamo (Piano Territoriale degli orari) si definiscono chiaramente i soggetti a cui è necessario rivolgersi prioritariamente per l'individuazione e attuazione dei progetti pilota che lo compongono. Si tratta di una “*geografia di interessi*” articolati per età **della vita** che sono stati lentamente individuati da numerosi lavori di interazione e ricerca.

Il caso del Comune di Bergamo

Il concetto di “*qualità*” è concepito nei piani come intimamente connesso ai soggetti abitanti (residenti e temporaneamente presenti) portatori di interessi dipendenti dalle loro età e stagioni della vita e alle loro pratiche di vita quotidiana nei diversi luoghi che, insieme, costituiscono il loro territorio di vita.

La qualità oraria/temporale nei servizi viene rilevata attraverso il censimento della domanda espressa e inespressa e dell’offerta. L’analisi della domanda è stata svolta a partire dai diversi profili di utenti mediante l’utilizzo di tecniche partecipative (focus group, audit, indagine diretta, questionari, tavoli di co-progettazione con i portatori d’interesse residenti e city users) al fine di far emergere le criticità rispetto ai profili caratteristici dei servizi. Nella valutazione dell’offerta un indicatore importante è la capacità di un servizio di prevedere e governare fattori quali: gli orari di punta, i “fuori orario”, gli eventi eccezionali, le emergenze, le scadenze.

Spunti di discussione

- come l'amministrazione locale risponde ai bisogni delle donne e degli uomini? (offerta di servizi)
- quali sono i bisogni dei cittadini e delle cittadine? Come rilevarli e darne adeguata risposta? (domanda di servizi)
- come creare e/o potenziare i servizi di interesse generale a partire da un approccio di genere?
- Da quali tematiche e problematiche partire?

PIANO D'AREA NORD MILANO

Workshop tematico del Gruppo Tecnico di Lavoro

04.03.2008

WS3 | La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano



Comune di
Bresso



Comune di
Cinisello Balsamo



Comune di
Cologno Monzese



Comune di
Cormano



Comune di
Cusano Milanino



Comune di
Paderno Dugnano



Comune di
Sesto San Giovanni



Provincia di Milano



Ordine del giorno:

- **Presentazione dello stato d'avanzamento degli approfondimenti tecnici relativo all'emergenza abitativa**
 - **La domanda abitativa dei Comuni del Nord Milano**
 - **L'offerta abitativa dei Comuni del Nord Milano**
 - **Strumenti di intervento attivati nel territorio del Nord Milano**
- **Discussione attorno a possibili prospettive di sviluppo delle politiche abitative di scala vasta nell'ambito del Nord Milano**

PIANO D'AREA NORD MILANO
La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano



Analisi della
DOMANDA DI ALLOGGI
nel territorio del Nord Milano

- **CRESME**
“Gli scenari della domanda residenziale nella Provincia di Milano”

3.221 abitazioni (ipotesi base)
4.389 abitazioni (ipotesi poli attrattori)
Stima della sola domanda indifferenziata rispetto alle varie tipologie di utenza
- **Centro studi P.I.M.**
“Rapporto Conclusivo Relativo all'Osservatorio Metropolitano sui Bisogni Abitativi”

Domanda
7.880 abitazioni (dato CIMEP 2001)
Offerta potenziale
1.097 abitazioni (rielaborazioni MISURC)
Stime riferite al territorio del Nord Milano “storico”
- **Osservatorio Metropolitano Casa**
“Progetto Casa: dal bisogno al diritto
Presentazione del 06 febbraio 2008”
- **Piano d'Area Nord Milano:
Analisi e rielaborazione dati da
Comuni**

**DOMANDA “SOCIALE” DI
ABITAZIONI**

PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano



Osservatorio Metropolitano Casa_“Progetto Casa: dal bisogno al diritto”

Presentazione del 06 febbraio 2008 a cura del Centro Studi Pim

La domanda di edilizia sociale_dati Osservatorio Regionale

F.S.A. (Fondo Sostegno Affitti)_contributo alle famiglie di reddito medio-basso con contratto di affitto regolarmente registrato.

- Dal 2001 al 2006 le **risorse** stanziare sono **diminuite del 42%** mentre il **fabbisogno aumenta del 85%** a livello provinciale (nel 2001 contributo medio di 2.350 euro, nel 2005 contributo medio di 1.400 euro).
- **Domanda in forte aumento in tutta la provincia di Milano**
emerge il Comune di **Bresso** con più di 2 domande FSA ogni 100 famiglie
- **Processo di espulsione da Milano dei ceti deboli** “salta” la prima corona, per indirizzarsi su polarità più esterne

Bandi di assegnazione E.R.P. (Edilizia Residenziale Pubblica)

- **35.000 domande** in tutta la Provincia di Milano di cui:
 - 12.813 nel solo comune di Milano
 - **3.4596 nel Nord Milano** corrispondente al:
 - 10% della domanda provinciale
 - 15% della domanda relativa alla provincia escluso il Capoluogo
- **il Nord Milano**, insieme al Sud Milano e all’Abbiatense, sono le aree dove **il numero delle domande FSA e ERP**, rapportate alle famiglie residenti, **è superiore alla media provinciale**

PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano



Osservatorio Metropolitano Casa_“Progetto Casa: dal bisogno al diritto”

Presentazione del 06 febbraio 2008 a cura del Centro Studi Pim

La domanda di edilizia sociale_dati Osservatorio Regionale

Tavolo interistituz.	canone sociale	Canone moderato	Tot. Domanda complessiva esplicita attuale	Stima Cresme incremento famiglie 2006-2016	Incremento domande 2006-2016	Canone sociale	Canone moderato	Totale domanda 2016
Nord Milano	4.521	617	5.138	744	28	4.546	620	5.166
Milano	17.153	2339	19.492	da -24.360 a -4.779	da -702 a -138	da 16.535 a 17.031	da 2.254 a 2.323	da 18.790 a 19.354
Prov. MI	47.218	6.439	53.656	da 75.646 a 95.218	da 2.377 a 2.941	da 49.309 a 49.805	da 6.724 a 6.792	da 56.033 a 56.597

In sintesi

- **I Comuni della Provincia di Milano (escluso il capoluogo) hanno:**
 - Il **61%** delle famiglie residenti, ma solo il **33%** del patrimonio di ERP
 - Il **66%** della domanda stimata al 2016 ma solo il **32%** delle risorse stanziare negli ultimi 5 anni
- **L'emergenza abitativa non è più solo un problema dei grandi comuni**
- **La distribuzione delle risorse è anche esito della capacità di agire collettivamente e di affrontare i problemi alla scala giusta, che è quella **sovracomunale**.**
- **Emerge una forte esigenza di un **Piano di Settore Casa** con la collaborazione fra Comuni, Provincia e Regione**

PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano



Tipologia d'utenza della domanda ai Bandi E.R.P. (canone sociale e canone moderato)

Bresso (bando 2004)

TIPOLOGIA UTENZA	DOMANDE	
Nuclei famigliari con anziani	41	13,6%
Nuclei famigliari stranieri	70	23,3%
Persone sole escluso anziani	80	26,6%
Altre categorie	110	36,5
Tot.	301 domande	

Cinisello Balsamo (bando 2007)

