



Provincia
di Milano



Piano d'Area

SUD EST MILANO



CENTRO STUDI



Ottobre 2008

Piano d'Area
SUD EST MILANO

Il presente documento **Piano d'area Sud Est Milano** [CON_32_05] è stato realizzato dal Centro Studi PIM su incarico del Comune di San Donato Milanese, in qualità di capofila dei Comuni del Tavolo Interistituzionale per il PTCP del Sud Est Milano.

Il gruppo di lavoro che ha curato la realizzazione del rapporto è composto da:

Centro Studi PIM

STAFF PIM

Franco Sacchi [Direttore Responsabile], Pierluigi Nobile [capo progetto]
Angelo Armentano, Evelina Saracchi, Alma Grieco

COLLABORATORI ESTERNI

Cesare Benzi, Emilio Guastamacchia, Giovanna D'Angelantonio, Giampiero Spinelli
Andrea Aiello [stage]

Referenti tecnici per il Comune di San Donato Milanese

Area Territorio, Ambiente e Attività Produttive - Servizio Urbanistica

Un particolare ringraziamento va rivolto agli Amministratori ed ai Tecnici dei Comuni del Tavolo Interistituzionale del Sud Est Milano per la collaborazione prestata ai fini dello svolgimento della presente attività.

INDICE

Il perché di un Piano d'area per il Sud Est Milano **5**

SCENARI E DINAMICHE TERRITORIALI DI RIFERIMENTO

Quadro socio economico territoriale **9**

1 AREA D'INDAGINE	9
2 POPOLAZIONE	10
3 TERRITORIO	13
4 ECONOMIA	18
4.1 Caratteri generali	18
4.2 Specializzazione e dinamica settoriale	24

Condizioni di riferimento: piani, programmi, attese **27**

5 CONDIZIONI DI RIFERIMENTO: OBIETTIVI E POLITICHE DELLA PIANIFICAZIONE SOVRALocale	28
5.1 Stato della pianificazione locale [situazione giugno 2006]	34
6 ATTESE DI RILEVANZA SOVRALocale DEI COMUNI	36
6.1 Carpiano	36
6.2 Cerro al Lambro	37
6.3 Colturano	38
6.4 Dresano	39
6.5 Mediglia	40
6.7 Melegnano	41
6.8 Pantigliate	43
6.8 Paullo	43
6.9 Peschiera Borromeo	45
6.10 San Colombano al Lambro	46
6.11 San Donato Milanese	47
6.12 San Giuliano Milanese	48
6.13 San Zenone al Lambro	50
6.14 Tribiano	51
6.15 Vizzolo Predabissi	52
7 SCHEDE PROGETTI DI RILEVANZA SOVRALocale	54

Temi di discussione **67**

8 MOBILITÀ	69
8.1 Assetto infrastrutturale esistente nel Sud-Est Milano	69
8.2 Previsioni infrastrutturali del Sud Est Milano	69
9 USO DEL SUOLO	74
10 SPAZI APERTI	77
10.1 Funzione agricola nei PRG	77

10.2 Rilievo dei Parchi e Aree protette	77
10.3 Ambiti agricoli e PTCP	77
10.4 Il valore degli spazi aperti	78
11 SERVIZI E CENTRALITÀ URBANE	81
12 SUD EST: IMMAGINE E TEMI	85
12.1 Struttura e articolazione territoriale	85
12.2 Temi di discussione proposti	86

CRITERI, TEMI, PROPOSTE PROGETTUALI

Elementi progettuali **91**

13 IL QUADRO DEI TEMI TERRITORIALI	93
14 GLI OBIETTIVI STRATEGICI PER IL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI	96
15 FRUIZIONE E VALORIZZAZIONE DELL'AMBIENTE RURALE: INDIVIDUAZIONE DI UNA RETE CICLABILE	97
15.1 Potenzialità ed obiettivi	97
15.2 Riferimenti per la definizione della rete della ciclabilità	100
15.3 Il progetto MiBici	101
15.4 Lo "Studio di fattibilità per il miglioramento delle percorrenze ciclabili di accesso all'Idroscalo"	101
16 GLI INDIRIZZI DI CARATTERE GENERALE PER IL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI	102
16.1 Aree residenziali	103
16.2 Aree produttive	104
16.3 Aree commerciali	104
17 INDIRIZZI PER IL COORDINAMENTO TRA SISTEMA INSEDIATIVO E SISTEMA AMBIENTALE	106

Approfondimento progettuale: fruizione degli spazi aperti **111**

ALLEGATO CARTOGRAFICO

TAV 1 IL TERRITORIO DEI PROGETTI. PRINCIPALI CARATTERISTICHE DELL'ASSETTO TERRITORIALE
TAV 2 STRUTTURA E ARTICOLAZIONE TERRITORIALE
TAV 3 TEMI TERRITORIALI RILEVANTI
TAV 4 INDIRIZZI PER IL COORDINAMENTO TRA SISTEMA INSEDIATIVO E SISTEMA AMBIENTALE - Ambito A
TAV 5 INDIRIZZI PER IL COORDINAMENTO TRA SISTEMA INSEDIATIVO E SISTEMA AMBIENTALE - Ambito B
TAV 6 INDIRIZZI PER IL COORDINAMENTO TRA SISTEMA INSEDIATIVO E SISTEMA AMBIENTALE - Ambito C
TAV 7 SINTESI DELLE OPPORTUNITÀ TERRITORIALI
TAV 8 LA RETE PER LA FRUIZIONE DELL'AMBIENTE RURALE
TAV 9 LA RETE CICLABILE DEL PROGETTO MIBICI

Il perché di un Piano d'area per il Sud Est Milano

Nell'ambito del processo di adeguamento del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), ai sensi dell'art. 26 della LR 12/2005, la Provincia di Milano ha sollecitato le comunità locali affinché assumano un ruolo propositivo attraverso la formalizzazione di atti e strumenti finalizzati a definire indicazioni, attese e interessi di valenza sovracomunale.

Accogliendo tale sollecitazione, i Comuni costituenti il Tavolo Interistituzionale del PTCP del Sud Est Milano (Carpiano, Cerro al Lambro, Colturano, Dresano, Mediglia, Melegnano, Pantigliate, Paullo, Peschiera Borromeo, San Colombano al Lambro, San Donato Milanese, San Giuliano Milanese, San Zenone al Lambro, Tribiano, Vizzolo Predabissi) hanno sottoscritto, insieme alla Provincia di Milano, nel novembre 2005, un Accordo di Collaborazione per la redazione di un Piano d'area, chiamato a mettere a sistema processi territoriali, esigenze, aspettative ed acquisire l'adesione partecipata delle comunità locali al fine di gestire in forma coordinata le trasformazioni dell'area.

Il Comune di San Donato Milanese, designato come Comune capofila del Tavolo Interistituzionale, ha affidato al Centro Studi PIM, nel dicembre 2005, l'incarico per la redazione Piano d'Area.

Il Piano d'Area, soprattutto in questa speciale congiuntura caratterizzata dal simultaneo adeguamento del PTCP e dei piani urbanistici comunali ai requisiti della legge regionale per il governo del territorio, rappresenta un "ponte" in grado di attivare un circuito di reciproco e continuo (ri)-orientamento/alimentazione tra la pianificazione territoriale e tematica di scala vasta e le scelte urbanistiche di rilevanza sovra comunale.

In particolare, il Piano d'area si propone di divenire quadro di riferimento in grado di:

- esprimere indirizzi strategici e orientamenti per l'azione condivisi dai Comuni ricadenti all'interno del Tavolo Interistituzionale;
- definire politiche coordinate e condivise per le scelte di pianificazione territoriale, in grado di disegnare l'assetto futuro del territorio del Sud Est Milano, con particolare riferimento al sistema insediativo, infrastrutturale e dei servizi e delle aree non urbanizzate;
- favorire l'individuazione e l'attivazione di progetti strategici, di rilevanza sovracomunale, da sviluppare nel medio-breve periodo.

Il processo di costruzione del Piano d'Area si è articolato nelle seguenti fasi di lavoro.

- La prima fase, condotta attraverso l'elaborazione di materiali messi a disposizione del Sistema Informativo Territoriale del PIM e integrata attraverso interviste a tecnici e amministratori locali, è stata dedicata alla ricognizione dei caratteri distintivi del territorio, con particolare riferimento ai sistemi insediativo, infrastrutturale, ambientale e al quadro socio-economico locale; alla restituzione della mappa dei piani, dei programmi e delle "attese" dei principali attori locali e sovra-locali; all'enucleazione delle questioni strategiche da proporre per la discussione interistituzionale. Questa fase ha portato all'elaborazione del documento "Materiali per il Piano d'Area del Sud Est Milano" (settembre 2006).
- La seconda fase, alimentata dalle osservazioni e dalle proposte emerse durante la discussione entro il Tavolo Interistituzionale, è stata dedicata alla definizione di una prima proposta progettuale, con particolare riferimento sia agli obiettivi di ordine generale sia alla più specifica proposizione di indirizzi per la riorganizzazione del sistema insediativo e dei servizi, delle infrastrutture e della mobilità, della fruizione e valorizzazione dell'ambiente rurale e degli spazi aperti. Questa fase trova sintesi nel documento "Piano d'Area del Sud Est Milano. Proposta progettuale" (dicembre 2007).
- La terza fase, riprendendo, riorganizzando e integrando i materiali precedentemente elaborati e raccogliendo i suggerimenti provenienti dai Comuni, si è incaricata di redigere il Piano d'area nella versione finale. Il presente documento "Piano d'Area Sud Est Milano" (ottobre 2008) riprende dunque il quadro conoscitivo precedentemente delineato, approfondisce le questioni strategiche per lo sviluppo dell'area, definisce puntualmente le proposte progettuali e le indicazioni condivise sui temi che costituiscono contributo per l'adeguamento del PTCP e per la formazione dei PGT dei Comuni.

Scenari e dinamiche territoriali

1

Quadro socio economico territoriale

1 AREA D'INDAGINE

Questa parte si propone di analizzare alcuni aspetti utili alla redazione del Piano d'Area dell'ambito Sud Est Milano: si tratta di informazioni che si collocano ad una scala intermedia tra quella provinciale e quella comunale, fornendo in questo modo una lettura ed interpretazione delle dinamiche che interessano un ambito sovralocale caratterizzato da elementi di omogeneità territoriale.

L'area d'indagine è costituita dai 15 comuni del Tavolo Interistituzionale Sud Est Milano ovvero Carpiano, Cerro al Lambro, Colturano, Dresano, Mediglia, Melegnano, Pantigliate, Paullo, Peschiera Borromeo, San Colombano al Lambro, San Donato Milanese, San Giuliano Milanese, San Zenone al Lambro, Tribiano e Vizzolo Predabissi (cfr. Figura 1).

In particolare il quadro conoscitivo delle principali caratteristiche e delle principali dinamiche socio - economiche del Sud Est Milano riguarda: la distribuzione della popolazione sul territorio ed i mutamenti demografici (cfr. capitolo 2), le modalità di "occupazione" del territorio (cfr. capitolo 3), la capacità del territorio di creare occupazione in base alle proprie vocazioni economiche (cfr. capitolo 4).

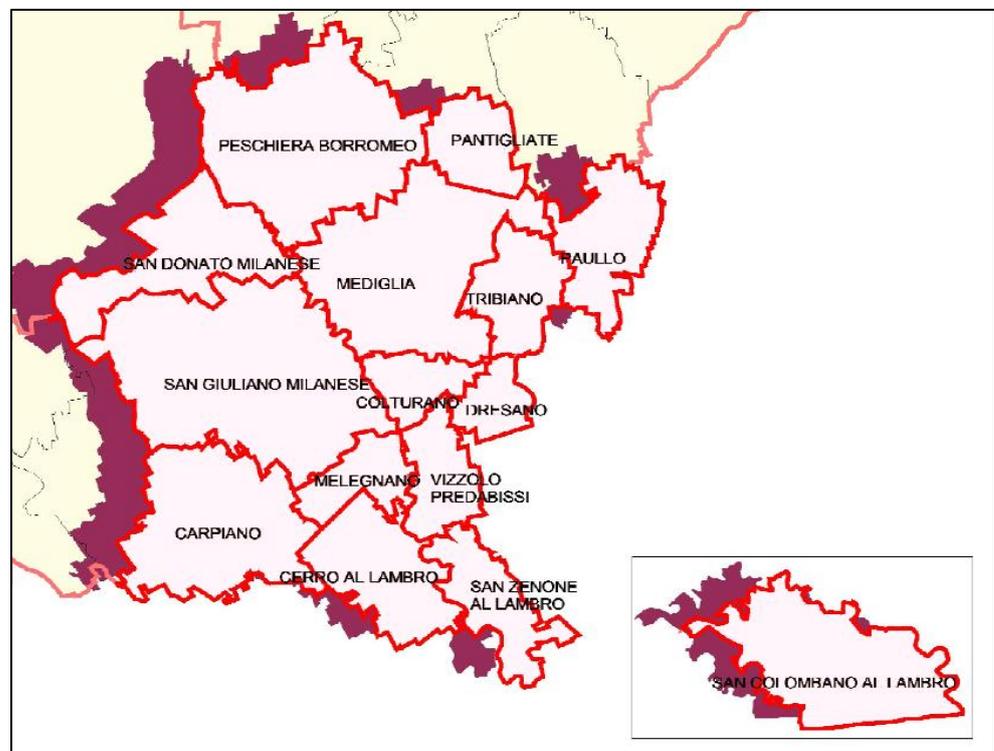


Figura 1. L'area oggetto di indagine

2 POPOLAZIONE

Le Tabelle 1 e 2. indicano le modalità di insediamento della popolazione e la dinamica demografica del Sud Est Milano.

Come si può notare dall'esame della Tabella 1, il **Sud Est Milano è un'area poco densamente popolata** (902,1 ab/kmq), almeno rispetto alla media provinciale (1949,8 ab/kmq se si considera il capoluogo e 1420,6 ab/kmq se non lo si prende in considerazione) e al capoluogo (7188,1 ab/kmq): si tratta, comunque, di una densità nettamente superiore a quella della confinante provincia di Lodi (267,3 ab/kmq), caratterizzata - come noto - da modalità insediative tipiche di una società ancora largamente basata sullo sfruttamento di risorse agricole.

La dinamica demografica fa registrare tassi di crescita fortemente positivi (+4,4% nel periodo intercensuario e +5,9% tra il 2001 ed il 2005), superiori sia alle medie provinciali (se si considera il capoluogo, -0,8% nel periodo intercensuario e +4,4% tra il 2001 ed il 2005; se non lo si considera, +3,4% nel periodo intercensuario e +4,5% tra il 2001 ed il 2005) che a quelli che si registrano nel comune di Milano (-8,3% nel periodo intercensuario e +4,2% tra il 2001 ed il 2005).

Il fatto che solo la provincia di Lodi faccia registrare tassi di crescita demografica ancora superiori (+7,4% nel periodo intercensuario e +6,8% tra il 2001 ed il 2005) fa comprendere come **si assista ad uno spostamento progressivo della popolazione dall'area metropolitana milanese ad aree tradizionalmente considerate più periferiche.**

	<i>Superficie (kmq)</i>	<i>Popolazione residente 2005</i>	<i>Densità 2005</i>
Sud Est Milano	179,9	162.252	902,1
Milano	182,1	1.308.735	7.188,1
Provincia di Milano	1984,4	3.869.037	1.949,8
Provincia di Milano (capoluogo escl.)	1.802,3	2.560.302	1.420,6
Provincia di Lodi	782,4	209.461	267,7

Tabella 1. Superficie, popolazione residente e densità, 2005

	<i>Popolazione residente 1991</i>	<i>Popolazione residente 2001</i>	<i>Popolazione residente 2005</i>	<i>Δ% Pop res 1991-2001</i>	<i>Δ% Pop res 2001-2005</i>
Sud Est Milano	146.828	153.217	162.252	4,4	5,9
Milano	1.369.295	1.256.211	1.308.735	-8,3	4,2
Provincia di Milano	3.738.685	3.707.210	3.869.037	-0,8	4,4
Provincia di Milano (capoluogo escl.)	2.369.390	2.450.999	2.560.302	3,4	4,5
Provincia di Lodi	184.025	197.672	209.461	7,4	6,0

Tabella 2. Dinamica della popolazione residente, 1991-2005

Inoltre, come si evince dall'analisi della Figura 2., il pattern di trasferimento della popolazione dalle aree centrali alle aree periferiche si ripropone anche all'interno del territorio oggetto di analisi, dato che **tendono a crescere meno della media provinciale i centri urbani tradizionalmente più densamente abitati** (San Donato Milanese e Melegnano) mentre crescono più della media provinciale quelli meno densamente abitati (i rimanenti ad eccezione di San Colombano al Lambro, San Giuliano Milanese e Vizzolo Predabissi).

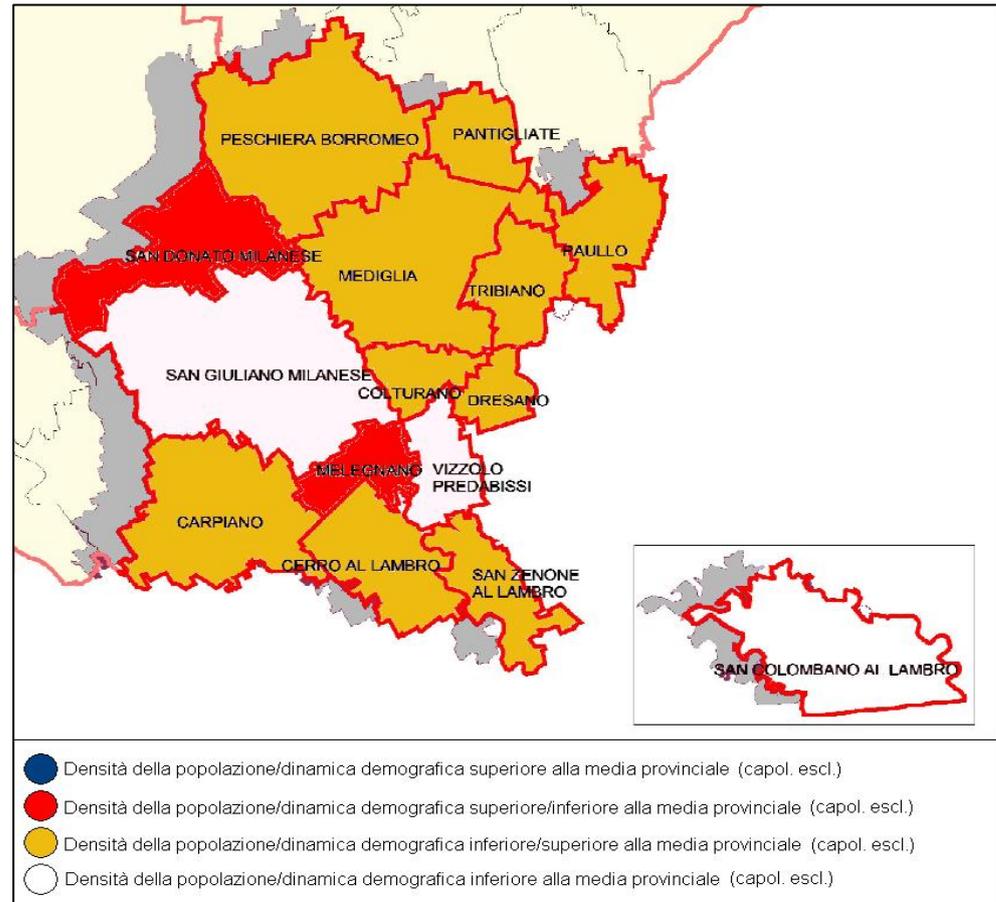


Figura 2. Densità della popolazione residente e dinamica demografica, 1991-2005

L'analisi della Tabella 3. e della Figura 3. consente, infine, di mettere in evidenza i principali fattori che determinano la crescita demografica del Sud Est Milano nel breve periodo ovvero tra il 2001 ed il 2005¹. Come si può notare, in tutti gli ambiti territoriali considerati la componente principale della crescita demografica è attribuibile a movimenti migratori dall'estero, seguiti da movimenti migratori interni e dalla variazione del saldo naturale: tuttavia, rispetto a questo pattern, il Sud Est Milano si caratterizza per un saldo naturale e un saldo migratorio interno che presentano tassi di crescita superiori a quelli delle altre aree e, per contro, da un saldo migratorio estero caratterizzato da tassi di crescita inferiori a quelli delle altre aree. È pertanto verosimile **ipotizzare che questa area sia abitata in misura maggiore da persone giovani** (il che garantisce tassi di natalità superiori alle medie provinciali) e/o da individui italiani che trovano più conveniente abitare in aree più periferiche, verosimilmente attratte da prezzi delle abitazioni/qualità della vita inferiori/superiore alle medie provinciali (il che garantisce tassi di migrazione interna superiori alle medie provinciali): la popolazione straniera immigrata sembra invece preferire - quale luogo di residenza - l'area metropolitana milanese.

	<i>Saldo naturale</i>	<i>Saldo migratorio (interno)</i>	<i>Saldo migratorio (estero)</i>	<i>Dinamica demograf.</i>
Sud Est Milano	1,2	1,7	3,0	5,9
Milano	-0,5	-0,7	5,6	4,4
Provincia di Milano	0,3	0,6	3,5	4,4
Provincia di Milano (capoluogo escluso)	0,7	1,2	1,2	4,4

Tabella 3. Fattori determinanti la dinamica demografica di breve periodo, 2001-2005

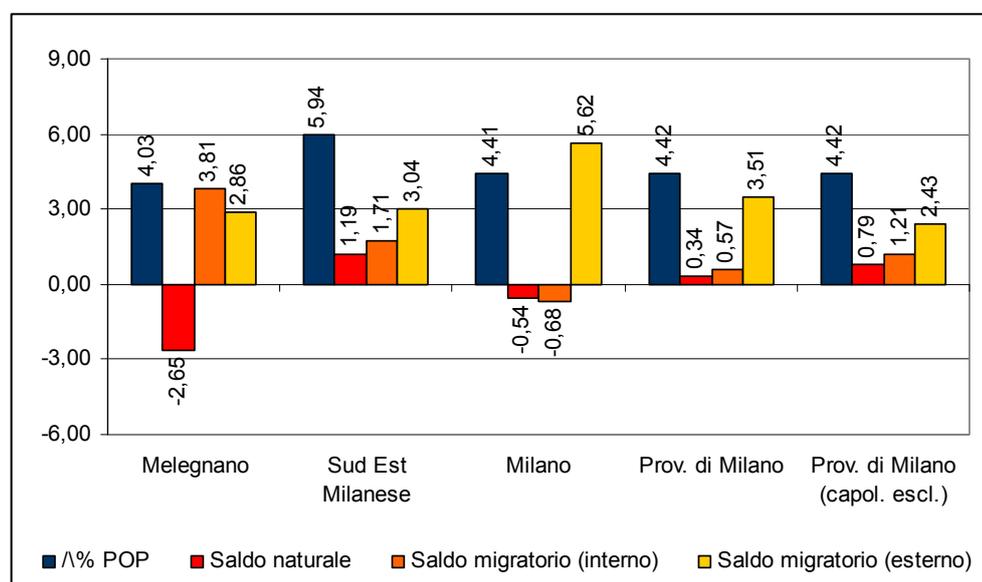


Figura 3. Fattori determinanti la dinamica demografica di breve periodo, 2001-2005

¹ A differenza tra i tassi di crescita mostrati in Tabella 3 e Figura 3 e quelli presentati in Tabella 2 sono dovuti al fatto che, nel primo caso i tassi di variazione sono calcolati al momento della rilevazione dei movimenti anagrafici (31 dicembre 2001) mentre nel secondo caso i tassi di variazione sono calcolati rispetto al dato censuario (20 ottobre 2001).