TIPOLOGIA UTENZA	DOMANDE	
Nuclei famigliari con anziani	100	16,6%
Nuclei famigliari di nuova formazione (20-35 anni)	140	23,3%
Persone sole con uno o più minori a carico	77	12,8%
Nuclei famigliari con disabili	53	8,8%
Famiglie con minori con provvedimento esecutivo di sfratto per morosità	160	26,6%
Nuclei familiari che abitano in alloggi che presentano forte sovraffollamento	25	4%
Persone provenienti da luoghi di detenzione	4	0,7%
Persone provenienti da comunità terapeutiche	6	1%
Nuclei famigliari che coabitano con i parenti	35	5,8%
Tot.	600 domande	

PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano



Cologno Monzese (bando 2007)

TIPOLOGIA UTENZA	DOMANDE	
Nuclei famigliari con anziani	54	
Nuclei famigliari stranieri	122	
Nuclei famigliari con disabili	84	
Persone sole	168	
Famiglie di nuova formazione	14	
Tot.	442 domande	

Cormano (bando 2007)

Tot.	70 domande	
-------------	-------------------	--

Cusano Milanino (bando 2006)

Tot.	83 domande	
-------------	-------------------	--

Paderno Dugnano (bando 2006)

TIPOLOGIA UTENZA	DOMANDE	
Nuclei famigliari monocomponenti	79	
Famiglie di nuova formazione	18	
Famiglie con persona tra 51-65 anni	62	
Famiglie con persona di età sup. ai 65 anni	41	
Famiglie con sfratto	19	
Altro		
Tot.	279 domande	

PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano



Sesto S.Giovanni (bando 2007)

Nuclei famigliari con anziani e handicap	92	8%
Nuclei famigliari stranieri	330	29%
Nuclei famigliari con disabili	116	10%
Persone sole con minori	205	18%
Famiglie di nuova formazione	79	7%
Altro	260	24%
Tot.	1.082 domande (1.044 sociale, 38 moderato)	

TOTALE DOMANDA SOCIALE NORD MILANO 2.857

Fonte Comuni (ultimo Bando Pubblicato)

PIANO D'AREA NORD MILANO
La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano



Analisi della
OFFERTA DI EDILIZIA SOCIALE
nel territorio del Nord Milano

Lo stock esistente _rielaborazioni milano metropoli

- **PROVINCIA DI MILANO**
Analisi sui servizi di livello sovralocale



Alloggi Erp di proprietà Aler:

Consistenza (n alloggi)
Localizzazione (georeferenziazione)

- **COMUNI DEL NORD MILANO**
Interviste



Alloggi Erp di proprietà Comunale

Consistenza (n alloggi)
Localizzazione (georeferenziazione)

Alloggi privati a canone concordato

Consistenza (n alloggi)
Localizzazione (georeferenziazione)

Progetti e politiche _rielaborazioni milano metropoli

- **FONTI VARIE**
Rielaborazione documentazione ricevuta da Comuni, interviste, consultazione siti web di Comuni, Provincia e Regione



Offerta futura di edilizia residenziale

Libera, Sociale, Convenzionata
Prevista e programmata

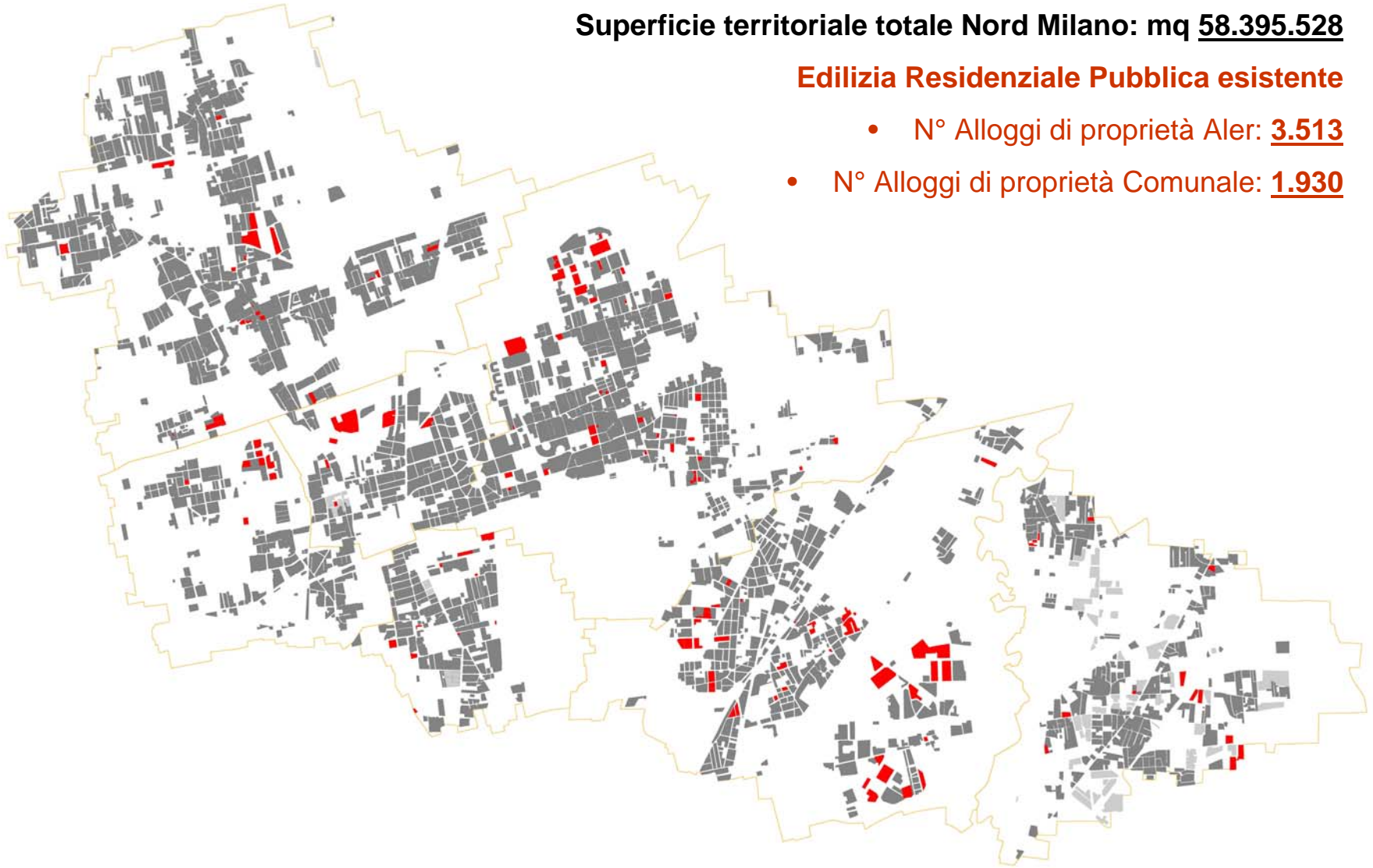
PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano

Superficie territoriale totale Nord Milano: mq 58.395.528

Edilizia Residenziale Pubblica esistente

- N° Alloggi di proprietà Aler: 3.513
- N° Alloggi di proprietà Comunale: 1.930

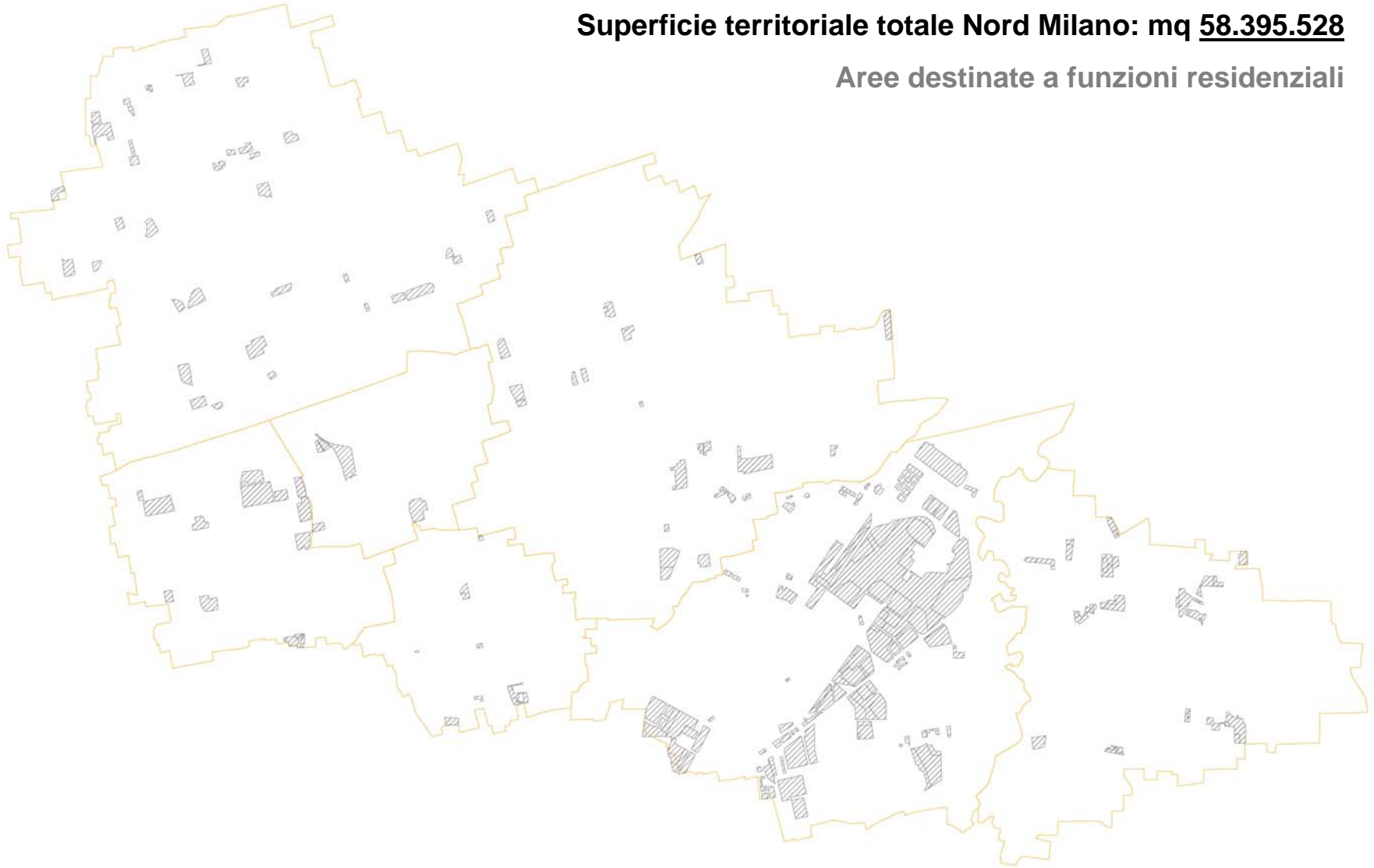


PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano

Superficie territoriale totale Nord Milano: mq 58.395.528

Aree destinate a funzioni residenziali



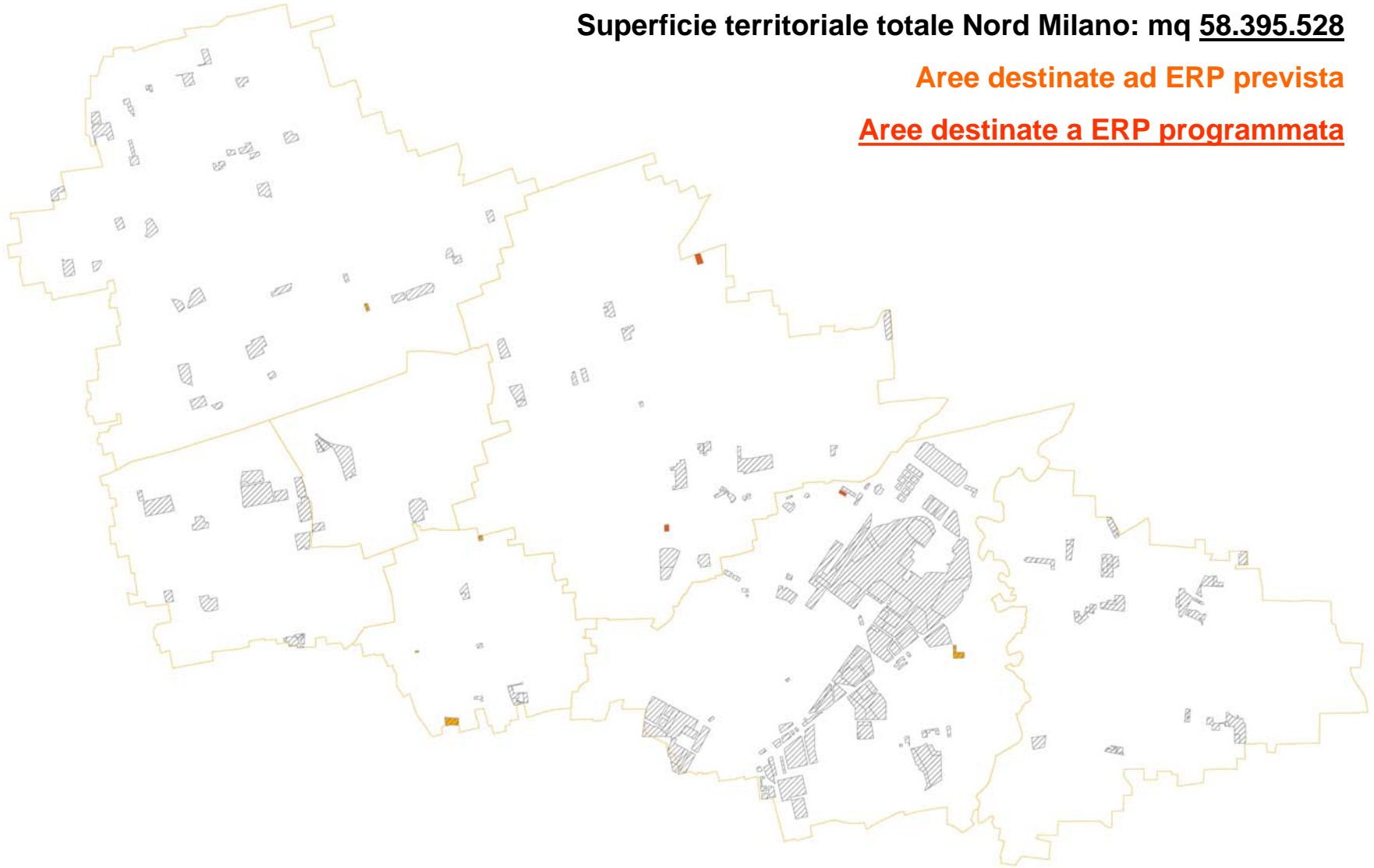
PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano

Superficie territoriale totale Nord Milano: mq 58.395.528

Aree destinate ad ERP prevista

Aree destinate a ERP programmata

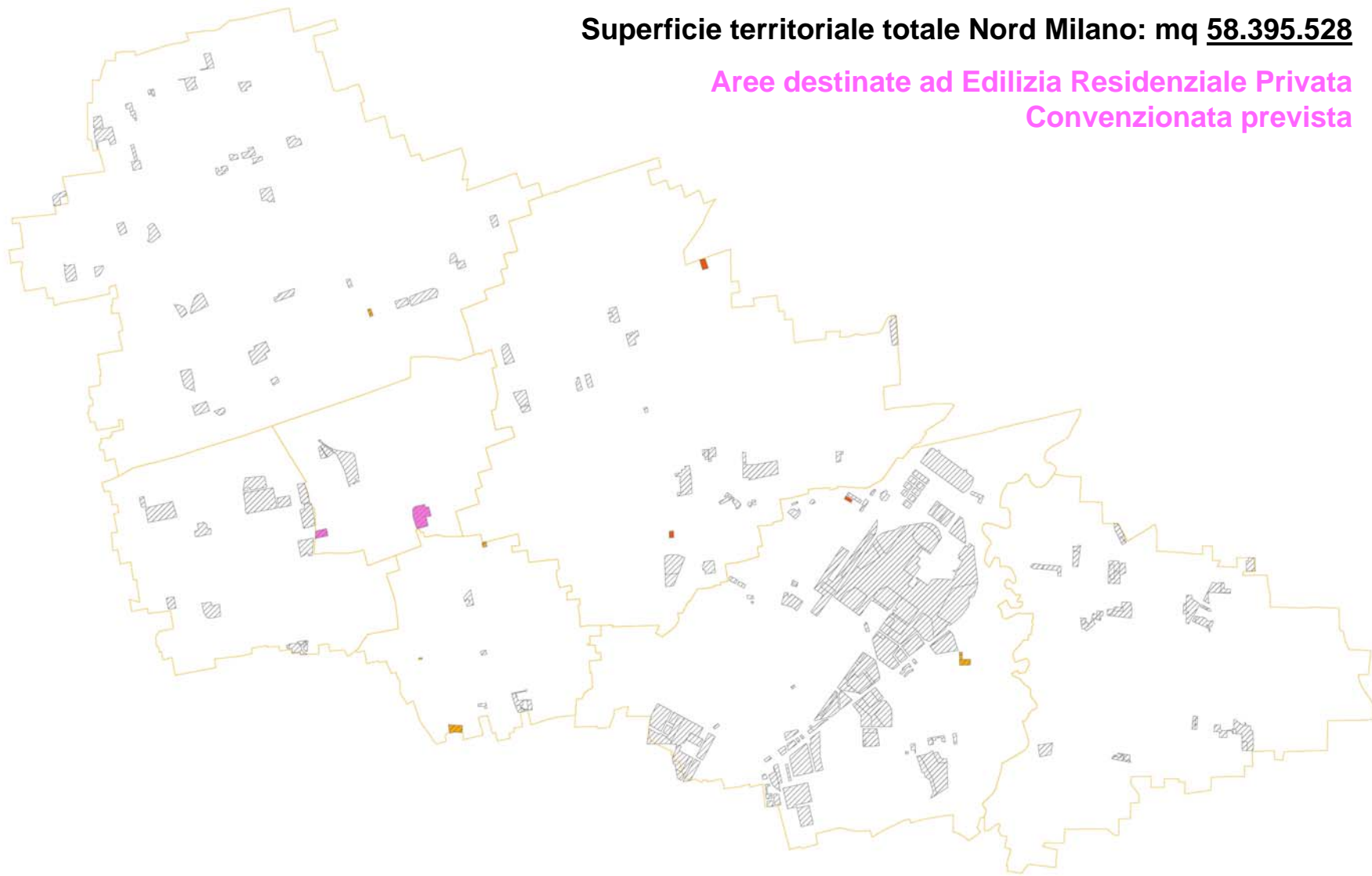


PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano

Superficie territoriale totale Nord Milano: mq 58.395.528

Arete destinate ad Edilizia Residenziale Privata
Convenzionata prevista



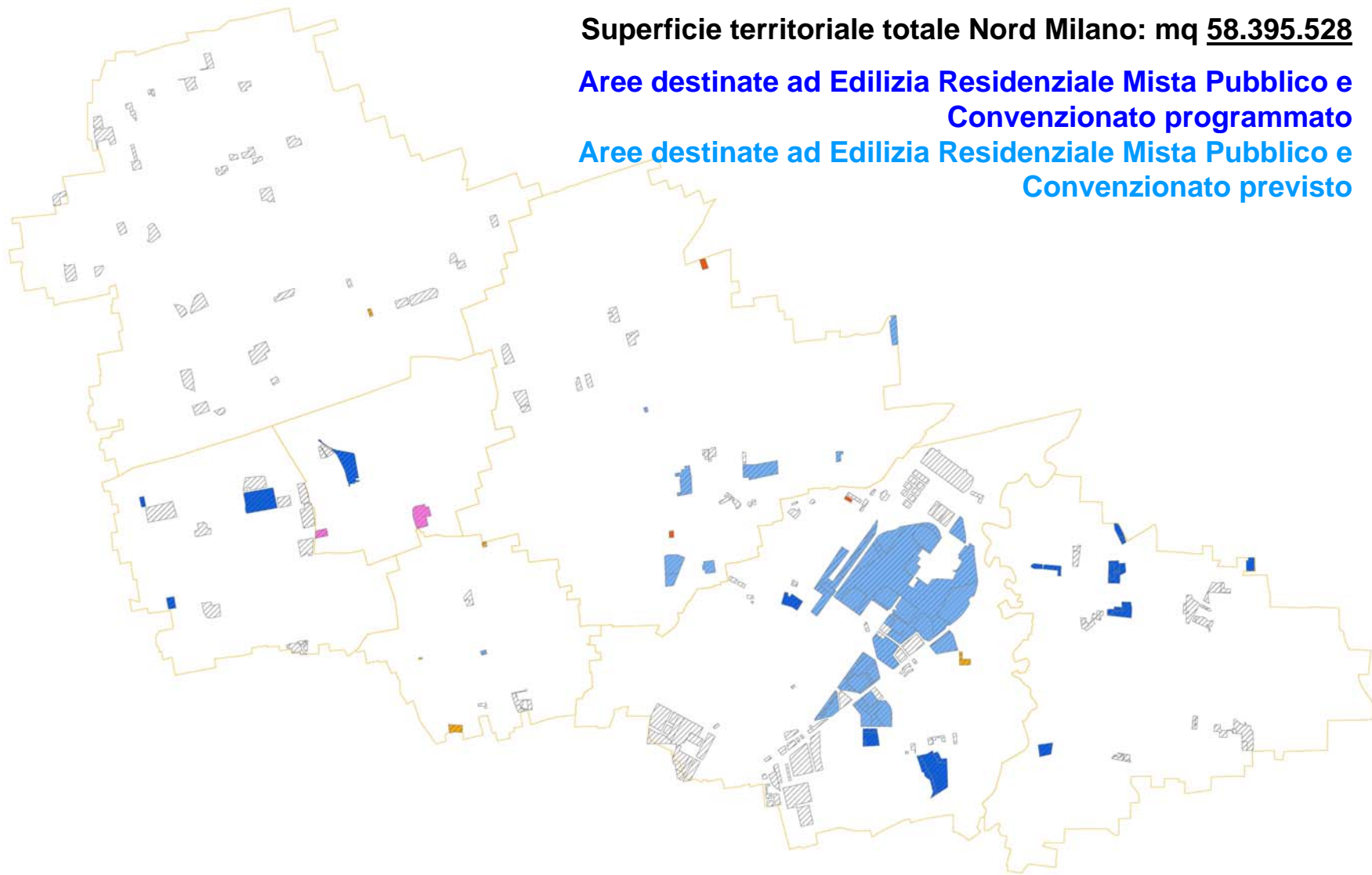
PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano

Superficie territoriale totale Nord Milano: mq 58.395.528

Aree destinate ad Edilizia Residenziale Mista Pubblico e
Convenzionato programmato

Aree destinate ad Edilizia Residenziale Mista Pubblico e
Convenzionato previsto



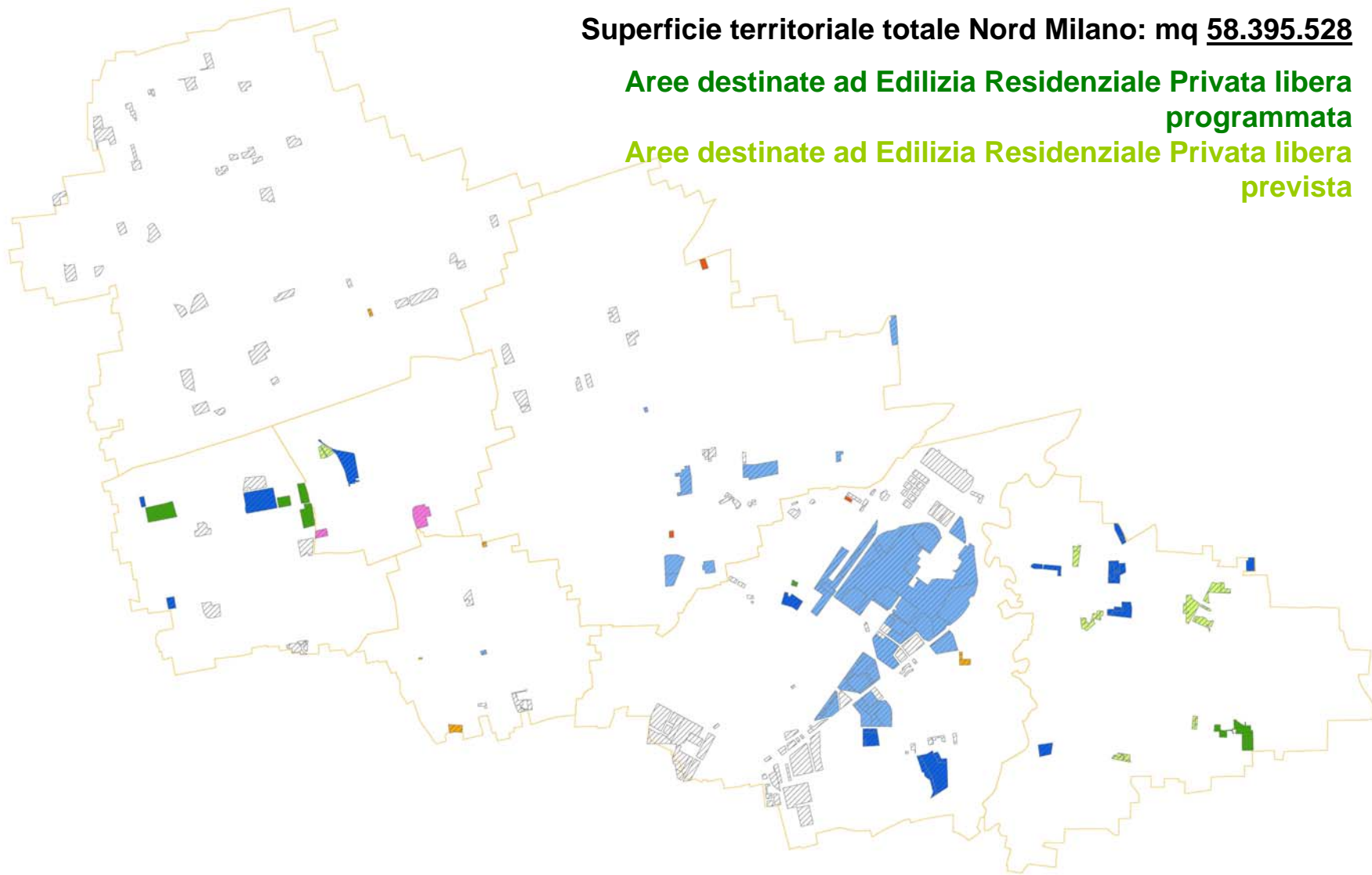
PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano

Superficie territoriale totale Nord Milano: mq 58.395.528

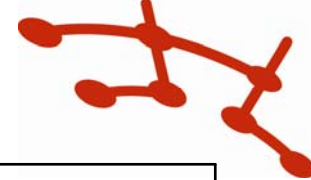
Arete destinate ad Edilizia Residenziale Privata libera
programmata

Arete destinate ad Edilizia Residenziale Privata libera
prevista



PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano



	DOMANDA SOCIALE	OFFERTA SOCIALE	delta
Bresso	301	46	-255
Cinisello Balsamo	600	15	-585
Cologno Monzese	442	112	-330
Cormano	70		-70
Cusano Milanino	83	123	40
Paderno Dugnano	279	32	-247
Sesto San Giovanni	1082	754	-328
TOTALE	2857	1036	-1775

* L'offerta potenziale è stata calcolata parametricamente

estrapolando dal MISURC

le aree a destinazione residenziale di espansione e trasformazione le aree a destinazione e polifunzionale di espansione e trasformazione che contenessero al loro interno una quota di residenza (calcolata applicando delle percentuali di conversione a seconda della diversa presenza dichiarata nel MISURC). Delle superfici così ottenute è stata detratta una quota pari al 20% ipotizzando un utilizzo per opere di urbanizzazione e standard. All'80% delle superfici rimanenti è stato applicato un indice territoriale medio di 1 mc/mq. Dal volume così ottenuto è stato ricavato il numero di alloggi potenziali assumendo la dimensione media per appartamento normalmente impiegata dal CIMEP nelle sue valutazioni e pari a 350 mc (oltre 100 mq).

	IPOTESI DI BASE			IPOTESI CON POLI ATTRATTORI		
	DOMANDA TOTALE 2007-2016	OFFERTA POTENZIALE TOTALE *	delta	DOMANDA TOTALE 2007-2016	OFFERTA POTENZIALE TOTALE *	delta
Bresso	-525	146	671	-661	146	807
Cinisello Balsamo	1942	777	-1165	2400	777	-1623
Cologno Monzese	-84	857	941	99	857	758
Cormano	212	1412	1200	120	1412	1292
Cusano Milanino	-408	314	722	-470	314	784
Paderno Dugnano	587	1352	765	665	1352	687
Sesto San Giovanni	1497	8434	6937	2236	8434	6198
TOTALE	3221	13292	10071	4389	13292	8903

PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano



Progetti e politiche__rielaborazioni milano metropoli

AQST (A.Q.S.T.)

Target:

- Cittadini lombardi che necessitano di abitazioni in affitto in tempi certi e che fanno riferimento a categorie differenti

Riferimenti:

- L.R. 14 marzo 2003 n. 2 “Programmazione negoziata regionale” e R.R. 12 agosto 2003 n. 18 di attuazione della L.R.14 marzo 2003 n. 2

Obiettivo:

- procedere con l’attuazione in tempi definiti di interventi di realizzazione di edilizia residenziale pubblica a canone sociale ed a canone moderato, per soddisfare la domanda di locazione nei comuni della Regione in cui si è riscontrato il più alto fabbisogno abitativo.

Accordi quadro di Sviluppo Territoriale – anno 2006:

Nel **Nord Milano** gli interventi sono localizzati nei Comuni di:

- **Bresso:** 17 alloggi a canone sociale
Recupero edilizio dei fienili della cascina di via XXV Aprile con soggetto attuatore il Comune stesso;
- **Cinisello Balsamo:** 24 alloggi a canone sociale
Nuova costruzione in via Mozart 23 con soggetto attuatore ALER;
- **Cologno Monzese:** 25 alloggi a canone sociale
Acquisto dell’immobile senza opere di recupero di via Lombardia/via Giordano e di via Lombardia/via Toscana;
- **Cusano Milanino:** 6 alloggi a canone sociale
Acquisto dell’immobile di via Monte Cervino n°25 da parte del Comune
- **Sesto San Giovanni:** 48 alloggi a canone sociale
Recupero edilizio dello stabile di via Trento n°25 da parte del Comune

PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano



Progetti e politiche_rielaborazioni milano metropoli

Accordi Quadro di Sviluppo Territoriale (A.Q.S.T.)

AQST – periodo 2007-2009:

Nel Nord Milano sono stati firmati i seguenti accordi con i Comuni di:

- **Bresso** (fabbisogno critico): 10 alloggi a canone sociale
Recupero edilizio dell'immobile in via Manzoni n°46
- **Paderno Dugnano** (fabbisogno in aumento rispetto alla media regionale): 12 alloggi a canone sociale
Nuova costruzione in via Fermi/via Leopardi
- **Sesto San Giovanni** (fabbisogno critico): 10 alloggi a canone sociale
Nuova costruzione in via Mazzini (area Triakis)



Attori:

Il Progetto Pilota CASA.LAB vede impegnati: Provincia di Milano, CIMEP, PIM e DIAP

Obiettivi:

- individuare, costruire e supportare progetti di carattere esplorativo e sperimentale che provengono dai territori
- Intercettare idee e situazioni interessanti e facilitarne la realizzazione.

Attività svolta (anno 2007)

- definizione di criteri per la selezione dei progetti da seguire
 - **I livello:** tutta la residenza realizzata deve essere in locazione a costi controllati, il progetto deve prevedere mix funzionale, sostenibilità ambientale ed energetica, integrazione e riqualificazione territoriale
 - **II livello:** Ampia rete partenariale, varietà di modelli abitativi (in risposta a bisogni differenti), innovazione gestionale (superamento delle tradizionali forme immobiliari)
- individuazione dei progetti da accompagnare (9 progetti già individuati come “candidabili”)
- accompagnamento alla realizzazione di due progetti, assistenza tecnica ai Comuni interessati dagli interventi e attività di promozione finalizzata al reperimento delle risorse utili alla realizzazione dei progetti stessi.

Progetti già selezionati:

- Comune di Cesano Boscone (Progetto Bosco dei Giovani)
- **Comune di Cormano (Progetto Socialcity)**

Progetti Candidabili:

- **Recupero del Villaggio operaio Breda**

PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano



CASA.LAB._un laboratorio per la casa sociale

PROGETTO SOCIALCITY_località Fornasè_Comune di Cormano

Problematica affrontata:

- degrado dell'edificio di edilizia pubblica di proprietà comunale
- isolamento e monofunzionalità del quartiere (quartiere dormitorio)

Obiettivi progettuali:

- due interventi in locazione, uno di natura pubblica l'altro di natura privata ma socialmente orientato. Costruzione di un nuovo edificio ERP (50 alloggi), e demolizione del complesso ERP (44 alloggi) in grave stato di degrado edilizio
- progetto del sistema del verde per un miglioramento della qualità della vita
- riutilizzo di spazi liberi commerciali al piede degli edifici residenziali
- sicurezza del territorio

Aspetti innovativi del progetto:

- integrazione del tema della residenza socialmente orientata a quello della riqualificazione dell'ambito territoriale in cui essa si inserisce;
- connessione tra il centro di Cormano e il quartiere periferico Fornasè;
- compresenza di offerte abitative diverse (proprietà libera, proprietà convenzionata, affitto di libero mercato, locazione calmierata ed edilizia pubblica)

PIANO D'AREA NORD MILANO

La questione abitativa nei Comuni del Nord Milano



L'offerta residenziale come asset strategico per l'abitabilità e la attrattività del territorio

TEMI PER UNA RIFLESSIONE E UNA STRATEGIA SOVRACOMUNALE

- La “manutenzione” del quadro conoscitivo
- La casa come “servizio sociale”
 - *mettere a fuoco il profilo dell'offerta in rapporto alla diversificazione sociale della domanda*
 - *integrare politiche abitative e politiche sociali*
 - *mantenere lo stock nel tempo*
- La qualità ambientale degli insediamenti residenziali e l'efficienza energetica degli edifici
- Il tema della gestione: quali innovazioni? Quali economie di scala a livello sovracomunale?
- La previsione di nuova residenza: la pianificazione urbanistica come strumento di controllo quantitativo e qualitativo