3 TERRITORIO

La sintesi delle principali modalità di utilizzazione del territorio del Sud Est Milano sono presentate in Tabella 4.

Come si può notare, il Sud Est Milano è caratterizzato da una quota di suolo occupato² nettamente inferiore (21%) a quella che si registra a livello provinciale (34%). Siamo quindi di fronte ad **un'area che**, pur comprendendo comuni come Melegnano, San Donato Milanese e Peschiera, i quali registrano un'occupazione di suolo superiore alla media provinciale, **conferma, ancora, una rilevante percentuale di aree libere non impegnate ad uso urbano.**

Negli anni Ottanta-Novanta si è vista una crescita significativa dell'intera area attestata su una media che sfiora il 28% nel periodo 1981-1998, superiore di oltre dieci punti alla media provinciale.

Un apporto a questa crescita deriva dallo sviluppo urbano che ha interessato in modo all'incirca analogo tutte le funzioni dalla residenza ai servizi alle attività economiche con una caratterizzazione, in quest'ultimo caso, concernente la logistica, il direzionale ed il commercio.

La crescita urbana, seppure in maniera contenuta, è proseguita anche durante la prima parte degli anni duemila. L'incremento medio del suolo urbanizzato nel periodo 1998/2005 nell'area è pari al 7%. Il processo non risulta omogeneo. La dinamica di crescita risulta fortemente articolata con comuni, pur di non grande dimensione, che hanno sostanzialmente esaurito le previsioni di sviluppo contenute nei piani urbanistici. In complesso le disponibilità offerte dagli strumenti urbanistici comunali vigenti (al 2005) consentono, per l'intera area, una crescita di oltre il 23%; conseguenza di tale sviluppo sarà quella di portare l'insieme delle aree urbane (esistenti e previste) a poco meno del 28% rispetto al 21% registrato come suolo urbanizzato al 1998 e del 22,4 % al 2005. Naturalmente all'interno dell'area si evidenziano situazioni differenti a secondo della vicinanza dei comuni rispetto al capoluogo ed alle direttrici di penetrazione verso Milano. Per quanto attiene le modalità di occupazione del suolo, la quota riservata ad attività economiche³ si pone ad un livello leggermente inferiore alla media provinciale (21,8% contro 23,3%), con una significativa presenza di funzioni direzionali, concentrate in prevalenza nel comune di San Donato Milanese, mentre sempre più vasta è la porzione di suolo urbanizzato occupato da insediamenti legati al settore del trasporto e magazzinaggio, spiccano in particolare le aree di Francolino di Carpiano e di Sesto Ulteriano a San Giuliano Milanese.

	<i>Sud Est Milano</i>	<i>Provincia di Milano</i>
Quota di suolo occupato	21,0	34,3
Quota di suolo occupato da attività economiche	21,8	23,3

Tabella 4. Modalità di utilizzazione del territorio, 1998

² La quota di suolo occupato è definita come rapporto tra superficie urbanizzata/superficie territoriale.

³ La quota di suolo occupato da insediamenti produttivi è definita dal rapporto tra insediamenti produttivi e superficie urbanizzata.

La forma del sistema urbano e la distribuzione delle principali funzioni dell'area sono rappresentati nella tavola di sintesi del mosaico dei PRG dove è ben evidenziata la consistente presenza della residenza e una certa dispersione della attività produttive. Si distingue il maggiore addensamento, formato dai nuclei di Peschiera Borromeo, San Donato Milanese e San Giuliano Milanese, con il primo nucleo sorto attorno alla Paullese, il secondo compreso tra Paullese ed Emilia, il terzo connesso al secondo a formare una sistema lineare lungo la stessa Emilia. Melegnano ed i comuni circostanti - Vizzolo Predabissi, Cerro al Lambro e San Zenone al Lambro) - sono un'altra parte del sistema insediativo, con Melegnano che rappresenta lo snodo tra la direttrice di penetrazione e gli assi tangenziali. Lungo la Paullese si affacciano Pantigliate, le frazioni di Mediglia e, più arretrato Paullo. Nell'ampio spazio aperto delimitato dalle infrastrutture viarie si collocano i nuclei di Colturano, Dresano e Tribiano, mentre più isolato, all'estremo ovest si trova Carpiano ed a una certa distanza da questo sistema territoriale vi è San Colombano al Lambro, tra lodigiano e pavese.

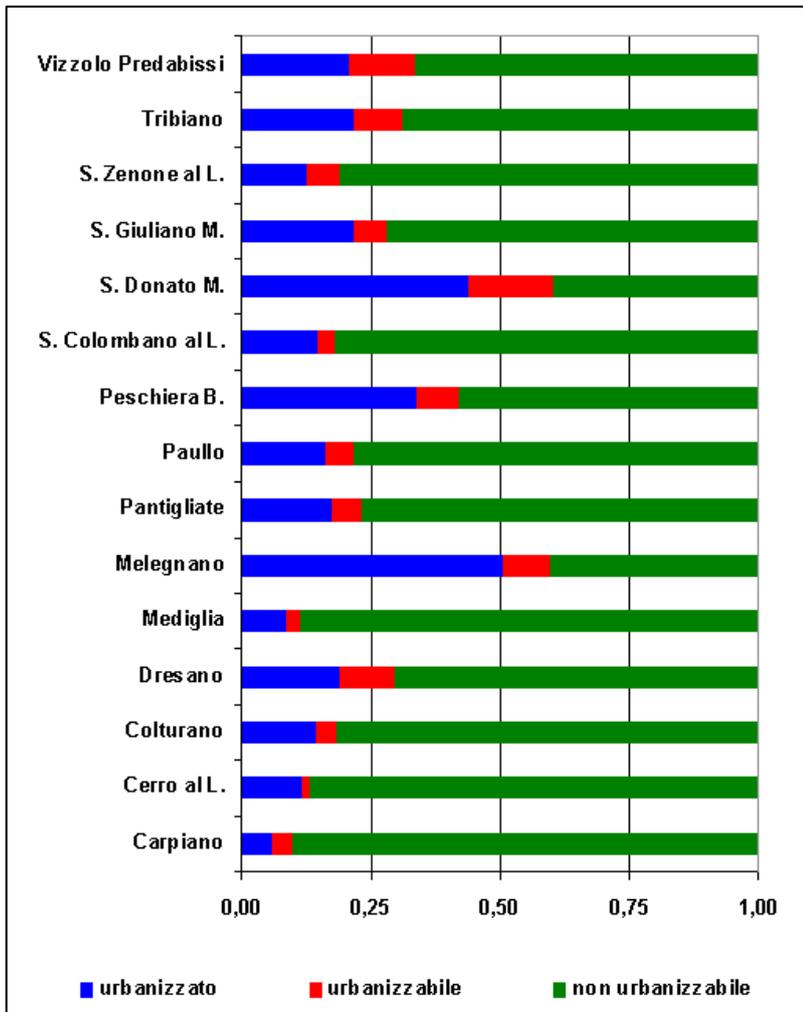
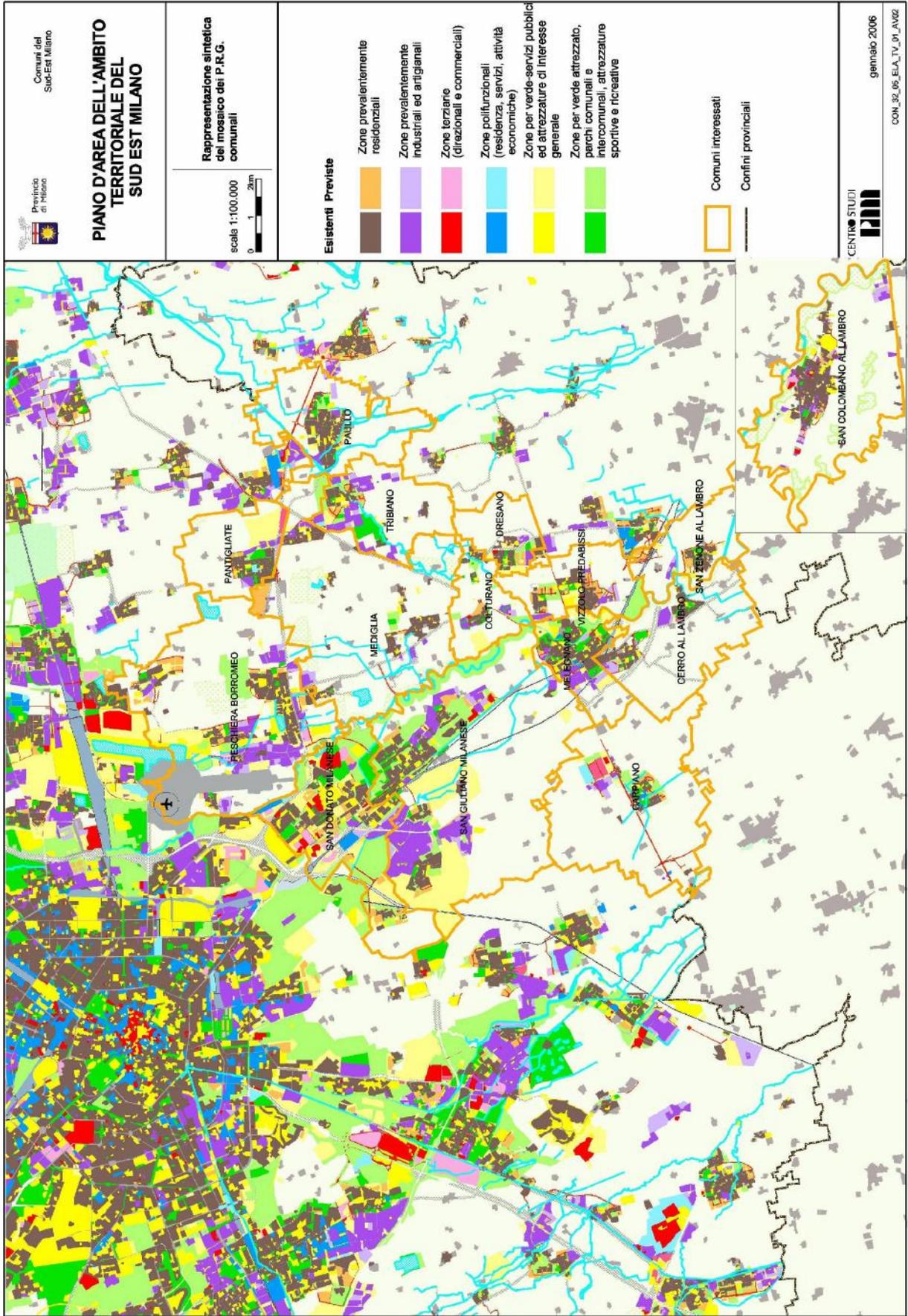


Figura 4. Suolo urbanizzato, urbanizzabile e libero nell'area Sud Est Milano (1998)



Più articolate sono le considerazioni relative all'occupazione del suolo ad uso residenziale (cfr. Tabelle 5 e 6 e Figura 5).

Come si può notare, la pressione residenziale⁴ nel Sud Est Milano (0,946) è nettamente inferiore a quella misurata in provincia di Milano (0,974 se si considera il capoluogo, 0,963 se non lo si considera) e nel capoluogo (0,991): si pone su livelli leggermente superiori solo ai valori registrati in una provincia agricola - e quindi a bassa pressione residenziale - come la provincia di Lodi (0,933).

La dinamica della pressione residenziale⁵ mostra una crescente pressione sul patrimonio abitativo disponibile, anche se tale crescita (+1,9%) è nettamente inferiore a quella che si registra sia in provincia di Milano (+5,3% se si considera il capoluogo, +3,2% se non lo si considera) che nel capoluogo (+8,1%): anche in questo caso, solo in provincia di Lodi la dinamica della pressione residenziale è più contenuta (+1,7%).

	<i>Famiglie 2001</i>	<i>Abitazioni 2001</i>	<i>Pressione residenziale 2001</i>
Sud Est Milano	60.220	63.686	0,946
Milano	588.197	593.270	0,991
Provincia di Milano	1.541.435	1.582.693	0,974
Provincia di Milano (capoluogo escluso)	953.238	989.423	0,963
Provincia di Lodi	77.979	83.608	0,933

Tabella 5. Pressione residenziale, 2001

	<i>Δ% Famiglie 1991-2001</i>	<i>Δ% Abitazioni 1991-2001</i>	<i>Δ% Pressione residenziale 1991-2001</i>
Sud Est Milano	16,0	14,2	1,9
Milano	0,7	-7,4	8,1
Provincia di Milano	8,5	3,2	5,3
Provincia di Milano (capoluogo escluso)	14,0	10,8	3,2
Provincia di Lodi	16,3	14,6	1,7

Tabella 6. Dinamica della pressione residenziale, 1991-2001

⁴ L'indice di pressione residenziale è definito come:

$$Pr es Re s = \frac{Fam}{AbTot}$$

in cui Fam rappresenta il numero delle famiglie e AbTot rappresenta il numero delle abitazioni totali.

⁵ La dinamica della pressione residenziale è invece come differenza tra variazione percentuale delle famiglie e variazione percentuale delle abitazioni totali, ovvero come:

$$\Delta Pr es Re s = \left\{ \left[\frac{Fam_{i1} - Fam_{i0}}{Fam_{i0}} \right] \cdot 100 \right\} - \left\{ \left[\frac{AbTot_{i1} - AbTot_{i0}}{AbTot_{i0}} \right] \cdot 100 \right\}$$

in cui, come in precedenza, Fam rappresenta il numero delle famiglie e AbTot rappresenta il numero delle abitazioni totali.

L'analisi della Figura 5 mostra poi che, per quanto riguarda l'occupazione del suolo per motivi residenziali, sono i comuni di dimensioni minori - spesso confinanti con i comuni più centrali, in cui sono localizzate le principali attività economiche - quelli sottoposti ad una maggiore e crescente pressione residenziale.

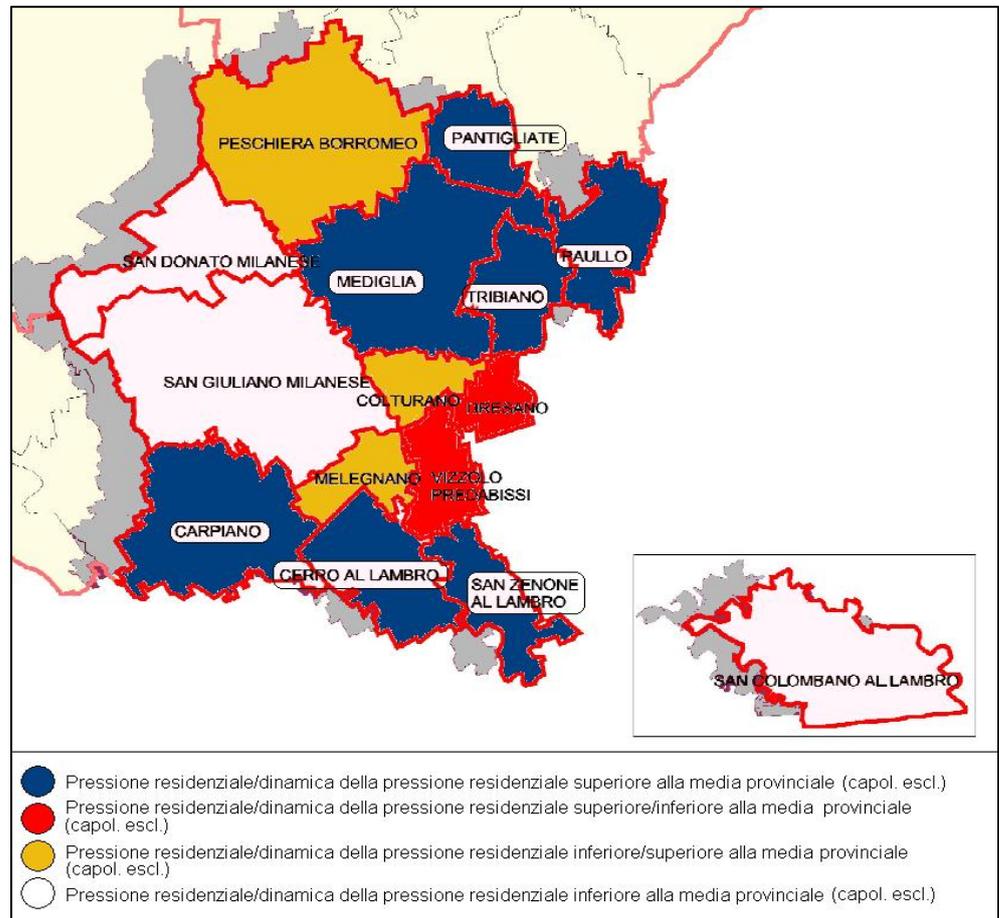


Figura 5. Pressione residenziale e dinamica della pressione residenziale, 1991-2001

4 ECONOMIA

4.1 Caratteri generali

Le Tabelle 7, 8 e le Figure 6, 7 mettono in evidenza i principali caratteri dell'economia del Sud Est Milano.

In primo luogo, si può notare che l'indice di occupazione⁶ (42,7 addetti per 100 residenti) è più elevato della media provinciale senza il capoluogo (40,0 addetti per 100 residenti) e della provincia di Lodi (32,3 addetti per 100 residenti): si tratta di un valore inferiore a quello della media provinciale (48,3 addetti per 100 residenti), per la nota capacità di creare occupazione della città di Milano (64,4 addetti per 100 residenti).

La dinamica intercensuaria dell'occupazione fa registrare tassi di crescita positivi in tutti gli ambiti territoriali considerati, ma nel Sud Est Milano (+11,4%) risulta superiore alla media provinciale (+7,5% se si considera il capoluogo, +8,6% se non lo si considera) e ai valori registra nel comune di Milano (+6,2%): solo la provincia di Lodi fa registrare performance migliori (+18,5%).

	<i>Indice di occupazione</i>	<i>Tasso di industrializzazione</i>	<i>Tasso di terziarizzazione</i>
Sud Est Milano	42,7	15,8	26,8
Milano	64,4	10,0	54,3
Provincia di Milano	48,3	15,0	33,3
Provincia di Milano (capoluogo escluso)	40,0	17,6	22,5
Provincia di Lodi	32,3	12,5	19,9

Tabella 7. Indicatori di sviluppo economico, 2001

	<i>Δ% Occ. totale 1991-2001</i>	<i>Δ% Occupazione ind. 1991-2001</i>	<i>Δ% Occupazione terz. 1991-2001</i>
Sud Est Milano	11,4	-9,8	29,4
Milano	6,2	-32,5	18,8
Provincia di Milano	7,5	-17,4	24,5
Provincia di Milano (capoluogo escluso)	8,6	-11,7	32,2
Provincia di Lodi	18,5	-0,8	35,0

Tabella 8. Dinamica dell'occupazione totale, industriale e terziaria, 1991-2001

⁶ Dato da rapporto tra addetti e popolazione residente.

L'analisi della Figura 5 mostra poi che, per quanto riguarda l'occupazione del suolo per motivi residenziali, sono i comuni di dimensioni minori - spesso confinanti con i comuni più centrali, in cui sono localizzate le principali attività economiche - quelli sottoposti ad una maggiore e crescente pressione residenziale.

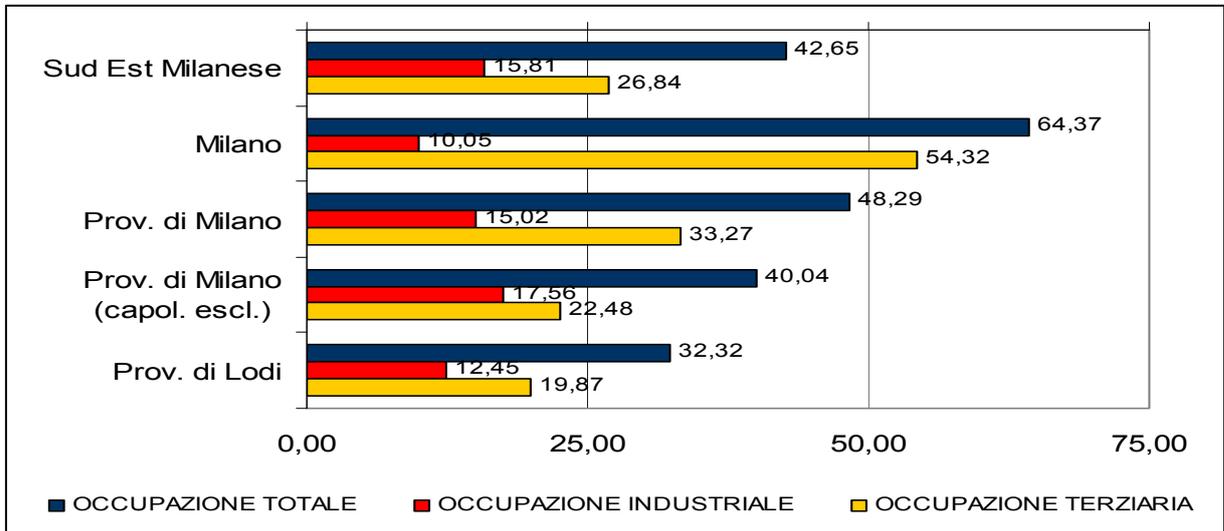


Figura 6. Indicatori di sviluppo economico, 2001

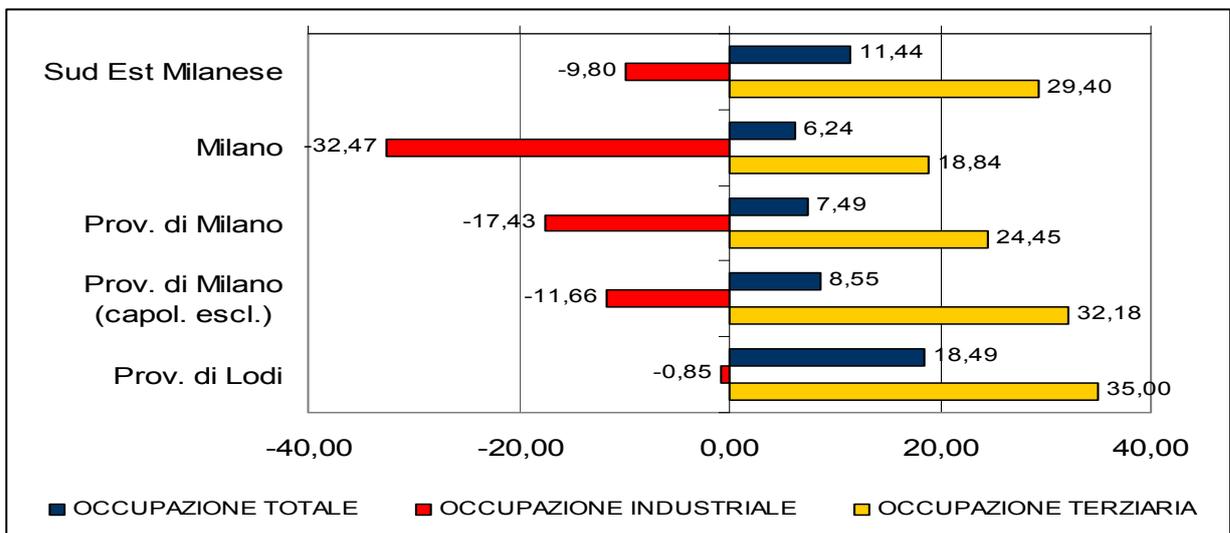


Figura 7. Dinamica degli indicatori di sviluppo economico, 1991-2001

Come si può notare dall'esame della Figura 8, i comuni di San Donato Milanese, Peschiera Borromeo, Tribiano e Vizzolo Predabissi svolgono un ruolo trainante nella misura in cui garantiscono indici di occupazione superiori e dinamiche più soddisfacenti della media provinciale. I comuni di San Giuliano Milanese e Melegnano fanno registrare tassi di crescita dell'occupazione inferiori alla media provinciale. I rimanenti comuni, tradizionalmente periferici per l'economia dell'area (partendo infatti da indici di occupazione piuttosto contenuti), hanno fatto registrare tassi di crescita superiori alla media provinciale.

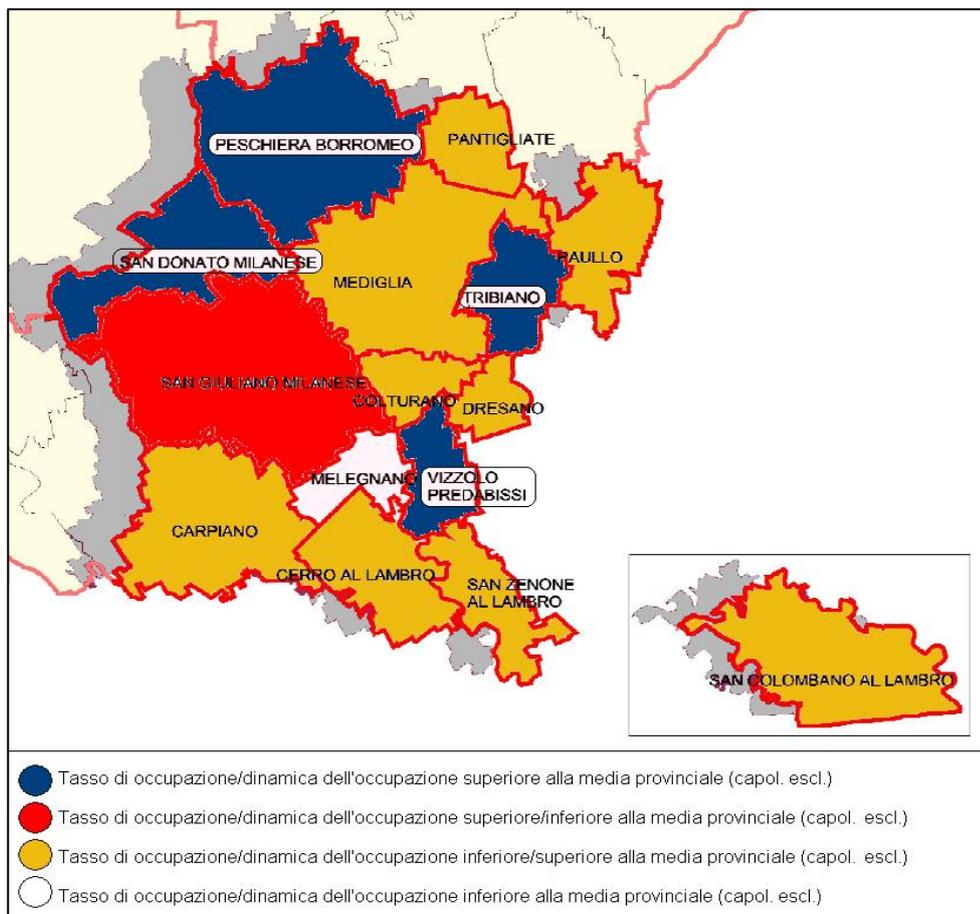


Figura 8. Tasso di occupazione e dinamica dell'occupazione totale, 1991-2001

In secondo luogo, è possibile evidenziare come il tasso di industrializzazione⁷ (15,8 addetti industriali per 100 residenti) sia inferiore alla media provinciale senza il capoluogo (17,6 addetti industriali per 100 residenti): si tratta, tuttavia, di un valore superiore alla media provinciale (15,0 addetti industriali per 100 residenti) e al capoluogo (10,0 addetti industriali per 100 residenti), territori per i quali il peso dei servizi è preponderante; in modo analogo, si tratta di valori superiori anche a quelli registrati in una provincia a vocazione agricola come la provincia di Lodi (12,5 addetti industriali per 100 residenti).

Infine, il tasso di terziarizzazione⁸ (26,8 addetti al terziario per 100 residenti) fa registrare valori superiori alla media provinciale senza il capoluogo (22,5 addetti al terziario per 100 residenti) e alla provincia di Lodi (19,9 addetti al terziario per 100 residenti), ma - come prevedibile - inferiori alla media provinciale (33,3 addetti al terziario per 100 residenti) e soprattutto al capoluogo (54,3 addetti al terziario per 100 residenti).

Si noti che - in tutti i territori esaminati - la crescita dell'occupazione è la risultante di due forze contrapposte: da un lato, la contrazione dell'occupazione industriale e, dall'altro, l'esplosione dell'occupazione terziaria.

Non deve, tuttavia, essere dimenticato che nel Sud Est Milano la contrazione dell'occupazione industriale è abbastanza contenuta (-9,8% contro -17,4% a livello provinciale, -11,7% a livello provinciale senza il capoluogo, -32,5% a Milano: solo la provincia di Lodi fa registrare una contrazione più contenuta pari a -0,8%), mentre la crescita dell'occupazione terziaria è meno esplosiva che in altri territori (29,4% contro 32,2% a livello provinciale senza capoluogo e 35,0% in provincia di Lodi: la crescita media provinciale è più contenuta - 24,5% per effetto del tasso di crescita relativamente basso -18,8% di Milano).

Sfortunatamente, non è possibile misurare in modo soddisfacente l'evoluzione della struttura economica locale nel breve periodo ovvero dal 2001 ad oggi: l'unica informazione disponibile è quella relativa alla dinamica imprenditoriale, vale a dire alla variazione percentuale delle imprese attive nel territorio del Sud Est Milano⁹.

⁷ Dato dal rapporto tra addetti all'industria e popolazione residente.

⁸ Dato dal rapporto tra addetti al terziario e popolazione residente.

⁹ Risulta peraltro evidente che questa evidenza non fornisce comunque informazioni relative, ad esempio, alla dinamica dell'occupazione: infatti, una crescita del numero delle imprese attive potrebbe benissimo essere compatibile con la contrazione dell'occupazione.

Come si può notare dall'esame della Figura 9, il dinamismo imprenditoriale che caratterizza il Sud Est Milano (le imprese attive crescono del 6,1%) è superiore a quello che si registra sia a livello provinciale (le imprese attive crescono del 4,7% se si considera la città di Milano, del 5,1% se non la si considera) che nel capoluogo (le imprese attive crescono del 4,2%).

In tutte le aggregazioni territoriali selezionate, la crescita delle imprese attive è più elevata nel terziario piuttosto che nell'industria: ciò è dovuto ad una più sostenuta crescita del numero sia delle imprese industriali (4,5% contro 3,1% a livello provinciale senza il capoluogo, 3,9% a livello provinciale senza il capoluogo, 1,7% nella città di Milano) che delle imprese terziarie (6,8% contro 5,3% a livello provinciale senza il capoluogo, 5,7% a livello provinciale senza il capoluogo, 5,0% nella città di Milano).

L'ultimo aspetto da prendere in considerazione è la dimensione media delle unità locali e la loro dinamica nel periodo intercensuario (cfr. Tabelle 9 -11).

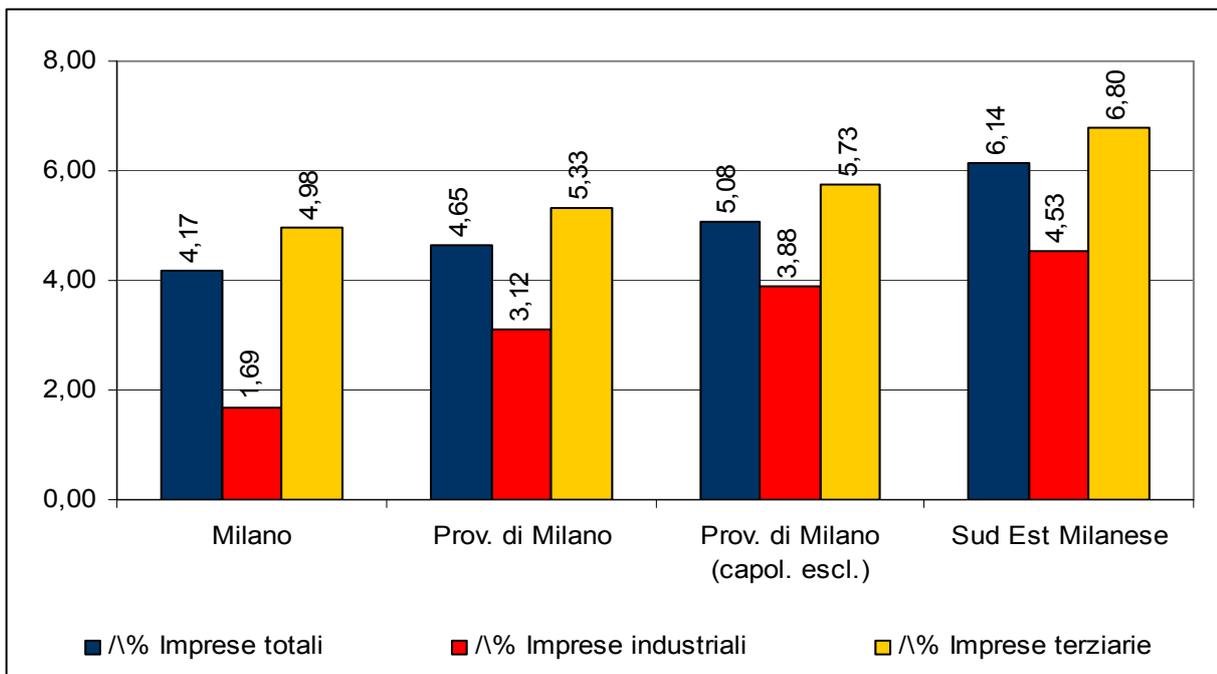


Figura 9. Dinamica imprenditoriale

Come si può notare, la dimensione media delle unità locali del Sud Est Milano (5,9 addetti per unità locale) è nettamente superiore a quella misurata nelle altre aggregazioni territoriali prese in esame (4,8 addetti per unità locale in provincia di Milano, 4,9 per unità locale in provincia di Milano senza il capoluogo, 4,7 addetti per unità locale a Milano e 4,1 addetti per unità locale in provincia di Lodi). Questa differenza è sostanzialmente dovuta alla dimensione media delle unità locali operanti nei settori industriali ed è quindi, verosimilmente, riconducibile alla presenza - nel territorio del Sud Est Milano - delle imprese del gruppo ENI di San Donato Milanese.

	<i>ADDETTI/U.L. 2001</i>	<i>Δ% ADDETTI/U.L. 1991-2001</i>
Sud Est Milano	5,9	-20,5
Milano	4,7	-31,1
Provincia di Milano	4,8	-25,2
Provincia di Milano (capoluogo escluso)	4,9	-20,0
Provincia di Lodi	4,1	-12,4

Tabella 9. Dimensione media delle unità locali e loro dinamica: totale economia, 1991-2001

	<i>ADDETTI/U.L. 2001</i>	<i>Δ% ADDETTI/U.L. 1991-2001</i>
Sud Est Milano	9,2	-43,1
Milano	5,5	-29,0
Provincia di Milano	6,8	-23,4
Provincia di Milano (capoluogo escluso)	7,3	-17,5
Provincia di Lodi	5,6	-19,1

Tabella 10. Dimensione media delle unità locali e loro dinamica: industria, 1991-2001

	<i>ADDETTI/U.L. 2001</i>	<i>Δ% ADDETTI/U.L. 1991-2001</i>
Sud Est Milano	4,8	-26,4
Milano	4,5	-19,1
Provincia di Milano	4,2	-9,8
Provincia di Milano (capoluogo escluso)	3,9	-5,1
Provincia di Lodi	3,5	-15,0

Tabella 11. Dimensione media delle unità locali e loro dinamica: terziario, 1991-2001

4.2 Specializzazione e dinamica settoriale

In conclusione, si è cercato di mettere in evidenza quali sono le principali vocazioni economiche del Sud Est Milano, a partire dalla distribuzione dell'occupazione nei principali settori di specializzazione dell'economia del Sud Est Milano (cfr. Figura 10) e dalla dinamica dell'occupazione in questi stessi settori (cfr. Figura 11).

Il **settore di attività economica più rilevante dal punto di vista occupazionale è quello del commercio** (16,2% dell'occupazione totale del Sud Est Milano), anche se - in termini relativi - questo settore non si discosta significativamente dalle dimensioni medie delle altre aggregazioni territoriali esaminate. La presenza di alcuni grandi operatori spiega questa performance ed anche la crescita dell'occupazione nel periodo intercensuario (+5,4%), in linea con quanto avviene nei territori più "periferici" ma in controtendenza con le dinamiche registrate nei territori più "centrali".

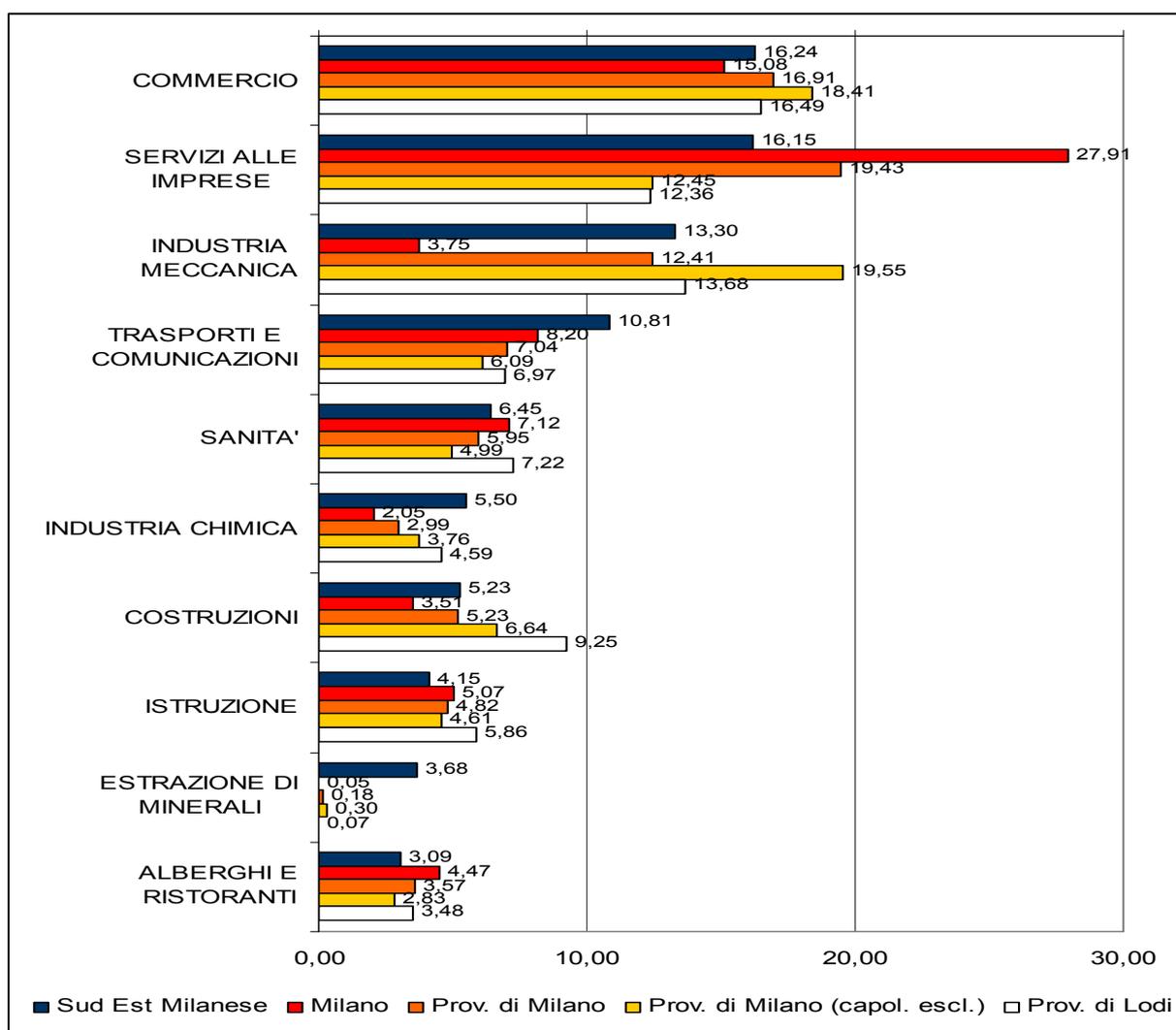


Figura 10. Quota di occupazione per settore di attività economica, 2001

Il settore dei servizi alle imprese è il secondo settore dell'economia locale (16,2% dell'occupazione totale del Sud Est Milano), anche se in termini relativi è fortemente sottodimensionato rispetto alla media provinciale e soprattutto alla città di Milano: tuttavia, la quota di occupazione attribuibile a questo settore è superiore della media della provincia di Lodi.

La dinamica occupazionale di questo settore è positiva (+48,9%), anche se in misura decisamente inferiore a quanto registrato in tutte le aree esaminate.

Il terzo settore dell'economia locale è l'industria meccanica (13,3% dell'occupazione totale del Sud Est Milano): le dimensioni relative di questo settore sono più rilevanti di quelle provinciali, anche per il ruolo ormai ridottissimo che l'industria meccanica svolge nella città di Milano; in realtà, il peso dell'industria meccanica nella struttura economica locale è molto inferiore a quello misurato in provincia di Milano senza il capoluogo e in provincia di Lodi.

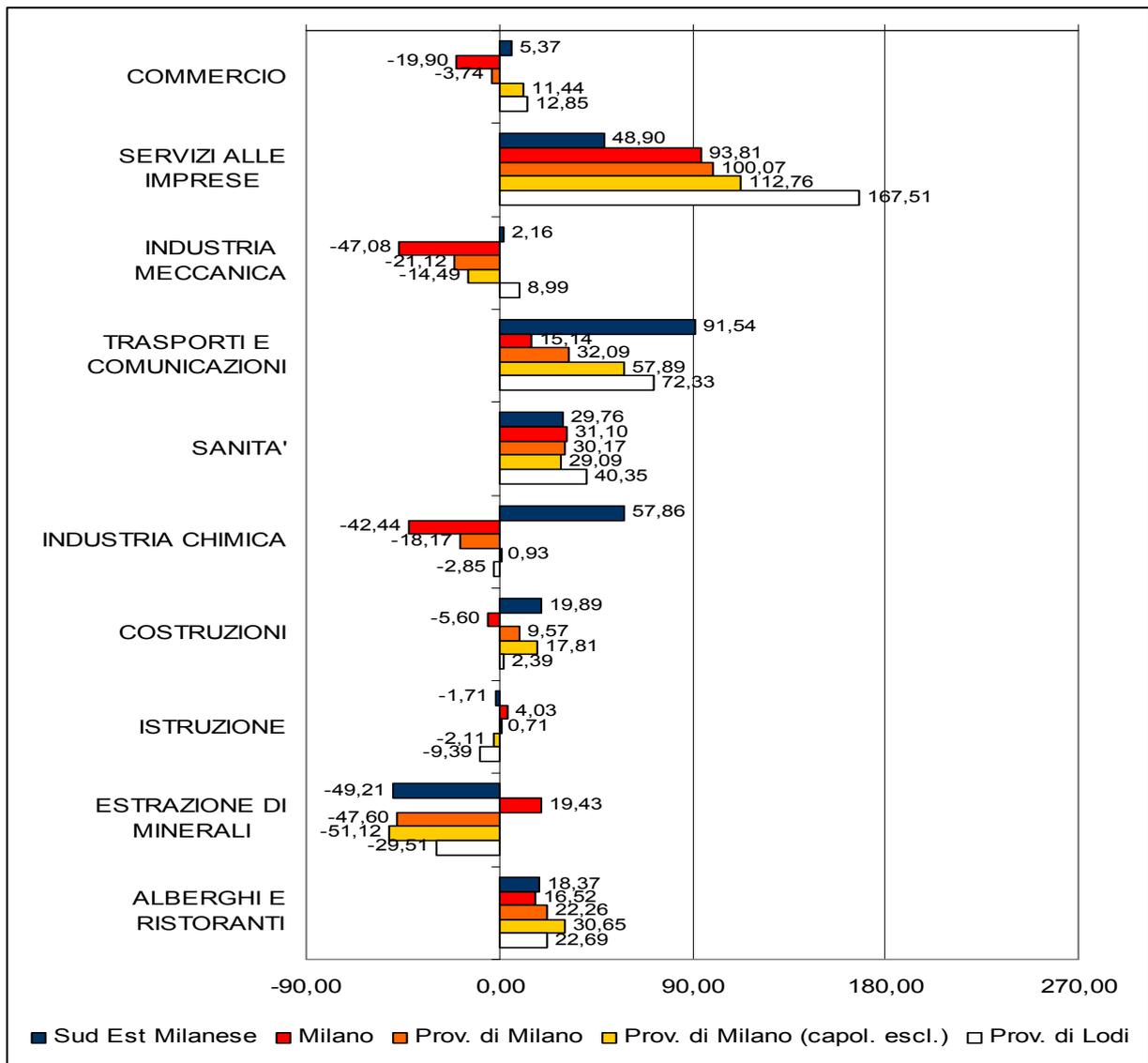


Figura 11. Dinamica dell'occupazione per settore di attività economica, 1991-2001

La dinamica intercensuaria dell'occupazione meccanica continua comunque a rimanere lievemente positiva (+2,2%), in linea con quanto avviene in provincia di Lodi, ma in controtendenza rispetto a tutte le altre aree prese in esame.