PIANO D'AREA NORD MILANO

Workshop tematico del Gruppo Tecnico di Lavoro
18.03.2008

WS4 | Il sistema fisico ambientale del Nord Milano



Comune di
Bresso



Comune di
Cinisello Balsamo



Comune di
Cologno Monzese



Comune di
Cormano



Comune di
Cusano Milanino



Comune di
Paderno Dugnano



Comune di
Sesto San Giovanni



Provincia di Milano

PIANO D'AREA NORD MILANO
Il Sistema fisico ambientale del Nord Milano

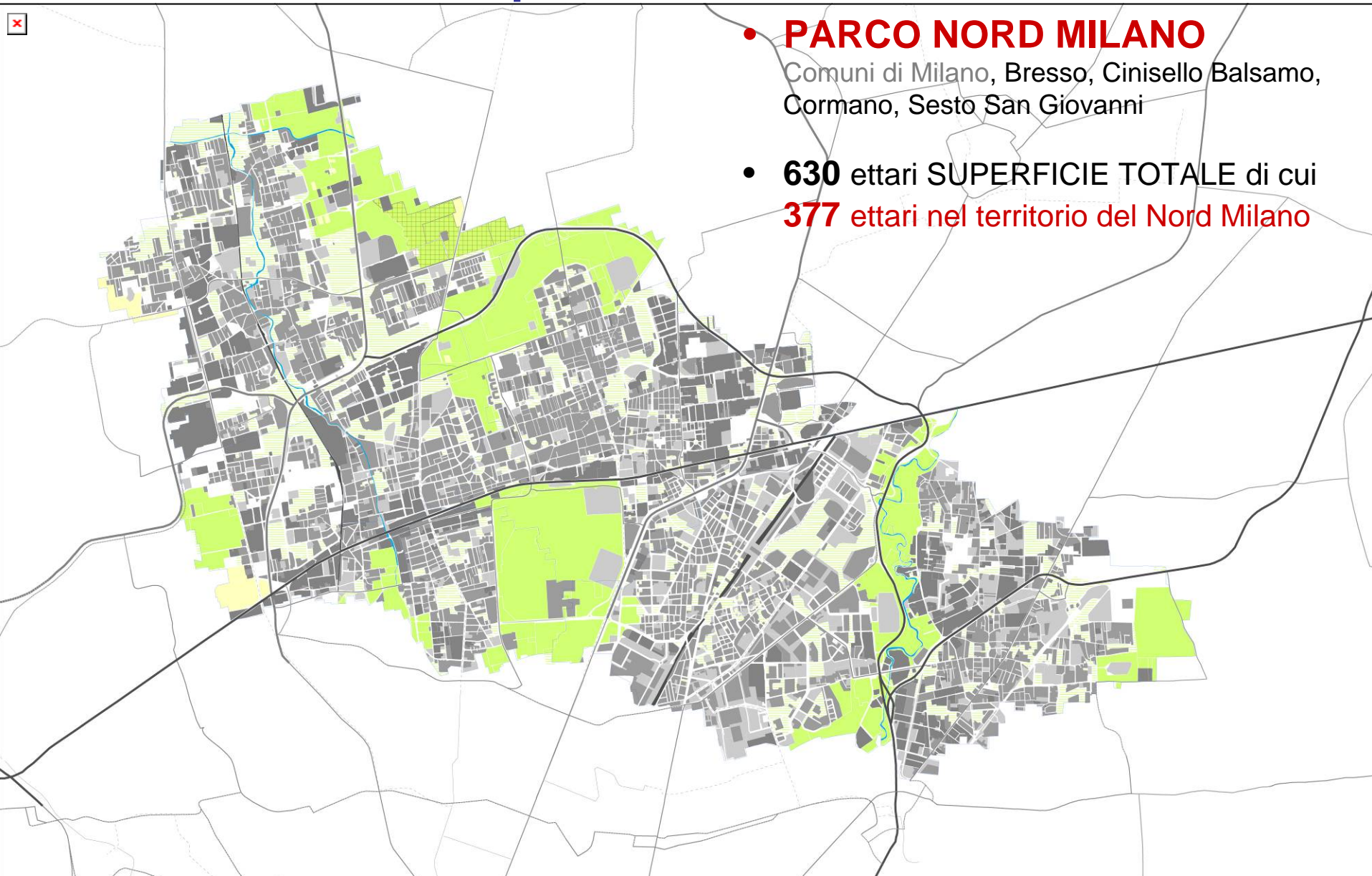


Ordine del giorno:

- **Le aree verdi protette del Nord Milano**
- **Pianificazione territoriale d'area e valorizzazione ambientale del territorio_ questioni aperte**
 - **Verso un disegno territoriale strategico condiviso**
 - **Risorse e opportunità di sviluppo**
- **Il tema delle aree verdi e degli ambiti agricoli nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale Adeguato**
(presentazione a cura dell'Arch. Marco Felisa della Provincia di Milano)



Le aree verdi protette di livello sovralocale



- **PARCO NORD MILANO**
Comuni di Milano, Bresso, Cinisello Balsamo, Cormano, Sesto San Giovanni
- **630** ettari SUPERFICIE TOTALE di cui **377** ettari nel territorio del Nord Milano



Le aree verdi protette di livello sovralocale

- **PARCO GRUGNOTORTO
VILLORESI**

Comuni di Cinisello Balsamo, Cusano Milanino,
Paderno Dugnano, Muggiò, Nova Milanese,
Varedo

- **770** ettari SUPERFICIE TOTALE di cui
502 ettari nel territorio del Nord Milano





Le aree verdi protette di livello sovralocale

- **PARCO DELLA MEDIA VALLE DEL LAMBRO**
Comuni di Brugherio, Cologno Monzese, Sesto San Giovanni
- **268** ettari SUPERFICIE TOTALE di cui **183** ettari nel territorio del Nord Milano



PIANO D'AREA NORD MILANO
Il Sistema fisico ambientale del Nord Milano



Le aree verdi protette di livello sovralocale

- **PARCO DELLA BALOSSA**
Comuni di Bollate, Novate, **Cormano**
- **120** ettari SUPERFICIE TOTALE di cui
25 ettari nel territorio del Nord Milano



PIANO D'AREA NORD MILANO
Il Sistema fisico ambientale del Nord Milano



Le aree verdi protette di livello sovralocale

- **PARCO EST DELLE CAVE**
Comuni di **Cologno Monzese**, Brugherio,
Carugate, Cernusco sul Naviglio, Vimodrone
- **573** ettari SUPERFICIE TOTALE di cui
76 ettari nel territorio del Nord Milano





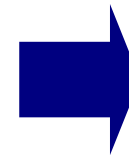
Le aree verdi protette di livello sovralocale

- **Realtà eterogenee**
 - Istituzione e riconoscimento
 - Progettazione
 - Realizzazione attuazione
 - Manutenzione



- **Totale aree soggette a tutela nel Territorio del Nord Milano = mq 11.630.000**

(al lordo delle aree edificate e delle aree occupate da infrastrutture)



20%

della Superficie
Territoriale complessiva

- **Popolazione residente al 2006 Nord Milano = 316.577**



36,7 mq/ab



Aree verdi e Pianificazione Territoriale

- **Rispetto alle diverse realtà presenti sul territorio del Nord Milano la pianificazione territoriale d'area pone 2 questioni principali che attengono:**
 - **All'assetto territoriale e al disegno strategico condiviso delle relazioni territoriali tra le aree protette**
 - **A livello locale (connessioni tra le aree verdi del Nord Milano e tra loro e i centri urbani)**
 - **A livello sovralocale (connessioni con gli altri sistemi ambientali provinciali)**
 - **Agli strumenti e alle risorse per la realizzazione delle aree verdi**





Opportunità e risorse di sviluppo

 Risorse territoriali per la costruzione di un disegno strategico comune

- **Aree verdi attrezzate esistenti di livello locale**

PIANO D'AREA NORD MILANO
Il Sistema fisico ambientale del Nord Milano
Opportunità e risorse di sviluppo



 Risorse territoriali per la costruzione di un disegno strategico comune

- **Corsi d'acqua naturali e artificiali**
 - Fiume Seveso
 - Fiume Lambro
 - Canale Villoresi
 - Martesana

PIANO D'AREA NORD MILANO
Il Sistema fisico ambientale del Nord Milano
Opportunità e risorse di sviluppo