I veri e propri settori di specializzazione del Sud Est Milano sono:

- **Il settore dei trasporti e delle comunicazioni** impiega il 10,8% dell'occupazione totale dell'area, una quota superiore a quella che si registra in provincia di Milano (7,0% dell'occupazione totale dell'area se si considera il capoluogo, 6,1% se non lo si considera), a Milano (8,2% dell'occupazione totale dell'area) e in provincia di Lodi (7,0% dell'occupazione totale dell'area). Nel periodo intercensuario l'occupazione di questo settore è cresciuta significativamente in tutte le aree oggetto di analisi, anche se la crescita del Sud Est Milano è di gran lunga la più rilevante (+91,5%).
- **Il settore chimico** - in cui operano alcune imprese del gruppo ENI, ma anche alcune altre imprese talora di grandi dimensioni - impiega il 5,5% dell'occupazione totale dell'area, una quota superiore a quella che si registra nelle altre aree (3,0% dell'occupazione totale della provincia di Milano, 3,8% dell'occupazione totale della provincia di Milano senza il capoluogo, 2,1% dell'occupazione totale del comune di Milano, 4,6% dell'occupazione totale della provincia di Lodi). La dinamica intercensuaria dell'occupazione nell'industria chimica, nonostante la progressiva riduzione della presenza delle imprese del gruppo ENI in questo settore, è inoltre fortemente positiva (+57,9%), in controtendenza con quanto emerge nelle altre aree, che sperimentano invece una forte contrazione dei livelli occupazionali.
- **Il settore dell'estrazione di minerali** - in cui operano alcune imprese del gruppo ENI - impiega il 3,7% dell'occupazione totale dell'area, una quota nettamente superiore a quella che si registra in provincia di Milano (0,2% dell'occupazione totale dell'area se si considera il capoluogo, 0,3% se non lo si considera), a Milano (0,1% dell'occupazione totale dell'area) e in provincia di Lodi (0,1% dell'occupazione totale dell'area). Tuttavia, nel periodo intercensuario il settore dell'estrazione di minerali ha perso occupazione in modo consistente (-49,2%), in linea con quasi tutte le altre aggregazioni territoriali selezionate. Il fenomeno può trovare origine dal processo di "terziarizzazione" di alcune funzioni, con riflessi sulla dinamica dei servizi alle imprese.

Condizioni di riferimento: piani, programmi, attese

Questa parte prende in esame i documenti programmatici, gli strumenti di pianificazione generali e di settore degli Enti territoriali con i quali i Comuni del tavolo si relazionano, ciò al fine di porre in evidenza gli obiettivi e le politiche espressi da questi stessi documenti, oltre a sottolineare i riflessi diretti, quando risultano rintracciabili, che interessano il territorio del Sud Est Milano. La lettura è restituita attraverso una scheda di sintesi e riguarda: PTR - Documento strategico per il Piano Territoriale Regionale – Marzo 2005; PTPR - Piano Territoriale Paesistico Regionale – 2001; PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – 2003; PTC Parco Agricolo Sud Milano – Piano Territoriale di Coordinamento – 2000; DOCUMENTO STRATEGICO “LA CITTA’ DI CITTA’” – Un Progetto strategico per la regione urbana milanese – Gennaio 2006. Segue un quadro riassuntivo sullo stato della pianificazione locale costituito da schede relative ai singoli Comuni del Tavolo, nelle quali, oltre a cenni sulle principali caratteristiche insediative del territorio comunale vengono segnalate le questioni di maggiore rilievo che sono emerse a seguito di colloqui con amministratori e tecnici o espresse da documenti programmatici e di piano.

Questa parte si completa con schede che tratteggiano i progetti più significativi riguardanti il territorio del Sud Est Milano che fanno riferimento ai settori della mobilità e dell’ambiente, provando ad indicare: stato/tempi di realizzazione, risorse disponibili e/o utilizzate; aspettative e/o criticità.

5 CONDIZIONI DI RIFERIMENTO: OBIETTIVI E POLITICHE DELLA PIANIFICAZIONE SOVRALocale

Come accennato nel precedente capitolo, si è ritenuto utile offrire una rassegna degli strumenti di pianificazione programmazione generale e di settore promossi a livello regionale e provinciale che intercettano /condizionano le azioni dei Comuni nel campo della gestione del territorio. Si è scelta la forma della scheda per dare conto in forma sintetica dei principali contenuti di ciascun strumento e per renderne il più possibile comparabile la lettura.

Va premesso che gli strumenti cui si fa riferimento presentano una situazione molto differenziata sotto il profilo delle ricadute sull'autonomia dell'azione comunale. Si va dal PTC del Parco Agricolo Sud Milano, che ha un effetto di regolazione sovraordinata per quanto riguarda le decisioni sulle parti di territorio comprese nel parco, al documento di Città di Città", che si pone in un ottica del tutto diversa, indirizzata a orientare e sostenere le politiche di governance.

Si deve inoltre precisare che, per quanto concerne la Regione, nel presente rapporto si è fatto riferimento al documento del marzo 2005, ma, a seguito dell'avvio formale dell'elaborazione del PTR, si è giunti alla redazione di un nuovo documento di piano, che dopo l'approvazione da parte della Giunta Regionale nel gennaio 2008 è ora all'esame del Consiglio Regionale.

Dalla lettura dei diversi documenti appare evidente, e non può che essere così, come l'obiettivo sia per tutti un miglioramento della qualità e dell'efficienza del territorio, ma rispetto a questa meta comune si fanno spazio nel concreto alcuni elementi di contraddizione che riguardano le forme e la sostanza delle proposte espresse da ciascun strumento. I casi di maggiore evidenza riguardano, ad esempio la differente "sensibilità" in tema di dotazione infrastrutturale dovuta anche in parte alla differente "missione" del singolo strumento considerato.

Vanno tuttavia evidenziate le sollecitazioni alla promozione di alcune politiche ed azioni come, ad esempio, per quanto concerne quelle indirizzate a sostenere/sperimentare il metodo della compensazione perequazione territoriale.

Risulta, pertanto, scontato cogliere l'occasione del Piano d'area per puntare, per un verso, alla ricerca di soluzioni che portino al superamento di alcune "contraddizioni" aprendo un dialogo con gli Enti territoriali cui fanno riferimento i documenti di pianificazione/programmazione, per altro verso, per sperimentare forme di azione comune che sono incentivate e/o proposte da questi stessi strumenti.

PTR - Documento strategico per il Piano Territoriale Regionale – Marzo 2005

Il documento si presenta come strumento di riferimento per piani d'area o programmi in attuazione delle linee strategiche individuate, proponendo una visione nella quale il nodo metropolitano lombardo costituisce il nucleo centrale di tutto l'assetto regionale.

OBIETTIVI

- Rafforzare l'attrattività del territorio attraverso processi di valorizzazione delle risorse. Si individuano una serie di qualità potenzialmente sfruttabili come fattori attrattivi tra cui: presenza di un tessuto urbano consolidato, di istituzioni culturali scientifiche e tecnologiche di rilievo, di un ambiente naturale e paesaggistico di pregio e soprattutto la presenza di una rete infrastrutturale diffusa;
- Accrescere la competitività a livello internazionale in particolare attraverso lo sviluppo delle infrastrutture. Obiettivo strettamente legato al primo, poiché l'attrattività di un territorio è una precondizione per la sua competitività futura e di conseguenza del suo sistema produttivo. Diventa pertanto fondamentale la capacità di gestire in modo adeguato ed efficiente i collegamenti di trasporto e telecomunicazioni con il resto del mondo -data la posizione geografica centrale delle Lombardia rispetto alla geografia europea-. Tuttavia la presenza di infrastrutture di collegamento di per sé non assicura competitività, occorre infatti che siano accompagnate da una buona dotazione di servizi facilmente accessibili.

POLITICHE

- Politiche a breve termine in grado di agire da subito, tramite sinergie immediate:
 - aumento della qualità ambientale delle aree agricole;
 - integrazione dei servizi pubblici fra i diversi Comuni;
 - uso di tecniche costruttive a basso impatto energetico;
 - diminuzione uso di suolo (trasformazione urbana);
 - completamento della rete ecologica.
- Politiche a medio termine richiedono sinergie complesse tra i diversi settori:
 - realizzazione di corridoi infrastrutturali strategici;
 - migliorare il Trasporto Pubblico Locale (TPL) in relazione all'assetto insediativo;
 - indirizzare la formazione di nuovi poli competitivi.
- Politiche compensative e perequative: istituzione di un "fondo compensativo" (risorse derivanti dalle realizzazioni delle previsioni di piano e dai gestori dell'eventuale opera), che sarà regolato con accordi territoriali volontari intercomunali, che garantiranno una equa ridistribuzione delle risorse. Il Piano d'Area (ex LR 12/05) viene riconosciuto come strumento idoneo in grado di far partecipare e negoziare i diversi soggetti attraverso accordi territoriali, in grado di individuare forme di compensazione che mitigano gli eventuali effetti dovuti alla costruzione dell'opera. Lo scopo è quello di governare i processi indotti che si verificano nei diversi comuni coinvolti, equiparando le condizioni di diritto sui suoli compresi in un determinato ambito e concentrando le possibilità edificatorie su alcune aree individuate.

AREE OGGETTO DI STUDIO

Vista la generalità delle tematiche trattate, anche a causa della elevata estensione della regione, l'area oggetto di studio non viene mai trattata esplicitamente. Tuttavia riferimenti indiretti possono essere ricondotti al territorio in oggetto, quando nel documento viene affrontato il tema delle infrastrutture di by-pass ("gronde") al nodo di Milano, dove tra i nuovi tracciati stradali individuati è presente la Tangenziale Est Esterna, che attraversa il sud-est milanese.

Gli effetti previsti dalla realizzazione di questa infrastruttura vengono individuati in:

- creazione di un allargamento dei confini dell'area milanese almeno per quelle aree maggiormente caratterizzate da densità abitativa e domanda di spostamento;
- accentuazione della vocazione logistica della struttura produttiva dell'Est Milanese;
- miglioramento della mobilità di lunga distanza senza gravare sulla mobilità locale.

Si riconosce la necessità di predisporre strumenti unitari e concertati di programmazione dei servizi di trasporto e di pianificazione territoriale di tipo sovracomunale per un'area con queste caratteristiche di densità e di interclusione.



PTPR - Piano Territoriale Paesistico Regionale – 2001

Piano quadro e documento di indirizzo regionale, facente parte di un più vasto sistema di pianificazione paesistica denominato "Piano del paesaggio lombardo"

OBIETTIVI

La pianificazione paesistica persegue tre grandi finalità:

- la conservazione delle preesistenze e dei relativi contesti e la loro tutela nei confronti dei nuovi interventi;
- la qualità paesaggistica degli interventi di trasformazione del territorio;
- la consapevolezza dei valori e la loro fruizione da parte dei cittadini.

Questi tre obiettivi - conservazione, innovazione, fruizione - si collocano sullo stesso piano e sono tra loro interconnessi.

Tuttavia l'apparato normativo del PTPR persegue e ha efficacia rispetto alla prima finalità, in quanto opera al fine della tutela e della salvaguardia dei beni ambientali, storico-architettonici caratterizzanti il territorio; mentre in relazione alle altre finalità espresse entrano in gioco fattori di controllo e di esame a livelli più dettagliati, esercitati dai piani provinciali e soprattutto comunali, nonché da politiche amministrative proprie di ogni ambito territoriale.

Come strumento di salvaguardia e disciplina del territorio il PTPR opera fino a quando non siano vigenti atti a valenza paesistica di maggiore definizione.

Vengono stabiliti diversi gradi di tutela e di controllo del territorio e si definiscono gli ambiti spaziali ai quali tali diversi gradi si applicano, utilizzando categorie e metri di giudizio pertinenti alle specificità dei territori interessati.

POLITICHE

- Le politiche del paesaggio sono definite come quegli insiemi coerenti e coordinati di attività e azioni di varia natura che perseguono gli obiettivi esplicitati di conservazione, innovazione e fruizione.
- Vengono esplicitati degli "esempi di azioni utili" da attuare a seconda delle diverse finalità da perseguire.
 - Conservazione:
 - identificazione delle preesistenze da tutelare;
 - esplicitazione e controlli sull'applicazione e sull'efficacia delle norme;
 - paesaggio agrario: riconoscimento economico delle pratiche paesisticamente corrette (alberature ecc.).
 - Innovazione:
 - superare il modello delle "zone di espansione" periferiche per ogni comune;
 - polarizzare la crescita verso operazioni di riqualificazione urbana e insediamenti complessi di nuovo impianto;
 - curare gli accessi alle città, l'immagine lungo le grandi strade, provvedere a estese piantumazioni;
 - rendere scomputabili dagli oneri gli interventi di sistemazione paesistica.
 - Fruizione:
 - pubblicazioni, mostre, dibattiti, corsi;
 - promuovere la partecipazione alle scelte urbanistiche;
 - potenziare e tutelare la rete dei percorsi attraverso il territorio.

AREE OGGETTO DI STUDIO

Il PTPR come Quadro di Riferimento Paesistico è esteso all'intero territorio regionale, per cui la definizione relativa alla cartografia risulta essere abbastanza approssimativa vista l'estensione territoriale analizzata.

Tuttavia dall'Abaco delle principali informazioni paesistico-ambientali articolato per comuni" si desumono alcune informazioni che permettono di individuare delle famiglie di appartenenza a sezioni specifiche di tutela.

- Piano ambito: Chiaravalle – comprendente i comuni di: Carpiano, Melegnano, San Donato M.se, San Giuliano M.se e Vizzolo Predabissi;
- Art.18 "ambiti di contiguità ai parchi Sud Milano, Oglio Nord e Oglio Sud" assoggettati alla disciplina dell'art.18 comma 1 - comprendente i comuni di: San Donato M.se, San Giuliano M.se e Vizzolo Predabissi, Tribiano
- Art.18 "ambiti di contiguità ai parchi Sud Milano, Oglio Nord e Oglio Sud" assoggettati alla disciplina dell'art.18 comma 2 - comprendente i comuni di: Carpiano, Colturano, Dresano, Mediglia, Pantigliate, Paullo, Peschiera Borromeo;;
- Piano Parchi: parzialmente compreso nel Parco Sud Milano - comprendente i comuni di: Carpiano, Cerro al Lambro, Colturano, Dresano, Mediglia, Melegnano, Pantigliate, Paullo, Peschiera Borromeo, San Donato M.se, San Giuliano M.se, Tribiano e Vizzolo Predabissi;
- Ambiti di criticità: colline di San Colombano - comprendente il comune di: San Colombano al Lambro

PTCP – Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – 2003

Atto di programmazione e pianificazione territoriale generale, di coordinamento tra gli indirizzi programmatici regionali e sovraregionali e le scelte dei piani di livello comunale.

OBIETTIVI

Coniugare lo sviluppo economico con la tutela dell'ambiente e del paesaggio, in una logica di sostenibilità delle politiche territoriali. Il piano è strutturato su tre sistemi territoriali che rimarcano le macrofunzioni proprie degli strumenti di pianificazione di area vasta:

- sistema paesistico-ambientale e di difesa del suolo;
- sistema insediativo;
- sistema infrastrutturale della mobilità.

Gli obiettivi individuati vengono trattati nell'ambito dei tre sistemi territoriali e sono riconducibili a tre strategie:

- ecosostenibilità - assunzione di criteri di sviluppo sostenibile nella definizione di tutte le politiche di programmazione (riduzione dell'inquinamento, sviluppo della mobilità secondo criteri di minimizzazione degli impatti, utilizzo di tecnologie innovative ecocompatibili, costruzione di una rete ecologica provinciale);
- valorizzazione del paesaggio - assume valore di trasversalità nei diversi settori di intervento economico e di pianificazione. Il paesaggio diviene espressione qualitativa delle componenti che costituiscono il territorio, base di valutazione su cui misurare la qualità dello sviluppo insediativo ed economico;
- sviluppo economico - basato sulla creazione di infrastrutture e di condizioni territoriali adatte a favorire una crescita equilibrata, oltre che su iniziative di marketing territoriale atte a valorizzare l'attrattività e la competitività del territorio della Provincia di Milano nel contesto delle grandi aree urbane europee.

POLITICHE

Come elemento peculiare dell'area milanese è riconosciuta la sua struttura urbana policentrica, in particolare si è riscontrata l'esistenza di organizzazioni intercomunali consolidate e attive. Questa particolare struttura ha fatto sì che si configurassero due importanti strategie su cui il PTCP risulta organizzato:

- la valorizzazione delle differenze territoriali-culturali e delle potenzialità locali;
- l'organizzazione della fase di elaborazione secondo 12 Tavoli Interistituzionali (tavoli di collaborazione fra i diversi comuni), che coincidono con diversi ambiti territoriali.

Tra le politiche ed azioni di riqualificazione urbanistica, paesistica e ambientale il piano prevede la possibilità di accedere a forme di incentivazione calcolate in base al grado di attenzione della pianificazione comunale rispetto agli obiettivi esplicitati di ecosostenibilità, riqualificazione urbanistica, paesistica ed ambientale.

Gli incentivi sono riconducibili a due opportunità opzionali:

- acquisizione di contributi economici rivolti all'attuazione di politiche di interesse ambientale individuate dal piano (finalizzati a interventi di interesse sovracomunale, per esempio. creazioni di porzioni di reti ecologiche, piste ciclopedonale, parcheggi di interscambio, ecc...);
- maggiori quote di suolo per funzioni urbane, cercando di incrementare la qualità insediativa (migliore rapporto fra città e territorio).

AREE OGGETTO DI STUDIO

I progetti previsti nell'ambito in oggetto sono orientati verso uno sviluppo insediativo che promuova la valorizzazione della maglia urbana policentrica (Melegnano e San Donato M.se come centri di rilevanza sovracomunale), non dimenticando il rapporto tra l'evoluzione dell'urbanizzato, il sistema dei trasporti e dei servizi in un'ottica di sostenibilità paesistico ambientale, cercando di contenere la tendenza alla conurbazione del territorio. Infatti la struttura e l'attuale organizzazione del territorio sono caratterizzate da una spiccata vocazione agricola e da una buona dotazione infrastrutturale, inoltre la presenza di centri con servizi in grado di soddisfare fabbisogni di livello sovracomunale rappresenta un'ulteriore potenzialità per l'area. Altri punti di forza individuati sono:

- Parco Agricolo Sud Milano e PLIS dell'Addetta;
- ricchezza di risorse ambientali e storico-documentali: abbazie, sistema delle acque,.....;
- tessuto produttivo diversificato: agricoltura, piccole e medie imprese artigianali e grandi gruppi internazionali;
- infrastrutture di trasporto di livello nazionale: aeroporto di Linate; autostrada A1 e SS9 "via Emilia";
- disponibilità di strutture di servizio di tipo direzionale.

Per la valorizzazione dell'ambito in oggetto il PTCP tende a promuovere iniziative e interventi in coordinamento con i piani di settore del Parco Agricolo Sud Milano, con lo scopo di rafforzare la competitività dell'area attraverso politiche agricole e a sostegno della piccola e media impresa.

PTC Parco Agricolo Sud Milano – Piano Territoriale di Coordinamento – 2000

Atto di programmazione e pianificazione territoriale con effetti di piano paesistico coordinato, in cui si delimita il territorio di parco e le relative prescrizioni normative

OBIETTIVI

Il documento persegue gli obiettivi generali di:

- tutela dell'attività agricola: le attività convenzionali, volte all'ottenimento di prodotti agricoli e alla produzione di servizi ambientali, devono rivestire carattere di centralità tra i territori del parco;
- tutela ambientale-paesaggistica: gli interventi ammessi devono essere orientati a finalità di valorizzazione dell'ambiente, qualificazione del paesaggio e tutela delle componenti della storia agraria e degli edifici storici-monumentali, e negli ambiti dei piani di cintura urbana riqualificazione dei margini urbani;
- salvaguardia storico-monumentale: vengono identificati i nuclei rurali isolati di interesse paesistico e di grande valore storico-monumentale in modo da favorirne l'accessibilità pubblica;
- tutela delle acque e dell'assetto idrogeologico: miglioramento delle caratteristiche qualitative delle acque superficiali e sotterranee, riequilibrio del bilancio idrico al fine di garantire la ricarica e/o il mantenimento degli acquiferi utilizzati
- tutela della vegetazione: tutela degli elementi vegetazionali esistenti di alto interesse naturalistico e potenziamento complessivo del patrimonio naturalistico;
- tutela della fauna: disciplinata dalla normativa statale e regionale vigente;
- Interventi di fruizione culturale, ricreativa e sportiva: sono chiaramente subordinati alle esigenze di tutela dell'ambiente.

POLITICHE

Le particolarità di questo parco, cioè il carattere prevalentemente "agricolo" e di "cintura metropolitana", implicano l'adozione di politiche specifiche.

Vengono definiti degli specifici piani di settore per la attuazione dei vari obiettivi esplicitati:

- Piano di settore "Salvaguardia, tutela e valorizzazione del patrimonio storico-monumentale";
- Piano di settore "Vulnerabilità idrogeologica";
- Piano di settore "Fruizione";
- Piano di settore "Agricolo".

Tuttavia a ragione della grande dimensione territoriale (41 mila Ha, 61 comuni coinvolti) e dell'estrema complessità delle problematiche presenti (ambientali, urbanistiche e socio-economiche), appare evidente che non è sufficiente pianificare la sola tutela delle aree verdi e l'attività agricola.

Fondamentali diventano quindi le scelte relative al sistema della fruizione del verde da parte dei cittadini e le scelte relative al completamento e alla ricomposizione delle aree di frangia del tessuto insediativo.

AREE OGGETTO DI STUDIO

Il Parco Agricolo Sud Milano caratterizza la quasi totalità dei comuni in oggetto, ad eccezione di San Zenone al Lambro, che si incunea nella provincia di Lodi e San Colombano al Lambro, che si caratterizza come un'isola amministrativa della provincia milanese posta fra le province di Lodi e Pavia.

E' bene evidenziare tuttavia che all'interno del territorio in oggetto il rapporto tra il parco e le diverse realtà comunali assume caratteristiche qualitative e quantitative diversificate, soprattutto nel rapporto con il sistema insediativo. Nella parte nord-ovest dell'area a ridosso della periferia sud della città di Milano, caratterizzata dalla forte presenza di importanti assi viabilistici (via Emilia e tangenziale est) siamo in presenza di un sistema insediativo compatto e in larga parte "stabilizzato". Una criticità è data dalla scarsa qualità architettonica del polo produttivo di Sesto Ulteriano che interessa un ambito di notevole pregio paesistico-monumentale (Abbazie di Viboldone e Chiaravalle).

Il sistema urbano di Melegnano-Vizzolo al contrario nel suo rapporto con il parco non presenta particolari problematiche, vista la particolare qualità ambientale che si determina alla confluenza dell'Addetta al Lambro.

Il sistema insediativo tra Settala-Pantigliate-Tribiano, all'incrocio tra la Cerca e la Paullese, si configura come un luogo ad elevata accessibilità del settore est del parco, la cui consistente e disordinata offerta insediativa e le notevoli risorse ambientali, richiedono un'attenta valutazione per una maggiore e reciproca compatibilità.

DOCUMENTO STRATEGICO "LA CITTA' DI CITTA'"

Un progetto strategico per la regione urbana milanese Gennaio 2006

Il documento si caratterizza come il punto di partenza per la costruzione del Piano Strategico della Provincia di Milano, la cui approvazione è prevista per i primi mesi del 2007.

OBIETTIVI

Il documento si propone quale strumento in grado di produrre una visione capace di orientare le politiche della Provincia e dei Comuni. Si colloca quindi, in un percorso più generale di rafforzamento delle forme di governo metropolitano. Viene proposto il concetto di abitabilità, legato alla qualità della vita e dell'ambiente, identificati come importanti fattori di competitività per le regioni metropolitane; a questo vengono riconosciute diverse accezioni:

- abitare: aumentare l'abitabilità operando sulle politiche sociali di ospitalità ("affitto moderato"), proporre forme di adattabilità e trasformabilità della casa legate al mutare delle esigenze durante il ciclo di vita;
- muoversi e respirare: realizzazione di grandi infrastrutture attraverso soluzioni sostenibili dal punto di vista ambientale, riorganizzazione e potenziamento del TPL (favorendo percorsi non radiali), garantire confort ed efficienza nel movimento e nell'attesa, potenziamento della rete ciclabile;
- condividere gli spazi: moltiplicare i luoghi di incontro, ricreare condizioni diffuse di naturalità e di verde urbano, fruire di luoghi da differenti intensità d'uso;
- fare e fruire cultura: promuovere le attività culturali in una pluralità di poli, moltiplicare l'offerta formativa, favorire pratiche artistiche e offrire la possibilità di divertirsi e utilizzare diversamente il tempo libero, fruire di un'offerta culturale diversificata.

POLITICHE

Vengono individuate linee di azione specifiche per le diverse accezioni di abitare. Lo scopo è quello di incrementare il livello complessivo di abitabilità della regione urbana milanese.

Vengono individuate delle "comunità di pratiche" tra gli abitanti della regione urbana milanese e questo fa sì che si possano riconoscere delle "popolazioni", i cui componenti risultino uniti da una specifica "pratica" (utilizzatori della bicicletta, pendolari, appartenenti a un determinato gruppo etnico, ecc...). Le "pratiche" riconosciute costituiscono elementi fondati e distintivi delle diverse popolazioni. Diventa quindi, necessario sviluppare forme di coinvolgimento di questi soggetti nella formulazione delle politiche e nella progettazione dei diversi interventi. Uscendo in questo modo dall'approccio classico che vede nello sviluppo di politiche centrate sulle istituzioni l'unica condizione per poter trattare in modo efficace i problemi pubblici. Si vuole mettere al centro della riflessione collettiva l'obiettivo della costruzione di una nuova qualità dell'abitare. Per facilitare questo processo è stato indetto un bando con l'intento di promuovere idee progettuali e buone pratiche, il cui obiettivo principale è quello di intercettare e valorizzare le pratiche in atto cercando perfezionando le capacità progettuali, partendo proprio dagli attori coinvolti.

AREE OGGETTO DI STUDIO

Vengono individuate due tipologie di paesaggio per l'area in oggetto:

- paesaggio agricolo: naturale e dei centri antichi;
- paesaggio delle conurbazioni lineari: disposte lungo la via Emilia e la Paullese.

Al sud-est viene riconosciuto il ruolo di porta di accesso alla regione urbana, oltre che affaccio di qualità verso gli spazi aperti della pianura irrigua: elemento qualitativo è l'accostamento del paesaggio naturale e di quello urbano. Per far sì che questo carattere venga perseguito bisogna tuttavia strutturare il territorio rafforzando le relazioni tra le conurbazioni lineari e l'ambiente agricolo e naturalistico, quindi:

- cooperazione sovracomunale nelle politiche urbanistiche;
- potenziamento dei collegamenti locali;
- integrazione dei servizi relativi alla formazione e alla cultura;
- riqualificazione diffusa delle aree produttive e delle aree agricole degradate.

Il sud-est può dunque rappresentare un territorio intensamente abitato, che in futuro grazie alle nuove condizioni di accessibilità (prolungamento della M3 verso Paullo e della costruzione della tangenziale est esterna), potrà ospitare nuove imprese e nuovi abitanti residenti offrendo un contesto di accessibilità, prossimo a spazi verdi, alternativo alla città consolidata.

5.1 Stato della pianificazione locale [situazione giugno 2006]

Dai dati raccolti e messi in elenco nella scheda riportata di seguito si rileva una situazione piuttosto vivace per quanto concerne il processo di modifica e revisione degli strumenti di pianificazione comunale. Tale situazione è conseguente all'entrata in vigore della legge di governo del territorio (LR 12/2005) che, oltre a mutare nel profondo la tradizionale modalità di formazione dei piani locali, prevede da parte delle comuni l'avvio entro un anno (scadenza per altro ormai superata) delle procedure di rinnovo dello strumento urbanistico (dal PRG al PGT). Questa indicazione è risultata però viziata da elementi contraddittori che certamente non hanno facilitato l'attività decisionale di diversi comuni, soprattutto quelli con una dimensione demografica più contenuta (inferiori ai 15.000 abitanti), molto ben rappresentati nell'area con oltre il 70% (11 comuni su un totale di 15). La legge, infatti, prevede che per questi comuni siano indicati criteri di semplificazione nella formazione del PGT, emanati da un'autorità regionale, fino ad oggi mai insediata e di cui sembra ormai certa la cancellazione attraverso un nuovo provvedimento di modifica alla legge. La stessa LR 12/05 tuttavia, in modo non esplicito, non impedisce che anche questi comuni diano avvio al PGT nella sua interezza.

Nonostante questa evidente condizione di incertezza diversi comuni, alcuni dei quali dotati di strumenti urbanistici ormai esauriti sotto il profilo delle previsioni o comunque non sufficientemente adeguati a dare risposte alle mutate esigenze di gestione del territorio, hanno proceduto, o sono in procinto, ad avviare la formazione del PGT, articolato nei tre atti (Documento di piano, Piano dei servizi e Piano delle regole).

Anche là dove non si è ancora dato avvio alla formazione del PGT, si è proceduto a predisporre altri tipi di strumenti di carattere programmatico o di pianificazione settoriale ancorati alla legislazione regionale più recente, anticipatrice della LR 12/05. Si tratta di Documenti di Inquadramento (ex LR 9/99), che consentono l'adozione di Programmi Integrati di Intervento, e di Piani dei Servizi (ex LR 1/01).

La condizione che vede una discreta coincidenza della fase di rinnovo della pianificazione locale può essere colta come fattore di stimolo per stabilire alcuni indirizzi comuni per la redazione dei PGT per quanto concerne scelte di scala sovralocale, con particolare riferimento alle politiche nel campo dei servizi, non necessariamente solo di scala sovralocale, dell'ambiente, della fruizione, delle infrastrutturazione del territorio. Inoltre si può pensare di spingersi ad una valutazione comune anche per quanto riguarda la risposta ad alcune emergenze relative al tema dell'edilizia sociale o, piuttosto, a guardare al processo di sviluppo delle attività economiche legate al settore commerciale o del magazzinaggio, secondo una logica di migliore coordinamento delle opportunità e gestione delle risorse.

Comune	Strumento urbanistico vigente	Varianti principali	Previsione di procedure di revisione <i>(Documento di inquadramento, avvio PGT)</i>	Note
CARPIANO	PRG del 1999, Documento di Inquadramento approvato 2003; Piano dei Servizi approvato nel 2004		PII Cascina Castello in attesa di approvazione definitiva	Aggiornamento al 2006
CERRO AL LAMBRO	PRG approvato nel 1986	due PII residenziali	Documento programmatico; non avviata la procedura di del Piano di Governo del Territorio (PGT)	Aggiornamento al 2006
COLTURANO	PRG approvato nel 2004			Aggiornamento al 2006
DRESANO	PRG approvato nel 1983		Affidato incarico nel 2003 per la formazione del nuovo piano. Ora avvio del PGT.	Aggiornamento al 2006
MEDIGLIA	PRG approvato nel 1988		Approvato Documento di Inquadramento nel 2005.	Aggiornamento al 2006
MELEGNANO	PRG approvato nel 1994; Documento di Inquadramento		In fase di elaborazione il Piano Urbano della Mobilità	Aggiornamento al 2006
PANTIGLIATE	PRG approvato nel 1992		Avviato il PGT con incarico nel 2006.	Aggiornamento al 2006
PAULLO	PRG approvato nel 1990		Approvato Documento di Inquadramento nel 2006. In fase di approvazione il Piano dei Servizi.	Aggiornamento al 2006
PESCHIERA BORROMEO	PRG Approv GR con Modifiche d'Ufficio - Pubblicazione con BURL n 31 04/08/99		Affidato incarico per la predisposizione del PGT	Aggiornamento al 2006
SAN COLOMBANO AL LAMBRO	PRG approvato nel 1994. Piano dei Servizi approvato nel 2004.		Intende dotarsi di PGT entro 3 anni.	Aggiornamento al 2006
SAN DONATO MILANESE	PRG approvato da GR n 22986 del 20/10/1996		Approvato Documento di Inquadramento nel 2005. e PGT in fase di elaborazione	Aggiornamento al 2006
SAN GIULIANO MILANESE	PRG approvato nel 1994.		Approvato Documento di Inquadramento nel 2004.	Aggiornamento al 2006
SAN ZENONE AL LAMBRO	PRG approvato nel 2001	due variante L.r. 23/97		Aggiornamento al 2006
TRIBIANO	PRG approvato da GR n 45124 del 13/09/1999			Aggiornamento al 2006
VIZZOLO PREDABISSI	PRG approvato nel 1988	P.d.Z. del 2004 (v. Sarmazzano, v.Roma)	Avviato il procedimento per la costruzione del PGT; prima bozza entro 2006	Aggiornamento al 2006

6 ATTESE DI RILEVANZA SOVRALocale DEI COMUNI

6.1 Carpiano

SISTEMA INSEDIATIVO

Piccolo borgo, di matrice rurale, posto a cavallo della SP40 (Binaschina) costituito da due addensamenti insediativi ben distinti: il "campus industriale" Francolino posto a nord della SP40 e il borgo residenziale posto a sud sviluppatosi attorno al sistema di Cascina Castello - chiesa di San Martino.

Il sistema insediativo si completa con la presenza di un esteso territorio agricolo ancora produttivo e di buona redditività complessiva e con una significativa presenza di insediamenti agricoli.

Carpiano conta circa 2.500 residenti e quasi 1.000 addetti, con una popolazione relativamente giovane ed un buon tasso di occupazione.

Il progetto più importante e strategicamente significativo per Carpiano è sicuramente quello che riguarda il recupero della Cascina Castello, che per dimensioni, posizione e caratteristiche può trasformare questo piccolo borgo in un significativo insediamento in cui qualità ambientale e qualità dello spazio pubblico possono trovare sintesi.

SERVIZI

Il Piano dei Servizi, approvato nel 2004, restituisce un quadro complessivo di servizi pubblici di buona dotazione complessiva se valutata rispetto a situazione di comuni con caratteristiche analoghe. Tuttavia alcuni parziali interventi di riqualificazione (scuola materna, centro civico e protezione civile) e la previsione di alcuni nuovi servizi (asilo nido, servizio di assistenza per anziani, servizi per le attività produttive) garantirebbero il mantenimento, se non anche l'incremento, del livello qualitativo/quantitativo esistente anche in una prospettiva di relativa crescita insediativa

INFRASTRUTTURE

Il sistema infrastrutturale si organizza essenzialmente su una rete di viabilità il cui schema funzionale riconosce la SP40 quale dorsale principale cui si agganciano, tramite due rotatorie i sistemi della viabilità di distribuzione interna ai due nuclei insediativi. Il sistema del trasporto pubblico, vede la presenza di una linea di che collega direttamente a Melegnano.

ELEMENTI PROBLEMATICI

Il recupero della Cascina Castello appare essere oggi la vera "sfida" che il comune di Carpiano deve affrontare; la gestione del "processo" di riqualificazione di una importante testimonianza architettonica all'interno del nucleo urbano può costituire un elemento di problematicità per la dimensione e l'impatto che tale progetto può avere sul territorio di Carpiano. Al tempo stesso il recupero di Cascina Castello è anche una occasione per completare e valorizzare ulteriormente il sistema degli

spazi e dei servizi pubblici che oggi si organizzano attorno alla piazza antistante la Chiesa di San Martino. In tal senso i diversi strumenti di programmazione e di pianificazione territoriale prodotti negli ultimi anni (Documento di Inquadramento delle politiche territoriali, Piano dei Servizi e Programma Integrato di Intervento di Cascina Castello) costituiscono elementi utili alla attivazione del processo.

6.2 Cerro al Lambro

Il comune di Cerro al Lambro è fortemente caratterizzato dal punto di vista territoriale a seguito della sua strutturazione in due ben distinti nuclei urbani: la frazione di Riozzo, nella estremità nord-ovest, e la frazione di Cerro al Lambro, nella porzione sud-est del territorio comunale.

Le due "anime" del comune sono separate ed interrotte dal tracciato dell'Autostrada A1 Milano-Bologna e dalla presenza di una significativa area industriale posta a ridosso della stessa Autostrada, mentre sono collegate funzionalmente dalla SP17 "Via Sant'Angelo", che, con un andamento nord-sud, garantisce piena e importante relazione tra le frazioni anche grazie ad una pista ciclabile che corre in parallelo al sedime della strada provinciale.

La presenza di un notevole e consistente territorio agricolo produttivo e la vicinanza del Fiume Lambro, conferiscono al territorio di Cerro al L. caratteristiche insediative di particolare interesse dal punto di vista ambientale.

SERVIZI

Il sistema dei servizi pubblici risulta essere in sostanziale equilibrio, seppur i servizi scolastici iniziano a mostrare una condizione di iniziale e parziale sofferenza dovuta principalmente ad un incremento significativo della popolazione scolastica negli ultimi anni.

AMBIENTE

Il comune di Cerro al Lambro ha aderito al progetto MiBici in accordo con le Amministrazioni Comunali che gravitano intorno alla città di Melegnano.

Da segnalare, in ogni caso, la presenza di un'area soggetta a bonifica ambientale. Per quest'area il Ministero dell'Ambiente con un decreto del 2001 (DM Ambiente 468/01) ha dichiarato l'area "Danielli-Montana" (posta in località Cascina Gazzera sulla riva destra del fiume Lambro, estesa per circa 51 ettari ad una distanza di circa 1 Km dal centro abitato di Cerro), quale sito contaminato di interesse nazionale ad alto rischio ambientale. Per la bonifica dell'area sono stati già stanziati, a partire dal 2000, consistenti finanziamenti, che coprono oltre il 40% del costo totale stimato.

6.3 Colturano

SISTEMA INSEDIATIVO

Il territorio comunale, attraversato dai due importanti tracciati viari, della Cerca e della Dresano-Bettola, è prevalentemente costituito da aree agricole che mantengono significativi caratteri di continuità e compattezza.

La struttura insediativa risulta caratterizzata dalla presenza di quattro nuclei distinti:

- il nucleo storico di Colturano, posto ad ovest della SP159;
- il piccolo nucleo, di più recente formazione dove è localizzata la sede comunale, posto a nord del tratto est-ovest della SP159;
- il nucleo storico di Balbiano (a cavallo dell'Addetta), a nord della SP159;
- il consistente insediamento industriale posto lungo la Cerca, ad est della stessa.

Va inoltre segnalata la presenza di una grande cava (da tempo oggetto di iniziative dell'Amministrazione Comunale volte alla riqualificazione ed al contenimento della sua espansione) all'interno delle aree agricole, che dal nucleo di Colturano raggiungono il corso del Fiume Lambro.

AMBIENTE

Per quanto riguarda gli aspetti ambientali il comune si è fatto promotore dell'iniziativa "Addetta di tutti" (per il "riassetto idraulico e la riqualificazione ambientale del Colatore Addetta).

I soggetti interessati (oltre ai cinque comuni di Paullo, Tribiano, Mediglia, Colturano e Vizzolo) sono costituiti:

- dal Consorzio Muzza (cui spetta la progettazione e l'appalto delle opere in qualità di ente gestore dell'Addetta) che metterebbe a disposizione 400.000 € di contributo regionale previsti nel 2004;
- dalla Provincia di Milano (finanziamento di 85.000 €);
- dal Parco Sud.

Il Comune risulta particolarmente interessato alla realizzazione di collegamenti ciclabili e, nel quadro del progetto Mi-Bici, partecipa a più "tavoli" (cfr.scheda relativa):

- uno relativo alla realizzazione di una pista lungo la Cerca, verso Melegnano, come nodo di intersambio del trasporto pubblico;
- uno relativo ad una pista lungo la SP159 Dresano-Bettola per un collegamento con Dresano, dove sono presenti le scuole medie (il collegamento presenta criticità per il passaggio in corrispondenza di Balbiano);
- uno per il collegamento con San Giuliano (in fase di progettazione).

INFRASTRUTTURE

Dal punto infrastrutturale viabilistico si segnala la presenza del progetto di connessione tra la SP39 della "Cerca" e la SP40 "Binaschina" (cfr.scheda relativa).

MOBILITÀ

Si segnalano problemi per quanto riguarda il trasporto pubblico sia verso Milano che verso Melegnano o Lodi.

ELEMENTI PROBLEMATICI

Oltre al problema del contenimento della cava esistente, viene segnalato il problema dell'accessibilità alle aree agricole, che non dovrebbe interessare le strade interne agli abitati: in particolare si riscontra il problema dell'attraversamento dell'abitato di Balbiano (piazza della chiesa e ponte medioevale) da parte di Tir ed autoarticolati diretti all'essiccatoio industriale, situato nel territorio agricolo di Mediglia, posto ad est della Cerca.

A fronte di un generale contenimento dell'espansione all'interno del territorio comunale risulta fortemente avvertito il problema della forte crescita insediativa dei comuni contermini.

6.4 Dresano

L'insediamento comunale risulta attualmente diviso in quattro parti, tre delle quali poste ad ovest della SP159 Dresano-Bettola e una (la Dresano "storica", sede dell'edificio comunale) posta ad est:

- Villaggio Ambrosiano, ad ovest della Dresano-Bettola, realizzato negli anni '70 (contemporaneamente all'area industriale posta a sud, ai confini con Casalmaiocco – LO) e caratterizzato da edilizia a villini, in cui sono localizzate le scuole (materna, elementare, media);
- Dresano "storica", ad est della Dresano-Bettola, (originariamente costituita da cascine ed edilizia agricola), con edificio comunale di inizio '900 e dotata di banca e ufficio postale;
- Madonnina, ad ovest della provinciale, all'incrocio con la strada Pandina, realizzata negli anni '60 e caratterizzata da edilizia mista (villini e palazzi condominiali);
- l'area industriale, ad ovest della provinciale, posta ai confini con Casalmaiocco (LO).

Il territorio comunale posto ad est della provinciale fino ai confini col comune di Mulazzano è costituito da aree agricole che mantengono significativi caratteri di continuità e compattezza.

L'orientamento da tempo espresso da parte della Amministrazione Comunale è quello del consolidamento del tessuto esistente, di un modesto sviluppo residenziale e del blocco degli insediamenti artigianali-industriali.

AMBIENTE

Il Comune ha aderito all'iniziativa Mi-Bici (cfr. scheda relativa) e avviato accordi con le Province di Milano e di Lodi per la realizzazione di una pista ciclabile lungo la Strada Pandina, da Madonnina a Villa Pompeiana, in territorio lodigiano (l'80%

verrebbe finanziato dalla Provincia di Lodi; 20.000 € sarebbero stati stanziati da parte del comune e 180.000 € dalla Provincia di Milano).

INFRASTRUTTURE

Oltre alle opere connesse alla realizzazione della tangenziale Est Esterna (cfr. scheda relativa), che vede l'attraversamento del territorio comunale di Dresano, si prevede la realizzazione di una strada di "circonvallazione" che, dalla rotonda di Madonnina, passi ad est dell'abitato "storico" di Dresano ed il declassamento della SPSordio-Bettola a strada comunale: non più elemento di separazione, ma di "collegamento", tra i diversi insediamenti esistenti.

ELEMENTI PROBLEMATICI

Il problema maggiormente avvertito è quello relativo a previsioni insediative che interessano i comuni limitrofi, in particolare nell'area lodigiana:

- la realizzazione lungo la Sordio-Bettola, in comune di Casalmaiocco (LO), di consistenti aree industriali o destinate alla logistica che aumenteranno notevolmente il traffico pesante lungo la SP;
- la realizzazione di capannoni industriali lungo la Pandina, in comune di Casalmaiocco, in adiacenza all'abitato di Madonnina.

6.5 Mediglia

SISTEMA INSEDIATIVO

Il territorio comunale, ancora caratterizzato dalla netta prevalenza delle aree agricole, risulta in larga misura delimitato dai tracciati della Pallese, a nord, e della "Cerca", ad est, e si spinge, ad ovest, oltre la SP159 Dresano-Bettola, fino alle sponde del Lambro.

Da segnalare, al margine nord-ovest, in prossimità di Robbiano, nel territorio agricolo compreso tra la SP159 Dresano-Bettola e il Lambro, la presenza di una grande cava attiva (Cava Manara) in parte utilizzata come pesca sportiva.

La struttura insediativa del comune è caratterizzata dalla presenza di una pluralità di nuclei, di origini, caratteri e dimensioni differenti:

- il nucleo di Robbiano, posto a nord-ovest, ad ovest della Dresano-Bettola, che si "salda" con le aree (prevalentemente industriali/artigianali) di Peschiera, poste a sud della Statale Pallese;
- l'area industriale posta ad est della Dresano-Bettola, a poca distanza dalla Pallese;
- i tre nuclei (tra loro ormai strettamente connessi) di Triginto (sede comunale), Mediglia e Bustighera, compresi tra la Dresano-Bettola, ad ovest e la "Cerca" ad est;
- il piccolo nucleo di San Martino Olearo, a sud della Pallese;
- il nucleo di Mombretto, posto a sud delle due Pallese, che si "salda" con l'edificato di Pantigliate e raggiunge, a sud, il tracciato della "Cerca";

- il nucleo di Vigliano, posto a nord della Statale Paullese in aderenza all'abitato di Pantigliate.

I più recenti documenti urbanistici prevedevano una espansione delle aree urbanizzate, da destinare a residenza e terziario-commerciale, di circa 600.000 mq e, in particolare, la sostanziale saldatura dei tre nuclei di Triginto, Mediglia e Bustighera.

AMBIENTE

Dal punto di vista ambientale il comune ha stabilito nel Documento di Inquadramento approvato dal Consiglio Comunale nel 2005. che vengano considerati come "standard di qualità", ai sensi della L.R. 9/99, anche gli interventi di riequipaggiamento e di rinaturalizzazione delle aree agricole (rive delle rogge, margini dei campi) e dei camminamenti ed a tale scopo intende destinare, per 10 anni, il 10% delle risorse economiche derivanti dalla realizzazione dei nuovi insediamenti previsti.

INFRASTRUTTURE

Dal punto di vista infrastrutturale il comune di Mediglia è interessato dai progetti che riguardano:

- il prolungamento della linea metropolitana M3 da San Donato Milanese a Paullo (cfr. scheda relativa);
- potenziamento della ex SS 415 Paullese da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (cfr. scheda relativa).

ELEMENTI PROBLEMATICI

Anche in relazione a questi orientamenti viene segnalato il problema di una ridefinizione (quantomeno "di dettaglio") della perimetrazione del Parco Agricolo Sud Milano.

Particolarmente avvertito è, inoltre, il problema del riutilizzo delle casine, a fronte di molteplici richieste di intervento presentate da singoli operatori

6.7 Melegnano

SISTEMA INSEDIATIVO

Polo di riferimento per l'estremità sud-est della provincia di Milano, Melegnano è la città caratterizzata da significative "fratture" insediative dovute alla presenza di un numero elevato di infrastrutture per la mobilità: l'Autostrada A1, il tracciato ferroviario Milano-Bologna, la via Emilia, le SP40-165-39-138-204; ad esse si aggiunge anche la presenza del Fiume Lambro che lambisce il comune sul lato est del nucleo storico. Crocevia infrastrutturale per tutta l'area sud-est, Melegnano ha un territorio fortemente urbanizzato, in cui l'unica presenza di territorio agricolo è una porzione posta a sud-ovest oltre il casello autostradale della A1.

Si evidenzia un significativo comparto di espansione residenziale/industriale, su aree di proprietà San Carlo, nel settore sud-ovest, in adiacenza al casello della

autostrada A1. E' necessaria però prevedere la realizzazione di una strada interna al comparto industriale che permetta il suo collegamento al sistema della viabilità locale.