 **Opportunità territoriali per la costruzione di un disegno strategico comune**

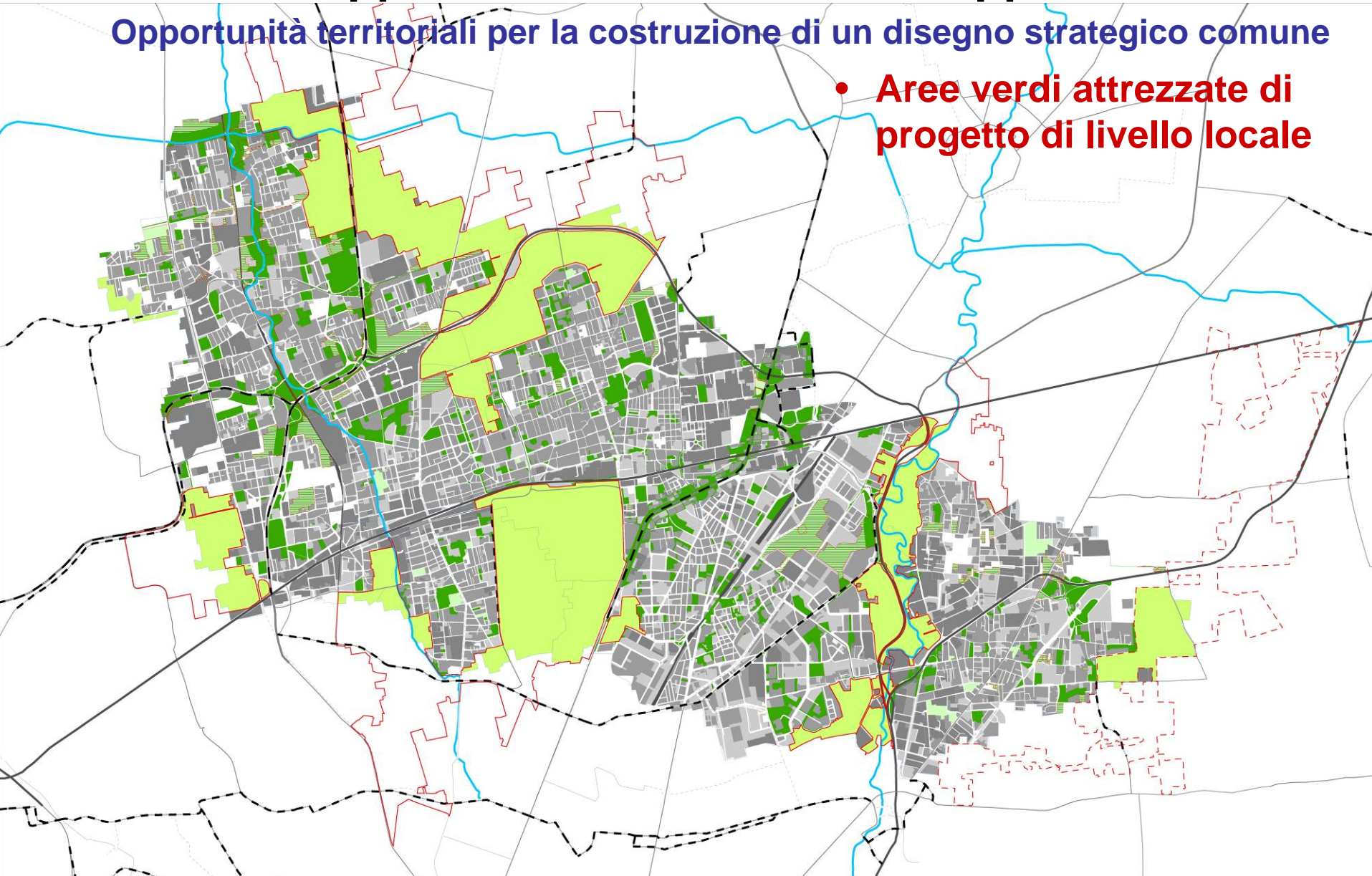
- **Progetti di riqualificazione e potenziamento delle grandi infrastrutture di comunicazione**



Opportunità e risorse di sviluppo

Opportunità territoriali per la costruzione di un disegno strategico comune

- **Area verdi attrezzate di progetto di livello locale**



PIANO D'AREA NORD MILANO

Il Sistema fisico ambientale del Nord Milano

Strumenti e risorse



Sistemi Verdi di Lombardia _ Direzione Generale Agricoltura della Regione Lombardia
Comunicato Stampa Convegno del 12/03/2008

Obiettivi

- Realizzare **boschi planiziali, zone umide, grandi foreste, siepi e filari, forestazione urbana, coltivazioni arboree, percorsi ciclabili, pedonali ed equestri.**
- Sviluppare la **multifunzionalità del territorio rurale** proponendo nuove opportunità di reddito, occupazione e opportunità per gli agricoltori e determinando una crescita culturale e un sensibile miglioramento della qualità della vita per il territorio e i cittadini lombardi.

Aree prioritarie di intervento:

- comprensori privi o scarsi di vegetazione forestale, con priorità per ambiti planiziali, di fondovalle, periurbani, perifluviali;
- aree facenti parte dell'elenco delle zone vulnerabili ai nitrati per la realizzazione di reti ecologiche di valenza regionale, provinciale o tasselli di reti paesistico-ecosistemiche più complesse
- interventi che coinvolgono direttamente le imprese agricole e forestali nella realizzazione e nella gestione in un ottica di riqualificazione diffusa;
- aree di pregio ambientale tutelate dalle leggi vigenti ubicati in prossimità di corpi idrici significativi

PIANO D'AREA NORD MILANO
Il Sistema fisico ambientale del Nord Milano



Strumenti e risorse

Sistemi Verdi di Lombardia _Direzione Generale Agricoltura della Regione Lombardia
Comunicato Stampa Convegno del 12/03/2008

Regole, criteri e condizioni di accesso al finanziamento

- finanziamento ammissibile : 20.000 Euro/ha, aumentato a 30.000 Euro/ha, nelle aree peri-urbane;
- cofinanziamento minimo del 25%;
- la superficie minima finanziabile di ogni progetto dev'essere pari a 5 ettari;
- superficie impermeabilizzata (creazione di strutture e infrastrutture) può raggiungere al massimo il 10% e il relativo finanziamento non potrà superare il 20% dell'importo totale di spesa;
- l'intervento deve prevedere una copertura arborea/arbustiva di almeno il 70% dell'area interessata per le tipologie di bosco e sistemi lineari;
- con densità minima arbustiva/arborea di 1500 piante/ha;
- le aree attrezzate con strutture e infrastrutture leggere devono essere fruibili al pubblico;
- gli interventi non devono diminuire la produttività agricola;
- ciascun intervento deve prevedere un piano di gestione pluriennale e il soggetto gestore;
- gli impianti arborei e arbustivi devono prevedere l'utilizzo esclusivo di specie autoctone;
- garanzia di mantenimento per almeno 30 anni.

PIANO D'AREA NORD MILANO
Il Sistema fisico ambientale del Nord Milano
Strumenti e risorse



Sistemi Verdi di Lombardia_ Direzione Generale Agricoltura della Regione Lombardia
Comunicato Stampa Convegno del 12/03/2008

Progetti pilota già finanziati in Provincia di Milano

- **2006** (55,53 ettari)
 - Arluno, Bellusco, Busnago, Ceriano Laghetto, Cesano Maderno, **Cologno Monzese**, Cusago, Grezzago, Legnano, Milano, Morimondo, Muggiò, **Paderno Dugnano**, Pieve Emanuele, Usmate Velate, Gaggiano.
- **2007** (35,28 ettari)
 - Lentate sul Seveso, Meda, Cabiato, Milano, Barlassina.
- **2008** (85 ettari_2,5 milioni di euro)
 - Buccinasco, Cesano Boscone...
 - *“Nel corso del 2008 l’obiettivo è quello di proseguire la realizzazione dei Sistemi Verdi **attraverso la predisposizione di un bando di livello regionale** che possa coinvolgere in modo sempre più diretto i privati e in particolare gli agricoltori, in linea con quel processo di accompagnamento verso l’agricoltura del post 2013, anno in cui saranno riviste le linee guida della politica agricola comunitaria.”*

PIANO D'AREA NORD MILANO

Il Sistema fisico ambientale del Nord Milano



Strumenti e risorse

Gli ambiti agricoli del Nord Milano
da PTCP Adeguato della Provincia di
Milano

Finanziamenti P.A.C. 2005