Relativamente ai temi ambientali, si segnala la presenza di una importante area agricola di proprietà privata posta all'interno di un'ansa del fiume Lambro, in posizione semicentrale di particolare interesse ambientale.

SERVIZI

Il sistema dei servizi pubblici risulta essere in sostanziale equilibrio (sono presenti tra l'altro anche due istituti superiori). Si rileva la necessità di integrare maggiormente il sistema dei servizi locali con quelli sovracomunali anche perché la popolazione gravitante sulla città è pari al doppio della popolazione residente (si stimano in quasi 30.000 presenze su una popolazione residente di poco più di 16.000 abitanti).

AMBIENTE

Avendo partecipato attivamente al progetto Mibici con i comuni circostanti, Melegnano persegue anche una politica di integrazione e costituzione di una rete di piste ciclabili interne alla città e di collegamento con l'Ospedale (dal centro cittadino).

INFRASTRUTTURE

Relativamente ai progetti infrastrutturali in essere, la città di Melegnano ritiene fondamentale l'attuazione della previsione di tangenziale esterna della città, per liberare la parte centrale di Melegnano dal traffico di attraversamento transitante sulla via Emilia; in particolare la variante "S. Angiolino" della SP17, già contenuta all'interno del Ptcp, diventa una infrastruttura indispensabile per la città.

ELEMENTI PROBLEMATICI

Elementi di particolare problematicità e di forte preoccupazione si registrano rispetto alla lettura dei fenomeni di crescita dei comuni posti attorno alla città di Melegnano che di fatto gravitano sulla viabilità cittadina già particolarmente compromessa: si tratta per lo più di traffico pesante generato dalle numerose attività di logistica dislocate lungo la via Emilia nei comuni di Cerro, San Zenone e Sordio. Inoltre la significativa crescita di insediamenti commerciali a nord del comune, lungo il lato est della via Emilia costituisce elemento di preoccupazione.

6.8 Pantigliate

SISTEMA INSEDIATIVO

Il territorio comunale, posto a corona di un edificato compatto al quale si "aggancia", lungo il tracciato della vecchia Paullese, l'abitato di Vigliano di Mediglia, è costituito da aree agricole che mantengono significativi caratteri di continuità e compattezza.

A sud dell'abitato, delimitata dai tracciati della "nuova" e della "vecchia" Paullese si sviluppa una vasta zona a carattere terziario-commerciale.

SERVIZI

All'interno della grande area destinata a verde pubblico interna all'abitato è stata avviata la realizzazione di un grande centro sportivo (palestra e tre piscine) nonché di un "parco acquatico"; l'intervento di rilievo sovcomunale, comporterebbe la realizzazione di un grande parcheggio da 700 posti che interesserebbe aree attualmente interne al Parco Sud.

AMBIENTE

Il Comune è particolarmente interessato alla realizzazione di un sistema di piste ciclabili che verrebbe favorito dagli interventi di riqualificazione della Paullese; ha avviato accordi coi comuni di Mediglia e Peschiera Borromeo per realizzare collegamenti ciclabili, e sta valutando la possibilità, con il Consorzio Est Milanese (CEM), di realizzare un collegamento tra Pantigliate e Rodano.

INFRASTRUTTURE

Le prospettive di sviluppo del comune vengono in larga misura affidate al potenziamento della Paullese (cfr. scheda relativa) ed alla realizzazione di una fermata della linea metropolitana M3 (cfr. scheda relativa), che dovrebbe raggiungere l'abitato di Paullo.

ELEMENTI PROBLEMATICI

Un problema particolarmente avvertito riguarda la situazione di Vigliano, i cui 3.500 abitanti, pur gravitando su Pantigliate per tutti i servizi, ricadono, dal punto di vista amministrativo, nel territorio comunale di Mediglia.

6.8 Paullo

SISTEMA INSEDIATIVO

L'abitato di Paullo, storicamente centro di servizi del territorio agricolo circostante, si è sviluppato in modo significativamente "compatto" attorno al nucleo originario; è organizzato lungo il tracciato della Vecchia Paullese che lo collega al comune di Zelo Buon Persico (LO) per poi riallacciarsi alla Statale Paullese (SS415) poco prima del ponte di Spino d'Adda.

L'abitato risulta delimitato sul lato nord-est dal tracciato della Paullese e sui lati nord-ovest e sud-ovest dal tracciato del Canale della Muzza.

Il territorio comunale è prevalentemente costituito da aree agricole che mantengono significativi caratteri di continuità e compattezza, saldando le aree agricole del Parco Sud con quelle del Parco Adda Sud.

Di particolare rilievo la presenza del canale della Muzza, come elemento di interesse paesaggistico- ambientale e come "canale di connessione" tra i territori agricoli della provincia di Milano e quelli della provincia di Lodi.

AMBIENTE

Dal punto di vista ambientale il comune prevede la valorizzazione del canale della Muzza (in accordo con la Regione, la Provincia di Milano e il Parco Sud ed in collaborazione col Consorzio della Muzza): nel quadro della realizzazione di una nuova centrale elettrica dotata di una particolare tecnologia, si intende promuovere la valorizzazione fruitiva e culturale del "nodo idraulico" di Paullo con la realizzazione di una "Casa dell'acqua", un "museo dell'acqua", un punto parco e un percorso ciclopedonale, che proseguirà in territorio lodigiano, lungo il canale.

All'interno delle aree del Parco Sud il comune segnala la presenza di un'area di grande pregio ambientale, posta ad ovest della Muzza, che propone venga classificata come "zona di tutela naturale e paesaggistica – R.N., Riserva Naturale".

INFRASTRUTTURE

Lo sviluppo del comune come polo di rilievo territoriale risulta in larga misura affidato alla realizzazione delle nuove infrastrutture della mobilità previste (TEM, Metropolitana linea 3 - cfr. schede relative). Si segnala inoltre a livello di infrastrutturazione stradale il

potenziamento della ex-SS 415 "paullese" da Peschiera Borromeo e la SS 9 "via Emilia" a sud dell'abitato di San Giuliano Milanese (cfr. scheda relativa).

ELEMENTI PROBLEMATICI

- Problema avvertito è quello della forte crescita dei comuni contermini.
- Particolarmente avvertito il problema degli spostamenti verso alcuni comuni caratterizzati da alto numero di addetti (1.300 a Tribiano; 6.000 a Settala). Come principali problemi il comune segnala la "crisi" del sistema della viabilità, in larga misura determinato dal notevole incremento demografico di tutti i comuni circostanti e dagli spostamenti di lavoro (in particolare verso Settala e Tribiano) e la mancanza di un adeguato servizio di trasporto pubblico lungo la Cerca, sia verso Melegnano che verso Melzo.
- Problema delle modifiche del perimetro del Parco Sud. In questo quadro il comune ha da tempo presentato una richiesta di revisione della perimetrazione del Parco Sud (prevedendo l'esclusione di alcune aree e l'inclusione di aree attualmente non vincolate).

6.9 Peschiera Borromeo

SISTEMA INSEDIATIVO

L'abitato di Peschiera Borromeo è costituito dai nuclei di San Bovio, Linate, Mezzate e Bettola.

Il suo territorio è fortemente caratterizzato dalla presenza dell'asse infrastrutturale viabilistico della Paultese (ex-SS 415), che vede proprio il potenziamento a doppia carreggiata nella tratta tra Peschiera e Spino d'Adda (cfr.scheda relativa).

Il comune partecipa con i comuni di San Donato Milanese e Milano al "Progetto di Società di Trasformazione Urbana (STU) sud-est fiume Lambro e Paultese" (cfr.scheda relativa).

AMBIENTE

Volontà comunale è quella di sostenere le attività agricole secondo un criterio non meramente industriale, ma in modo ambientalmente sostenibile, attraverso: incentivi o compensazioni per recupero fontanili e cura della vegetazione ripariale, diversificazione di colture, piantumazioni di filari di separazione tra gli appezzamenti a diverse colture, fattorie didattiche, recupero sentieri rurali, agricoltura a basso impatto e biologica, ecc...

Peschiera partecipa al Progetto MiBici nel protocollo di intesa che vede i Comuni di San Donato Milanese (capofila), San Giuliano Milanese e Mediglia (cfr.scheda relativa).

Sono stati approvati i protocolli di intesa da parte dei comuni coinvolti - tra cui Peschiera - e il Parco Agricolo Sud Milano per l'istituzione dei Piani di Cintura Urbana (Idroscalo PCU 4 e Lambro-Monluè PCU 5).

INFRASTRUTTURE

Dal punto infrastrutturale viabilistico si segnala, oltre al potenziamento della Paultese, il progetto per la nuova viabilità di collegamento tra la ex-SS 415 a Peschiera e la SS 9 "via Emilia" verso San Giuliano Milanese (cfr. scheda relativa).

Inoltre in relazione alle infrastrutturazioni legate alla mobilità il comune di Peschiera è interessato dal progetto di prolungamento della linea metropolitana M3 e della relativa area di interscambio (cfr. scheda relativa).

ELEMENTI PROBLEMATICI

Una criticità sentita a livello di PTC del Parco Agricolo Sud Milano è data dalla rigidità di lettura delle norme e dal continuo rimando a piani di settore specifici e a piani attuativi (PCU) per la sua attuazione, con un conseguente rallentamento dell'attività.

Inoltre il sistema dei parchi di cintura urbana (PCU) risulta essere privo di connessioni reciproche.

Problematiche intercomunali a livello viabilistico sono connesse alla realizzazione del nuovo centro commerciale a sud-ovest della Paultese, in particolare:

attraversamento del Lambro verso San Donato Milanese, complanare di Bellaria e viabilità delle cave di Mediglia.

Un'ulteriore criticità legata al traffico che grava sul centro abitato è data dalle attività di cava presenti in alcuni comuni contermini; a questo proposito sembrerebbe opportuno che il PTCP si ponesse il problema delle infrastrutture di cava non risolto dal piano cave.

6.10 San Colombano al Lambro

SISTEMA INSEDIATIVO

Il territorio comunale risulta caratterizzato dalla eccezionale presenza del rilievo collinare, tipico esempio di altura isolata all'interno della pianura, che si sviluppa in parte all'interno della province di Lodi e Pavia. Più della metà del territorio comunale (complessivamente 1.600 ha circa) è costituita dall'ambito collinare

L'insediamento si è sviluppato tra il Lambro (a nord) e la collina (a sud) ed è costituito dal Borgo e dalla frazione di Campagna, formatasi nei primi decenni dell' '800 e attualmente sostanzialmente saldata al Borgo.

Il margine sud-est del territorio comunale è delimitato dal tracciato della SS234 "Codognese" (che collega Pavia con Cremona, passando per Casalpusterlengo e Codogno e attraversando l'Adda a Pizzighettone) alla quale si collegano, attraversando il Borgo e interessando il piede della collina, la SP23 proveniente da Lodi e dal casello di Pieve Fissiraga della A1 e la SP19 proveniente da S. Angelo Lodigiano.

Le previsioni di sviluppo si basano prevalentemente su un incremento della popolazione dagli attuali 7.500 a 10.000 abitanti circa, sull'ampliamento dell'area industriale esistente lungo la SS234 e sulla valorizzazione della collina e della tradizione vinicola.

AMBIENTE

Dal punto di vista ambientale il comune si è fatto promotore, circa 10 anni fa, di un documento di intesa con i comuni circostanti per il riconoscimento di un PLIS per l'area collinare; alla definizione delle prime perimetrazioni da parte degli altri comuni interessati, tuttavia, non ha fatto seguito una coerente politica di tutela/valorizzazione dell'area né la richiesta del riconoscimento come PLIS.

Attualmente la sola area collinare ricadente all'interno del territorio comunale risulta riconosciuta come Parco Locale di Interesse Sovracomunale ("Parco della Collina di San Colombano", delibera G.P. n. 423/2002) ed è stata fatta oggetto di un piano particolareggiato (approvato nel 2006); recentemente, tuttavia, è stato siglato un protocollo con i comuni di Miradolo e Monteleone (PV) e Graffignana (LO) che prevede di chiedere il riconoscimento del parco anche alle altre province interessate.

INFRASTRUTTURE

Particolarmente avvertito è il problema del collegamento tra la SS234 Pavia-Cremona e la SP23 per Lodi e l'autostrada A1 che comporta l'utilizzo del tratto pedemontano della provinciale e l'attraversamento del centro storico del Borgo.

A tale proposito è stato recentemente siglato un protocollo col comune di Livraga (LO) nel quale si prevede che (con la realizzazione di una circonvallazione attorno all'abitato di Livraga, lungo il tracciato della TAV) il traffico proveniente da Lodi venga deviato, all'altezza di Borghetto Lodigiano, verso Livraga, per raggiungere la SS234 evitando il passaggio dal Borgo e l'utilizzo della pedemontana.

6.11 San Donato Milanese

SISTEMA INSEDIATIVO

Il territorio del comunale di San Donato Milanese risulta fortemente caratterizzato dal sistema infrastrutturale della mobilità di scala sovracomunale. La città di San Donato Milanese è potenzialmente connessa in modo eccellente con la grande rete di mobilità regionale e nazionale, che tuttavia la città si trova a "subire", non potendo condizionare le dinamiche decisionali istituzionali. Di fatto questa situazione tende a ripercuotersi sulla mobilità locale e sovralocale di attraversamento, per cui la percezione che si tende ad avere di San Donato Milanese è quella di un ambito sottoposto a flussi di attraversamento rilevanti rispetto a quelli che normalmente caratterizzano le altre città dell'hinterland milanese. Per cui esigenza prioritaria è il controllo e la limitazione del traffico di attraversamento della città, che ha origini e destinazioni altre rispetto a San Donato Milanese (direttrice nord-sud, collegamenti tra la Paullese e la via Emilia).

Inoltre la riconfigurazione del sistema delle tangenziali - previsto con la realizzazione della tangenziale Est Esterna (cfr. scheda relativa) -, la sistemazione della paullese nella tratta in San Donato (cfr. scheda relativa), la realizzazione del nuovo nodo dell'alta velocità a Rogoredo, l'istituzione della nuova fermata di Poasco/Sesto Ulteriano del sistema ferroviario regionale, il prolungamento della M3 in direzione di Paullo, con l'istituzione di due nuove fermate in San Donato (cfr. scheda relativa), e la nuova viabilità di collegamento tra la ex-SS415 a Peschiera B. e la SS9 "via Emilia" verso San Giuliano M. tenderanno a migliorare ulteriormente l'accessibilità alla città, accentuando in questo modo la sua peculiarità di centro subordinato alle infrastrutture.

Il comune partecipa con i comuni di Peschiera Borromeo e Milano al "Progetto di Società di Trasformazione Urbana (STU) sud-est fiume Lambro e Paullese" (cfr. scheda relativa).

AMBIENTE

Dal punto di vista delle aree verdi e delle risorse ambientali il territorio comunale risulta ben dotato e sicuramente un punto di eccellenza è rappresentato da Metanopoli, che costituisce un caso unico nella regione milanese di integrazione tra spazi verdi, di lavoro, residenze, infrastrutture e attrezzature tecnologiche.

Tuttavia le risorse ambientali presentano ancora delle notevoli potenzialità per l'intero territorio comunale, costituendosi come una delle variabili di primaria importanza nella costruzione di strategie di trasformazione della città a scala locale, ma soprattutto a livello sovralocale. Il verde può quindi, assumere un ruolo di elemento di connessione tra i comuni confinanti e i sistemi territoriali sovralocali, soprattutto ai margini delle grandi infrastrutture e lungo le valli del Lambro e della Vettabia (Progetto LOTO - cfr. scheda relativa). L'area verde compresa tra la Vettabia e le infrastrutture ferroviarie della Milano-Genova fino al borgo di Poasco, oggi occupata da agricoltura di produzioni marginali, potrebbe ospitare un'iniziativa sovracomunale di impianto boschivo a beneficio della vicina metropoli.

I luoghi naturalistici che potrebbero assumere un ruolo di primaria importanza sono individuati negli ambiti del fiume Lambro, nello scolmatore del canale Redefossi, nella cava del Tecchione, nelle cascine e nelle aree verdi del Parco Agricolo Sud Milano, nel tratto tra Poasco e la via Emilia.

San Donato partecipa come capofila al Progetto MiBici con i Comuni di San Giuliano Milanese, Mediglia e Peschiera Borromeo (cfr. scheda relativa). La mobilità ciclabile è infatti percepita come una risorsa per la città, si ha quindi la necessità di incentivarne l'utilizzo, considerando che il contesto si presta ad una circolazione sicura.

6.12 San Giuliano Milanese

SISTEMA INSEDIATIVO

Il territorio di San Giuliano Milanese risulta essere fortemente condizionato dalla presenza di importanti assi infrastrutturali (SS9 via Emilia, linea ferroviaria, autostrada A1 Milano-Bologna), che lo attraversano in direzione nord-sud. La sua struttura insediativa residenziale si sviluppa prevalentemente a est dell'asse della via Emilia, seguendone il percorso. L'orientamento dell'Amministrazione Comunale, in relazione allo sviluppo futuro della città, è quello di evitare un ulteriore consumo di suolo, favorendo il recupero del patrimonio esistente.

AMBIENTE

Dal punto di vista ambientale il comune non ha aderito al parco urbano di cintura, che dovrebbe vederlo coinvolto assieme ai comuni di Milano e San Donato, in quanto si trova a dover risolvere un contenzioso aperto con una società, in relazione ad un vecchio PL presentato per l'area della Cascina dei Prati. Il comune di San Giuliano Milanese partecipa al Progetto MiBici con i Comuni di San Donato Milanese (capofila), Mediglia e Peschiera Borromeo (cfr.scheda relativa).

L'Amministrazione auspicherebbe inoltre, un riconoscimento da parte dell'organo provinciale del lavoro svolto a livello intercomunale nell'ambito del Progetto LOTO (cfr. scheda relativa), per il recupero dell'asse della Vettabia, che vedeva coinvolti oltre al comune di San Giuliano, i comuni di Milano e di San Donato Milanese.

SISTEMA INSEDIATIVO

Il territorio di San Giuliano Milanese risulta essere fortemente condizionato dalla presenza di importanti assi infrastrutturali (SS9 via Emilia, linea ferroviaria, autostrada A1 Milano-Bologna), che lo attraversano in direzione nord-sud. La sua struttura insediativa residenziale si sviluppa prevalentemente a est dell'asse della via Emilia, seguendone il percorso. L'orientamento dell'Amministrazione Comunale, in relazione allo sviluppo futuro della città, è quello di evitare un ulteriore consumo di suolo, favorendo il recupero del patrimonio esistente.

AMBIENTE

Dal punto di vista ambientale il comune non ha aderito al parco urbano di cintura, che dovrebbe vederlo coinvolto assieme ai comuni di Milano e San Donato, in quanto si trova a dover risolvere un contenzioso aperto con una società, in relazione ad un vecchio PL presentato per l'area della Cascina dei Prati. Il comune di San Giuliano Milanese partecipa al Progetto MiBici con i Comuni di San Donato Milanese (capofila), Mediglia e Peschiera Borromeo (cfr.scheda relativa).

L'Amministrazione auspicherebbe inoltre, un riconoscimento da parte dell'organo provinciale del lavoro svolto a livello intercomunale nell'ambito del Progetto LOTO (cfr. scheda relativa), per il recupero dell'asse della Vettabbia, che vedeva coinvolti oltre al comune di San Giuliano, i comuni di Milano e di San Donato Milanese.

INFRASTRUTTURE

Si segnala dal punto di vista delle infrastrutture viabilistiche la realizzazione della nuova viabilità di collegamento tra la ex-SS415 paullese a Peschiera Borromeo e la SS9 "via Emilia" (cfr. scheda relativa).

ELEMENTI PROBLEMATICI

Nel 2002 è stato indetto un bando relativo ai Programmi Integrati di Intervento (PII), dove sono state presentate una ventina di proposte, ma ancora oggi nessuna di esse risulta essere approvata. Ad oggi il PII dell'Albergo di Zivido è in attesa di ricevere una risposta da parte della Regione. Un problema sentito a livello comunale come criticità è dato dall'area industriale di Sesto Ulteriano, che attraversata dall'autostrada A1, vede la presenza di un numero rilevante di aziende di medio piccole dimensioni, a vocazione prevalentemente logistica. Questa situazione nasce come fenomeno spontaneo che ha visto il suo massimo sviluppo tra gli anni '90 e 2000. Oggi il Comune auspica l'avvio di un processo di riconversione/riqualificazione dell'area, vista anche la presenza di una zona residenziale (Sesto Ulteriano) posta al di sotto di essa, che rimane completamente isolata, con grosse problematiche legate alla viabilità a causa della forte presenza di mezzi pesanti. L'obiettivo è quello di cercare di insediare attività più qualificanti, ma il numero elevato di aziende crea una situazione di estrema frammentazione, facendo sì che il Tavolo dei Produttori, pur essendo attivo, non riesce di fatto a concretizzare una visione collettiva di insieme da portare avanti. Il Comune auspicherebbe la presenza di un soggetto esterno mosso da un forte interesse, che provvedesse alla risistemazione dell'area.

Una questione emersa in modo prioritario è la necessità di definire una "vocazione" per la città. Magari operando scelte che sostengano un ulteriore insediamento di imprese del settore terziario o addirittura nuove forme di produzione, ad esempio legando l'immagine della città alle nuove tecnologie, proponendosi come polo dell'high tech per l'energia pulita e la sostenibilità ambientale.

Si sente l'esigenza dell'istituzione di un coordinamento con gli altri comuni del sud-est Milano per seguire in modo contestuale i temi relativi alla mobilità e alla realizzazione di un grande parco naturalistico e forestale di confine lungo la valle del Lambro.

La carenza e la mancata programmazione di parcheggi di interscambio lungo il percorso della S1 vanificano i benefici previsti dall'attivazione della linea ferroviaria, in termini di decremento del traffico di attraversamento.

L'evidente insufficienza della tangenziale est a sostenere il traffico improprio di collegamento tra il nord-est della regione e il centro-sud del paese provoca in San Donato Milanese un pesante effetto ambientale, in termini di qualità dell'aria e di incremento, all'interno dell'abitato, del traffico di attraversamento

Il centro abitato della città subisce l'impatto negativo del traffico di relazione est-ovest per l'assenza di viabilità specifica, forse riducibile dal previsto nuovo collegamento Paulllese-Emilia (cfr scheda).

6.13 San Zenone al Lambro

SISTEMA INSEDIATIVO

Il sistema insediativo di San Zenone è caratterizzato da una elevata frammentazione dei comparti edificati che vedono oltre al nucleo più importante di San Zenone anche i nuclei di Villabissone (settore nord del comune) e di S.Maria in Prato, all'estremità sud del territorio comunale. Inoltre numerosi insediamenti agricoli ancora attivi e di notevoli dimensioni ne connotano il territorio

Il comune di San Zenone al Lambro risulta essere fortemente condizionato dalla presenza di un importante "corridoio" infrastrutturale che attraversa il territorio in direzione nord-ovest sud-est; il corridoio infrastrutturale infatti comprende l'autostrada A1, il tracciato ferroviario della Milano-Bologna e, con un andamento nord-sud la SP204.

SERVIZI

Il sistema dei servizi di San Zenone al Lambro risulta essere caratterizzato da una discreta e sufficiente presenza di attività pubbliche che ne garantiscono un funzionamento adeguato per una cittadina di poco di più di 3.500 residenti.

È da considerare con attenzione la previsione di nuovi insediamenti nella frazione di S.Maria in Prato; la relativa dipendenza da San Zenone obbliga infatti ad una riflessione attenta su alcune tipologie di servizi. A tal proposito si prevede la realizzazione del Piano dei Servizi ai sensi della l.r. 12/2005.

AMBIENTE

L'ampliamento previsto dell'area di servizio dell'autostrada A1 potrebbe diventare un progetto di particolare problematicità sul sistema ambientale del comune di San Zenone. Il significativo ampliamento - si parla di un raddoppio della superficie attuale - avverrà sulle aree agricole circostanti.

INFRASTRUTTURE

L'elevato numero di infrastrutture presenti seppur garantisce una elevata accessibilità complessiva, connota fortemente il territorio con elementi di "frattura" insediativa oltre che funzionale.

ELEMENTI PROBLEMATICI

Particolare preoccupazione desta l'ampliamento dell'area di Servizio "San Zenone al Lambro" sulla autostrada A1: la stazione dovrebbe infatti diventare un polo di attestamento per i veicoli pesanti che transitano sulla A1 qualora si manifestassero problematiche all'accesso nella città di Milano.

L'Amministrazione Comunale sta interloquendo con la Regione Lombardia ed è in fase di attivazione la conferenza di servizi.

6.14 Tribiano

SISTEMA INSEDIATIVO

La porzione più consistente del territorio urbanizzato del comune è collocata tra il tracciato della SP39 della Cerca, sulla quale si affaccia una parte delle aree produttive di Tribiano, e il corso dell'Addetta, attorno alla quale si concentrano le zone residenziali e di servizio. A sud dell'Addetta, lungo la SP158, in direzione del comune di Mulazzano si addensano altri insediamenti, prima residenziali e a seguire produttivi. Il restante territorio, a meridione del corso dell'Addetta, è riservato all'agricoltura.

SERVIZI

Accanto ai servizi di livello locale spicca, in prossimità della frazione di Zoate, in affaccio sull'Addetta, un impianto sportivo riservato alla pratica del golf, che ha una rilevanza di scala sovracomunale

AMBIENTE

La presenza del corso dell'Addetta, che taglia diagonalmente il territorio, rappresenta uno degli elementi di qualificazione del paesaggio. Altri elementi di interesse, sotto il profilo del paesaggio, sono costituiti dai nuclei ed insediamenti rurali, come indicati nel piano territoriale del Parco Agricolo Sud Milano: Zoate, Lanzano e San Barbaziano

6.15 Vizzolo Predabissi

La struttura insediativa del comune di Vizzolo Predabissi è caratterizzata dalla presenza di due nuclei insediativi posti a nord e sud della strada provinciale "pandina" che collega la città di Melegnano con i comuni di Spino d'Adda e Pandino in territorio cremasco.

Il territorio si caratterizza, inoltre, per la presenza del collettore dell'Addetta (limite comunale a Nord) e del fiume Lambro lungo il confine est. Il suolo urbanizzato, prevalentemente residenziale, vede anche nella parte sud la presenza di una notevole area industriale di recente formazione. Le previsioni di espansione urbana consentite dalla normativa vigente (un vecchio Prg e alcune varianti successive) risultano essere completamente attuate; attualmente si stanno completando due importanti Piani di Zona in aree di completamento residenziale (v.Roma e v.le Sarmazzano) per complessivi 17.000 mc, pari a circa 120 abitanti teorici, ovvero 54 alloggi. Sul territorio comunale non sono segnalati episodi di attività produttive dismesse o in fase di dismissione.

SERVIZI

Dal punto di vista del sistema dei servizi risulta essere adeguato, addirittura sovradimensionato e equamente distribuito tra i due nuclei urbanizzati posti a nord e sud della SP138 (Pandina).

AMBIENTE

Il particolare carattere del territorio di Vizzolo, caratterizzato ancora da notevoli ed importanti elementi del territorio non urbanizzato, hanno sollecitato da tempo l'Amministrazione ad aderire ai progetti di riqualificazione ambientale; due sono i progetti in essere: il primo MiBici in accordo con Melegnano ed altre amministrazioni comunali; ed il Parco dell'Addetta, Parco Locale di Interesse Sovralocale, riconosciuto dalla Regione Lombardia. Nel progetto sono coinvolti 5 comuni (Colturano, Mediglia, Paullo, Tribiano e Vizzolo) oltre che il Parco Sud, il Consorzio bonifica Muzza, il Centro Italiano per la Riqualificazione Fluviale. Obiettivo del progetto è la riqualificazione idraulico-ambientale del colatore Addetta che parte da Paullo e sfocia nel Lambro a Melegnano.

Si sta valutando, con il comune di Colturano, la possibilità di un progetto di riqualificazione ambientale per una consistente area posta a nord del comune in fregio al collettore dell'Addetta quale ipotesi di "permuta" con il Parco Agricolo Sud Milano per aree di espansione residenziale ai margini di alcune aree già urbanizzate.

Il discreto patrimonio di insediamenti agricoli sul territorio è oggetto di una serie di ipotesi di riconversione delle stesse per funzioni residenziali o con esse compatibili. L'Amministrazione Comunale è intenzionata a valutare la possibilità di prevedere altre nuove aree di espansione urbana in accordo con il Parco Agricolo Sud Miano.

INFRASTRUTTURE

Alcune preoccupazioni vengono segnalate per il progetto di Tangenziale Est Esterna. A scala comunale risulta impotante l'ipotesi di declassamento di un tratto della via Melegnano: questo permetterebbe di riqualificare la strada nel tratto urbano.

MOBILITÀ

Il tema del trasporto pubblico è particolarmente sentito; si lamenta una difficoltà e debolezza nei collegamenti, soprattutto con la città di Melegnano; infatti la presenza della stazione ferroviaria costituisce per Vizzolo un punto ad elevata accessibilità.

Esiste un discreto numero di percorsi ciclabili che però non costituiscono una rete vera e propria; è necessario lavorare per il completamento di alcuni tratti della stessa, privilegiando il collegamento con la città di Melegnano. Il comune ha partecipato anche al progetto Mibici.

ELEMENTI PROBLEMATICI

Costituiscono elementi problematici alcune scelte fatte dal comune di San Zenone al Lambro che ha realizzato un importante ambito di espansione industriale (PIP) al limite nord del proprio territorio; inoltre, lo stesso comune prevede una ulteriore zona di espansione insediativa con destinazione residenziale.

7 SCHEDE PROGETTI DI RILEVANZA SOVRALocale

In questa sezione del documento sono illustrati i principali progetti che assumono un rilievo di scala sovralocale e vedono un coinvolgimento esteso a comprendere più comuni. Al momento sono considerate le iniziative che hanno effettivamente avviato un percorso procedurale esplicito, ma ciò non esclude che altre iniziative per ora non indicate, in quanto in corso di definizione nell'ambito della fase di elaborazione dei PGT, quindi ancora non ufficializzate, o altre iniziative progettuali ad uno stadio embrionale, vadano successivamente ad integrare questo primo elenco, e, soprattutto, che nella fase di sviluppo del Piano d'area, vengano avanzate proposte progettuali o interventi ritenuti dai comuni significativi ai fini del migliore assetto e qualificazione del territorio. Progetti che possono riguardare anche un solo comune, ma che per la dimensione e/o per la rarità sono in grado di avere un riscontro territoriale più esteso. In sostanza si considera la definizione/indicazione dei progetti ritenuti prioritari e sui quali fare convergere l'interesse da parte dell'insieme dei comuni del tavolo uno degli obiettivi di lavoro del Piano d'area da raggiungere attraverso l'attività di confronto e discussione che deve svilupparsi dopo questa prima fase.

I progetti riportati nelle schede sono dunque una sorta di "esempio", dal quale però si coglie come la maggiore evidenza sia assunta dalle iniziative nel settore della mobilità con interventi distribuiti tra la rete viaria e il trasporto pubblico su ferro. In generale di questi progetti va sottolineata la rilevanza ben superiore alla scala dell'ambito del Sud Est Milano e la consistenza della dimensione economica necessaria alla loro attuazione. Questo significa che rispetto ad alcuni di questi progetti il Piano d'area più che governarne per intero lo sviluppo, può concorrere a definire delle regole ed a cercare soluzioni per garantire i migliori effetti, sia sotto il profilo territoriale ambientale, sia per quanto concerne gli aspetti di natura socio economica.

Tra i progetti segnalati si sono considerati anche gli studi per la progettazione dei percorsi ciclabili previsti nell'ambito del Piano di settore per una rete ciclabile strategica della Provincia di Milano (MiBici), il cui obiettivo è quello di incrementare la mobilità sostenibile vista, non solo a fini della fruizione del tempo libero, ma anche come opportunità di migliorare il collegamento tra i diversi nuclei per spostamenti finalizzati alle attività di lavoro e studio. L'adesione dei comuni a questa proposta di definizione progettuale rappresenta un segno evidente che a fronte di obiettivi definiti e condivisi si può sviluppare un'elevata capacità di coordinamento e cooperazione.

Progetto A (vedi tavola "I progetti per la mobilità)	RIQUALIFICAZIONE DELLA SP40 BINASCHINA
Tipologia:	Infrastrutturale.
Comune/i interessati:	Noviglio, Zibido S. Giacomo, Binasco Lacchiarella, Basiglio, Siziano, Pieve E., Locate T., Carpiano
Dimensione territoriale:	Relazioni di scala metropolitana e attraversamenti urbani locali.
Strumento urbanistico utilizzato:	Schema di Accordo tra la Provincia di Milano, la Provincia di Pavia, il Parco Agricolo Sud Milano ed i Comuni compresi tra la A7, la SP40 e la ferrovia Milano-Pavia per la partecipazione alla redazione di uno Studio d'area finalizzato alla promozione e allo sviluppo dell'ambito territoriale del Sud-Milano, esteso ai Comuni precedentemente citati (Delibera dalla Provincia di Milano del 29.06.05 e sottoscrizione degli Enti del 27.9.05).
Stato di realizzazione:	Schemi di assetto in fase di predisposizione all'interno dello "Studio d'area" commissionato sulla base dell'Accordo tra gli Enti interessati. Successivamente dovrà essere predisposto uno studio di fattibilità progettuale vero e proprio.
Tempistica:	Da definire.
Risorse disponibili e/o utilizzate:	Da definire (certamente anche con contributo di risorse private).
Aspettative e/o timori:	L'intervento consentirà di migliorare la vivibilità delle aree urbane ora attraversate dalla SP40, che, in prospettiva, verranno by-passate da alcuni tratti in variante (con mantenimento dell'asse storico per l'accessibilità locale). Sarà, inoltre, possibile una ricongiunzione urbana tra le due frazioni comunali di Carpiano. È indispensabile la definizione di soluzioni progettuali ambientalmente compatibili, che garantiscano la tutela delle aree agricole e naturalistiche appartenenti al Parco Agricolo Sud Milano.
Eventuali criticità:	Presenza del Parco Agricolo Sud Milano. Presenza di falda superficiale.
Note/considerazioni:	



Progetto B (vedi tavola "I progetti per la mobilità")	
TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO ED OPERE CONNESSE	
Tipologia:	Infrastrutturale.
Comune/i interessati:	Carpiano, Melegnano, Cerro al L., Vizzolo P., Dresano, Tribiano, Paullo, altri Comuni della Provincia di Lodi e dell'est milanese fino ad Agrate Brianza
Dimensione territoriale:	Relazioni di scala metropolitana e regionale di lunga percorrenza.
Strumento urbanistico utilizzato:	Legge Obiettivo (L.443/2001).
Stato di realizzazione:	Progetto preliminare approvato in via tecnica dal CIPE con prescrizioni (Delibera n.95 del 29.07.2005). Il 5.11.2007 è stato sottoscritto, tra il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Lombardia, le Province di Milano e Lodi, CAL SpA, ANAS SpA e la rappresentanza dei Comuni interessati, l'Accordo di Programma (promosso dalla Regione Lombardia con Delibera Regionale n.8/3107 del 1.08.2006) per la realizzazione dell'intervento autostradale e per il potenziamento del sistema della mobilità nell'est milanese e nel nord lodigiano, finalizzato alla definizione dei soggetti competenti, delle azioni, delle modalità e dei tempi necessari per garantire la realizzazione delle opere nel loro complesso, agevolando il coinvolgimento ed il coordinamento dei soggetti interessati nell'affrontare i temi specifici. Nell'ambito dell'Accordo di Programma sono stati evidenziati, oltre ad alcuni approfondimenti condivisi da sviluppare per il tracciato principale ed alle opere connesse facenti già parte integrante del progetto (così come proposto ed approvato dal CIPE), anche una serie di altri interventi ed impegni ritenuti prioritari per il potenziamento del sistema della mobilità dell'area nel suo complesso, da ritenersi, a seconda dei casi: o anch'esse opere connesse alla realizzazione della Tangenziale Est Esterna (e, quindi, da ricomprendere nel relativo piano finanziario), o opere da finanziare prioritariamente con processi di perequazione territoriale (con eventuale cofinanziamento della Regione Lombardia), o opere da finanziare attraverso uno specifico fondo di accantonamento previsto sempre nell'Accordo di Programma. Tali indicazioni riguardano la rete viaria, la rete ciclabile, le reti ferroviaria e metropolitana, i nodi di interscambio ed, infine, il trasporto pubblico su gomma.
Tempistica:	In relazione alla disponibilità delle risorse (previsti 4 anni per la realizzazione delle opere del tracciato autostradale).
Risorse disponibili e/o utilizzate:	È previsto il ricorso al <i>project-financing</i> , oltre allo stanziamento di un contributo statale, sebbene non risultino ancora chiare le somme in gioco e le modalità di reperimento.
Aspettative e/o timori:	In seguito alla sottoscrizione dell'Accordo di Programma, ciascun soggetto dovrà promuovere lo svolgimento delle attività di propria competenza, al fine di trovare tempestiva risoluzione alle problematiche evidenziate e dare risposta agli impegni assunti. In linea generale: <ul style="list-style-type: none"> - per quanto riguarda CAL SpA, si tratta di garantire l'inserimento degli interventi principali tra le opere connesse al progetto autostradale, ricomprendendoli nel relativo Piano Economico Finanziario; - per quanto riguarda le Province, si tratta, da un lato, di garantire la redazione degli adeguati studi di prefattibilità dei nuovi interventi infrastrutturali previsti, in collaborazione con i Comuni interessati ed in tempi coerenti con quelli della gara di concessione per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna e, dall'altro, di provvedere alla razionalizzazione e potenziamento dei servizi di trasporto pubblico locale su gomma, in vista anche di una completa integrazione con il servizio ferroviario suburbano; - per quanto riguarda il Ministero dei trasporti e la Regione Lombardia, si tratta di provvedere alla sottoscrizione (di concerto anche con le Province) di specifici accordi per lo sviluppo infrastrutturale su ferro, trovando percorsi condivisi per il reperimento delle risorse finanziarie necessarie. Per una disanima puntuale degli interventi previsti nell'Accordo di Programma che interessano direttamente il territorio del Sud Est Milano, si rimanda agli allegati dell'Accordo medesimo, così come si rimanda all'Allegato 2 per l'elencazione ed analisi delle prescrizioni del CIPE.
Eventuali criticità:	<ul style="list-style-type: none"> - Inserimento ambientale del tracciato autostradale all'interno del Parco Agricolo Sud Milano. - Necessità di coordinamento e compatibilizzazione del nuovo tracciato autostradale, ed in particolare dello svincolo di Paullo, con le previsioni relative al potenziamento della ex-SS415 Paullese ed al prolungamento della linea metropolitana M3. - Vicinanza con la piattaforma ecologica di Vizzolo P.

Progetto C (vedi tavola "I progetti per la mobilità)	CONNESSIONE TRA LA SP39 DELLA CERCA E LA SP40 BINASCHINA
Tipologia:	Infrastrutturale.
Comune/i interessati:	Melegnano, Colturano.
Dimensione territoriale:	Relazioni di scala metropolitana e attraversamento urbano locale.
Strumento urbanistico utilizzato:	Progetto della Provincia di Milano.
Stato di realizzazione:	Progetto esecutivo in fase di predisposizione.
Tempistica:	n.d.
Risorse disponibili e/o utilizzate:	Risorse Provincia di Milano.
Aspettative e/o timori:	<p>Permetterà di stabilire continuità tra le due direttrici tangenziali dell'est e sud Milano, bypassando il nodo urbano di Melegnano ed alleggerendo il carico di traffico sulla SP9 Via Emilia.</p> <p>È auspicata una celere realizzazione dell'intervento, a lungo rimandato, tenendo, comunque, conto che la sua attuazione risulta strettamente correlata anche con le scelte relative alla nuova Tangenziale Est esterna di Milano.</p>
Eventuali criticità:	Inserimento ambientale del tracciato all'interno del Parco Agricolo Sud Milano, con scavalco con del fiume Lambro e della Vettabbia.



Progetto D (vedi tavola "I progetti per la mobilità):	VARIANTE ALLA SP17 MELEGNANO – SANT'ANGELO LODIGIANO
Tipologia:	Infrastrutturale.
Comune/i interessati:	Cerro al Lambro, Melegnano.
Dimensione territoriale:	Collegamenti intercomunalì.
Strumento urbanistico utilizzato:	L'intervento (inizialmente proposto dal Comune di Melegnano), rientra tra le opere connesse con il progetto della Tangenziale Est esterna di Milano.
Stato di realizzazione:	Sta seguendo le procedure relative al progetto preliminare della Tangenziale Est esterna di Milano, sebbene l'esigenza di risolvere le problematiche viarie del "nodo di Melegnano", appaia prioritaria e, quindi, da attuarsi anche indipendente dalla nuova tangenziale.
Tempistica:	Da definire (attualmente correlata con quella prevista per la Tangenziale Est esterna di Milano).
Risorse disponibili e/o utilizzate:	Da definire (attualmente strettamente correlate con quelle previste per la Tangenziale Est esterna di Milano).
Aspettative e/o timori:	Consentirà di allentare la morsa del traffico sul tratto urbano, sia della SP17, che della parallela SP9 Via Emilia.
Eventuali criticità:	Inserimento ambientale del tracciato all'interno del Parco Agricolo Sud Milano.

Progetto E (vedi tavola "I progetti per la mobilità)	POTENZIAMENTO DELLA EX-SS415 PAULLESE DA PESCHIERA B. A SPINO D'ADDA
Tipologia:	Infrastrutturale.
Comune/i interessati:	Peschiera Borromeo, Mediglia, Pantigliate, Paullo, Settala, Zelo Buon Persico (LO).
Dimensione territoriale:	Relazioni di scala metropolitana.
Strumento urbanistico utilizzato:	Progetto della Provincia di Milano. Legge Obiettivo (L.443/2001) per le sole procedure approvative.
Stato di realizzazione:	Progetto definitivo approvato dal CIPE con prescrizioni nella seduta del 2.12.2005. La Provincia di Milano ha indetto la gara per l'appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori del I° lotto funzionale prioritario (tratta Peschiera B.-SP39) Successivamente, la Provincia di Milano avvierà le procedure per la gara di appalto integrato anche del II° lotto funzionale (tratta SP39-Spino d'Adda).
Tempistica:	Entro il 2008 inizio dei lavori per la prima tratta, con completamento delle opere previsto per il 2011.
Risorse disponibili e/o utilizzate:	Risorse Provincia di Milano e Regione Lombardia.
Aspettative e/o timori:	L'intervento si inserisce nelle più ampie strategie di rafforzamento delle direttrici di mobilità con andamento radiale verso il capoluogo lombardo, migliorando le condizioni della circolazione lungo un'importante arteria di connessione tra l'area milanese e l'area cremasca. Sono in corso approfondimenti in merito alla localizzazione dello svincolo ad est dell'abitato di Peschiera B., oggetto di prescrizione nell'ambito delle procedure di approvazione della Legge Obiettivo.
Eventuali criticità:	Posizionamento ed inserimento ambientale dello svincolo Peschiera est se previsto in corrispondenza dell'asse visuale verso il Castello Borromeo.
Note/considerazioni:	Connessi con tale intervento sono da segnalare il progetto di nuovo ponte sull'Adda (progetto preliminare approvato in via tecnica dal CIPE nell'ambito della L.O. nella seduta del 29.03.2006) e quello del potenziamento della tratta successiva da Spino d'Adda a Crema che prevede la realizzazione delle varianti di Spino d'Adda, Pandino e Dovera (progetto definitivo della Provincia di Cremona approvato in linea tecnica dal CIPE nella seduta del 29.07.2005).

Progetto F (vedi tavola "I progetti per la mobilità)	PROLUNGAMENTO DELLA LINEA METROPOLITANA M3 DA SAN DONATO MILANESE A PAULLO E AREA DI INTERSCAMBIO
Tipologia:	Infrastrutturale.
Comune/i interessati:	San Donato Milanese, Peschiera Borromeo, Mediglia, Pantigliate, Paullo.
Dimensione territoriale:	Relazioni di scala metropolitana.
Strumento urbanistico utilizzato:	Accordo tra Regione Lombardia, Provincia di Milano e Comune di Milano sottoscritto nel 2003 per approfondire gli aspetti di fattibilità del prolungamento che ha portato, successivamente, all'affidamento dell'incarico per la redazione del progetto preliminare.
Stato di realizzazione:	Progetto preliminare.
Tempistica:	In relazione alla disponibilità delle risorse (previsti 5 anni per la realizzazione delle opere).
Risorse disponibili e/o utilizzate:	Da definire, con possibilità di contributo statale.
Aspettative e/o timori:	<p>L'intervento è in linea con le strategie di riassetto del sistema della mobilità nell'area milanese ed, in particolare, della rete del trasporto pubblico su ferro, volte al rafforzamento delle relazioni in senso radiale verso Milano, grazie all'estensione oltre i confini del capoluogo delle esistenti linee di forza.</p> <p>Lo sviluppo del tracciato in galleria per la tratta iniziale e comunque prevalentemente in affiancamento all'esistente asse della ex-SS415 Paullese, minimizza gli impatti derivanti dall'inserimento della nuova infrastruttura.</p> <p>L'effettiva possibilità di realizzazione dell'intervento è subordinata alla ricerca di adeguate fonti di finanziamento, attualmente non disponibili.</p>
Eventuali criticità:	Necessità di coordinamento e compatibilizzazione delle previsioni relative al capolinea ed al parcheggio di interscambio della linea metropolitana con il progetto della Tangenziale Est esterna di Milano e del relativo centro polifunzionale di interscambio modale.

Progetto G (vedi tavola "I progetti per la mobilità):	NUOVA VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO TRA LA EX-SS415 A PESCHIERA B. E LA SS9 VIA EMILIA
Tipologia:	Infrastrutturale.
Comune/i interessati:	Peschiera Borromeo, San Donato Milanese, San Giuliano Milanese
Dimensione territoriale:	Collegamenti intercomunali.
Strumento urbanistico utilizzato:	<p>Accordo di collaborazione (del 05.01.06) fra la Provincia di Milano, il Parco Agricolo Sud Milano ed i Comuni di S.Donato e Peschiera B., per la realizzazione di opere stradali nei comuni di Peschiera B. e S.Donato M., relative al collegamento tra la ex-SS415 Pallese (svincolo di Peschiera) ed il comune di S.Donato (direzione via Emilia) e alla rimozione degli incroci semaforizzati lungo la medesima ex-SS415 Pallese. La Provincia di Milano sta intervenendo al fine di coinvolgere nell'Accordo anche i Comuni di Mediglia e S.Giuliano M..</p> <p>Nell'ambito della Conferenza di Servizi per il rilascio dell'autorizzazione all'apertura di una struttura di vendita a sud della Pallese in comune di Peschiera B., è stata concordata la realizzazione di un primo tratto viario parallelo all'asse della ex-SS415, di connessione tra la SP159 Sordio-Bettola, la struttura di vendita commerciale e lo svincolo con la SP15b sulla Pallese stessa.</p>
Stato di realizzazione:	La Provincia di Milano intende affidare l'incarico per la predisposizione di uno studio di fattibilità che valuti le soluzioni infrastrutturali per tale nuova connessione viaria, tenendo conto anche delle proposte contenute nel progetto della viabilità di accesso del nuovo centro commerciale di Peschiera B..
Tempistica:	Da definire.
Risorse disponibili e/o utilizzate:	Da definire (certamente anche con contributo di risorse private).
Aspettative e/o timori:	L'intervento consentirà di realizzare l'attualmente mancante collegamento a carattere sovracomunale fra le due importanti direttrici radiali rappresentata dalla Pallese e dalla Via Emilia, migliorando le condizioni di congestione delle aree urbane che risulterebbero by-passate dal nuovo tratto stradale e contribuendo ad ottimizzare il sistema di accessibilità alla struttura di vendita prevista a sud della Pallese in comune di Peschiera Borromeo.
Eventuali criticità:	Inserimento ambientale del tracciato all'interno del Parco Agricolo Sud Milano, con scavalco con del fiume Lambro e del canale Redefossi.



Progetto H (vedi tavola "I progetti per la mobilità):	SISTEMAZIONE DELLA EX-SS415 PAULLESE NELLA TRATTA IN SAN DONATO MILANESE
Tipologia:	Infrastrutturale.
Comune/i interessati:	San Donato Milanese
Dimensione territoriale:	Relazioni di scala metropolitana e attraversamenti urbani locali.
Strumento urbanistico utilizzato:	Accordo di collaborazione (del 05.01.06) fra la Provincia di Milano, il Parco Agricolo Sud Milano ed i Comuni di S.Donato e Peschiera B., per la realizzazione di opere stradali nei comuni di Peschiera B. e S.Donato M., relative al collegamento tra la ex-SS415 Paullese (svincolo di Peschiera) ed il comune di S.Donato (direzione via Emilia) e alla rimozione degli incroci semaforizzati lungo la medesima ex-SS415 Paullese.
Stato di realizzazione:	Studio di fattibilità
Tempistica:	Da definire.
Risorse disponibili e/o utilizzate:	Da definire.
Aspettative e/o timori:	L'intervento è finalizzato all'eliminazione delle intersezioni a raso esistenti, per fluidificare la capacità dell'itinerario della Paullese anche nella tratta più prossima a Milano (già a doppia carreggiata).
Eventuali criticità:	Definizione di una soluzione condivisa per il sistema degli accessi alla città
Note/considerazioni:	Connesso con tale intervento è da segnalare, oltre al progetto di potenziamento della ex-SS415 Paullese da Peschiera B. a Spino d'Adda, quello per la realizzazione della "penetrazione urbana" della ex-SS415 Paullese, dallo svincolo sulla A51 Tangenziale Est alla via Bacchiglione di Milano (in parte già in fase di realizzazione).

Progetto I (vedi tavola "I progetti per la mobilità)	NUOVA LINEA FERROVIARIA AD ALTA CAPACITÀ MILANO-BOLOGNA
Tipologia:	Infrastrutturale.
Comune/i interessati:	San Zenone al Lambro_ed altri comuni lungo la tratta fino a Bologna.
Dimensione territoriale:	Relazioni di scala interregionale.
Strumento urbanistico utilizzato:	–
Stato di realizzazione:	Lavori in fase di realizzazione.
Tempistica:	Conclusione complessiva dei lavori prevista entro la fine del 2008.
Risorse disponibili e/o utilizzate:	–
Aspettative e/o timori:	L'intervento consentirà l'aumento dell'efficienza della direttrice Milano-Bologna-Roma-Napoli, oggi ai limiti della saturazione, grazie alla separazione dei servizi rapidi a lunga percorrenza da quelli di tipo regionale.
Eventuali criticità:	–

Progetto:	S.T.U. – Società di Trasformazione Urbana
Tipologia:	Urbanistico
Comune/i interessati:	Milano (comune promotore), Peschiera Borromeo e San Donato Milanese. Sono inoltre interessati i seguenti Enti: ALER, AEM S.p.A. e MM S.p.A.
Dimensione territoriale:	L'ambito oggetto della proposta di trasformazione urbana è costituito da una vasta area, di circa 30,17 kmq di superficie, che si incerniera sul percorso del fiume Lambro, comprendendo parte dei Comuni di Milano, San Donato Milanese e Peschiera Borromeo.
Strumento urbanistico utilizzato:	Le Società di Trasformazione Urbana, nella forma della società per azioni, sono intese quale strumento di urbanistica operativa,
Stato di realizzazione:	n.d.
Tempistica:	Nel Dicembre 2000 è stata emanata la circolare del Min. LLPP esplicativa dell'articolo 120 del Decreto Legislativo 267/2000 che disciplina la costituzione delle Società di Trasformazione Urbana e nel Febbraio 2001 sono state stanziato delle risorse per il finanziamento degli studi di fattibilità. Nel Giugno 2001 con Decreto del Min. LLPP è stato possibile presentare delle richieste di finanziamento. E' stato sottoscritto nel Marzo 2003 il Protocollo d'Intesa tra i Comuni di Milano, Peschiera Borromeo e San Donato Milanese per la gestione del finanziamento, concesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, destinato agli studi preliminari di fattibilità per la costituzione di una Società di Trasformazione Urbana (S.T.U.) nell'ambito territoriale sud-est di Milano e comuni limitrofi. Nella primavera del 2005 è stato aggiudicato l'incarico a seguito del bando di gara finalizzato alla redazione di Studi di fattibilità per la costituzione di STU. Obiettivo degli studi è di verificare le condizioni tecnico-urbanistiche, economico-finanziarie e giuridico-procedurali
Risorse disponibili e/o utilizzate:	Il finanziamento concesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è di 309.874 euro così ripartito tra i tre Comuni: - Comune di Milano 181.431 euro; - Comune di Peschiera Borromeo 92.280 euro; - Comune di San Donato Milanese 36.182 euro. Tale finanziamento è destinato agli studi preliminari di fattibilità per la costituzione di una S.T.U. nell'ambito territoriale sud-est di Milano
Aspettative e/o timori:	Si tratta di un ambito metropolitano in forte trasformazione, particolarmente significativo per la qualità e la complessità dell'apparato infrastrutturale. L'intervento, in questo caso, si propone di: - attuare processi di rigenerazione locale, territoriale e di coesione sociale; - coniugare la realtà e la specificità locale con la più ampia dimensione provinciale e macroregionale; - avviare le azioni di tutela ambientale per recuperare alla fruibilità pubblica aree; - attuare azioni nel campo delle politiche abitative; - attrezzare l'ambito di quegli elementi infrastrutturali e di servizio pubblico, necessari a sostenere il polimorfismo territoriale; - conservare la popolazione residente nei luoghi di socialità
Eventuali criticità:	-
Note/considerazioni:	Le S.T.U. implicano la predisposizione in forma coordinata, integrata e unitaria degli studi relativi alle aree metropolitane interessate, allo scopo di fornire alle Amministrazioni coinvolte il quadro di riferimento necessario per orientare le proprie scelte, data la rilevanza territoriale degli ambiti, la complessità degli aspetti urbanistici e delle interrelazioni economico-sociali.

Progetto	RECUPERO DELL'ASSE DELLA VETTABBIA - PROGETTO LOTO
Tipologia:	Ambientale
Comune/i interessati:	San Giuliano Milanese, Milano, San Donato Milanese
Dimensione territoriale:	
Strumento urbanistico utilizzato:	Non si è mai formalizzato da parte degli organi competenti.
Stato di realizzazione:	Proposta progettuale di fatto mai formalizzata. Si chiede una sorta di riconoscimento di questo parco a livello provinciale in modo da rendere effettiva questa tematica sovracomunale che ha visto il coinvolgimento di tre comuni.
Tempistica:	
Risorse disponibili e/o utilizzate:	
Aspettative e/o timori:	Il recupero ambientale della Vettabbia, come corridoio ecologico, potrebbe costituire una molla per la risistemazione dell'area industriale di Sesto Ulteriano.
Eventuali criticità:	
Note/considerazioni:	La proposta progettuale si inserisce all'interno del Progetto LOTO (Landscapes Opportunities for Territorial Organization), iniziativa internazionale promossa in questo caso da Regione Lombardia. L'iniziativa nasce con l'obiettivo di studiare "azioni di valorizzazione del paesaggio", processi virtuosi connessi a specifici progetti locali di riqualificazione territoriale e di attenta gestione delle trasformazioni paesaggistiche in atto.

Progetto:	PROGETTO MIBICI
Tipologia:	Ambientale di fruizione
Comune/i interessati:	Da parte dei comuni dell'area in oggetto sono stati presentati due diversi accordi di programma che vedono i comuni così organizzati: <ul style="list-style-type: none"> - San Donato Milanese (capofila), San Giuliano Milanese, Mediglia e Peschiera Borromeo; - Melegnano (capofila), Colturano, Dresano, Carpiano, Vizzolo Predabissi, San Zenone al Lambro, Cerro al Lambro.
Dimensione territoriale:	Relazioni di scala locali e sovralocali
Strumento urbanistico utilizzato:	Bando provinciale di finanziamento che prevede accordi di programma tra i comuni a livello sovralocale per la proposta di progetti preliminari relativi alla rete ciclabile provinciale e alla relativa realizzazione.
Stato di realizzazione:	n.d.
Tempistica:	La tempistica di realizzazione è legata ai tempi dettati dai bandi per la concessione dei relativi finanziamenti.
Risorse disponibili e/o utilizzate:	La Provincia per questa operazione ha emesso due bandi di cofinanziamento: <ul style="list-style-type: none"> - Mi Bici 2005: in cui ha stanziato 700 mila euro a fronte di un finanziamento pari almeno al 30% da parte dell'Ente proponente; Mi Bici 2006: in cui ha stanziato 2,8 milioni di euro a fronte di un investimento da parte delle singole amministrazioni locali pari a 2,850 milioni di euro.
Aspettative e/o timori:	La Provincia di Milano ha disegnato con i Comuni una mappa della rete strategica dei percorsi ciclabili, con l'obiettivo di agevolare nel tempo l'accessibilità alle stazioni dei mezzi di trasporto pubblico, alle scuole, a tutti i luoghi di attrazione dell'attività dei diversi centri cittadini. Il bando è rivolto ad interventi con finalità legate alla mobilità sostenibile e allo facilitare i cittadini nei collegamenti quotidiani per raggiungere i luoghi di lavoro e di studio , le stazioni dei mezzi di trasporto pubblico e i centri amministrativi e i diversi poli attrattori. Con il bando 2006 sarà possibile realizzare 16 km di piste ciclabili che completeranno una rete complessiva di 52 km sull'intero territorio provinciale. Sarà inoltre finanziata una velostazione, dotata di: centro di assistenza, parcheggio, noleggio e riparazione per biciclette.
Eventuali criticità:	
Note/considerazioni:	I due gruppi hanno ricevuto entrambi finanziamento (Bando Mi Bici 2005) in relazione alla progettazione preliminare di piste ciclabili. Al bando 2006 il comune di Melegnano ha partecipato ed ha ottenuto finanziamento per la realizzazione di un tratto di pista all'interno del centro abitato. E' inoltre prevista la realizzazione di un tratto di pista tra i comuni di San Donato M.se e San Giuliano M.se il cui finanziamento è previsto per il 2007.

Temi di discussione

In questa parte sono messe in evidenza le principali questioni che stanno in parte dentro al Protocollo d'intesa siglato nel novembre 2005 dai Comuni del Tavolo con la Provincia di Milano, nell'ambito dell'adeguamento del PTCP, oltre a quelle che emergono più direttamente dal territorio, sia come progetti, che come aspetti problematici.

L'obiettivo di questa prima fase di attività del Piano d'area riguarda:

- in primo luogo, la verifica circa la consistenza/condivisione da parte dei Comuni di quali siano le effettive questioni di interesse;
- la sottolineatura dei problemi che si vengono a porre nell'azione di adeguamento al PTCP;
- la definizione delle modalità per indicare temi e progetti condivisi e quindi stabilire le forme per renderli operativi.

Con riferimento a questi obiettivi il percorso che si intende seguire per lo sviluppo del Piano d'area - che si immagina possa trovare conclusione in un "documento programmatico" da sottoporre all'approvazione delle Amministrazioni Comunali (Giunte e/o Consigli Comunali) - è quello di organizzare incontri/seminari dedicati ad alcuni dei temi più rilevanti che sono trattati nell'ambito del presente documento al fine di fare emergere in modo esplicito posizioni e proposte che andranno portate a sintesi.

Va ricordato che l'obiettivo del Piano d'area non si esaurisce nel rapporto con il PTCP, quindi nella sola "segnalazione" di alcuni elementi ritenuti prioritari dai Comuni che debbono trovare risposta all'interno del Piano Provinciale.

Al contrario il Piano d'area rappresenta anche uno strumento di riferimento per le politiche comunali e conseguentemente per la stesura degli atti di pianificazione (PGT) e programmazione locale per quanto concerne temi che riguardano:

- il sistema ambientale e quello degli spazi aperti, con particolare attenzione, sia alle valenze naturali e paesistiche del territorio, sia alle aree agricole (valorizzazione, uso e tutela) da considerare anche come elementi di regolazione della crescita urbana;
- l'equipaggiamento del territorio per quanto concerne lo sviluppo della dotazione dei servizi in una logica che sappia considerare in complesso il livello di infrastrutturazione e di accessibilità;
- il miglioramento del sistema delle infrastrutture della mobilità alla scala locale e metropolitana;
- la considerazione del tema della perequazione/compensazione territoriale per provare a dare risposta ad esigenze di miglioramento del sistema urbano e territoriale attraverso forme coordinate e condivise delle risorse in campo.

Tutti questi temi, che è verosimile entrino a far parte dei contenuti dei PGT, ed in particolare dei Documenti di Piano, mettono in evidenza sempre più come ciascun Comune, pur conservando la propria autonomia nelle azioni di governo del territorio, deve tendere a garantire momenti di coordinamento e cercare soluzioni unitarie, che in alcuni casi possono dar luogo anche ad attività di elaborazione congiunte degli strumenti di pianificazione (ad esempio, Piani dei servizi intercomunali, almeno per quanto riguarda il ragionamento sulle strutture sovralocali).

Per la seconda fase di attività del Piano d'area si propone quindi di individuare all'interno dell'articolazione di questi quattro temi più generali quelli sui quali si considera utile sviluppare il confronto tra i componenti del Tavolo perché, ritenuti prioritari e di maggiore rilievo e per i quali è immaginabile si possa dare soluzione nel breve medio periodo.

8 MOBILITÀ

8.1 Assetto infrastrutturale esistente nel Sud-Est Milano

L'assetto infrastrutturale del Sud-Est Milano è organizzato principalmente lungo due direttrici radiali su Milano:

- quella verso Lodi, lungo la quale corrono, tra loro parallele, l'autostrada A1 Milano-Bologna, la SS9 Via Emilia e la ferrovia Milano-Bologna;
- quella verso Crema, interessata dalla ex-SS415 Paullese.

Le connessioni in senso trasversale sono garantite:

- dal sistema tangenziale milanese, nell'area più prossima al capoluogo;
- dall'itinerario costituito dalla SP39 della Cerca (tra Melzo e Melegnano) e dalla SP40 Binaschina (tra Melegnano e Binasco), per i comuni della seconda cintura metropolitana.

Le connessioni intercomunali locali sono garantite da un reticolo viario minore (provinciale e comunale), che mette a sistema i diversi ambiti insediativi.

Le criticità delle reti attuali **riguardano** essenzialmente i **livelli di congestione** del traffico veicolare **lungo la maglia viaria, di livello sia locale che per i collegamenti di più lunga percorrenza**, con situazioni più gravi:

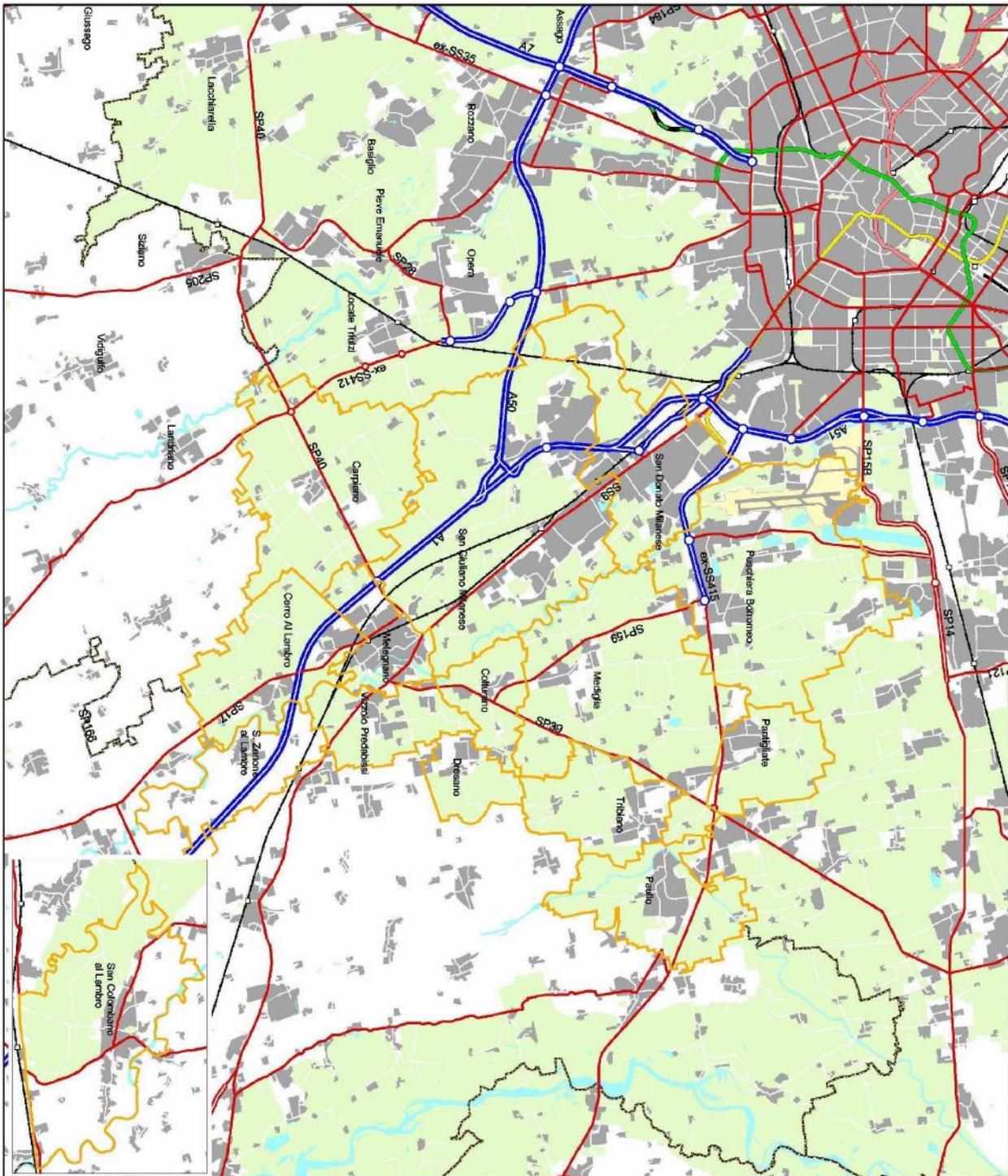
- lungo la **Paullese**, soprattutto all'approssimarsi a Milano;
- lungo la **Cerca**, che si presenta come unico itinerario trasversale importante alternativo alle ormai sature Tangenziali Est ed Ovest;
- in corrispondenza del **nodo di Melegnano**, sul quale converge e si sovrappone il traffico, sia della Via Emilia, che della Cerca e della Binaschina, tra loro connesse solo indirettamente;
- l'attraversamento di traffico improprio, all'interno del centro abitato di San Donato Milanese, per le relazioni est-ovest esterne alla tangenziale est (satura).

8.2 Previsioni infrastrutturali del Sud Est Milano

La progettualità in campo per questo ambito territoriale risulta in linea con gli indirizzi strategici più generali di riorganizzazione complessiva delle reti dell'area metropolitana milanese, secondo criteri di pianificazione che interessano tutti i livelli della mobilità e ne considerano le reciproche sinergie.

Gli **obiettivi fondamentali** in tal senso sono quelli di:

- assicurare una adeguata **gerarchizzazione degli assi**, che risponda maggiormente alle esigenze di relazione sul territorio;
- **allontanare i traffici di transito dall'area centrale**, già interessata da una propria elevata quota di spostamenti in ingresso;
- **integrare** tra loro le **diverse modalità di trasporto**, potenziando i nodi di interscambio e rendendo più compatibili orari e tariffe;



<p>Provincia di Milano</p> <p>Comuni dell' Sud-Est Milano</p>	<p>PIANO D'AREA DELL'AMBITO TERRITORIALE DEL SUD EST MILANO</p>	<p>Aspetto infrastrutturale esistente</p> <p>scala 1:100.000</p>	<p>Strade esistenti</p> <ul style="list-style-type: none"> Autostrade e Strade extraurbane principali Strade extraurbane secondarie, viabilità urbana principale e viabilità locale <p>Linee ferroviarie esistenti</p> <ul style="list-style-type: none"> Linee Stazioni <p>Linee metropolitane esistenti</p> <ul style="list-style-type: none"> MM1 MM2 MM3 MM2 in fase di realizzazione Comuni interessati Confini provinciali Urbanizzato Verde urbano, parchi ed aree protette
<p>CENTRO STUDI pmi</p> <p>gennaio 2006</p> <p>CON_32_05_ELA_TE_01_AV01</p>			

- **favorire forme di mobilità sostenibile** e meno impattanti, da un lato, promovendo il trasferimento modale verso il trasporto pubblico, dall'altro, sostenendo progetti infrastrutturali ambientalmente compatibili.

Nel caso della **rete stradale** tali obiettivi si traducono nelle seguenti **principali previsioni progettuali**:

- il **potenziamento della Paullese**, per rendere più efficienti i collegamenti di media-lunga percorrenza in avvicinamento al capoluogo;
- la realizzazione di un **asse tangenziale** alternativo alla Cerca, che consenta di risolvere le problematiche di connessione locale, ma abbia anche una valenza strategica per la mobilità dell'intera Lombardia; l'attuazione di tale intervento, attualmente rappresentato dal progetto preliminare della Tangenziale Est esterna di Milano, è ancora **subordinata al raggiungimento del necessario consenso da parte delle realtà territoriali coinvolte**, in merito, sia all'effettiva configurazione del tracciato principale, sia alla promozione di interventi complementari sulla viabilità minore e sul trasporto pubblico, che consentano un riassetto complessivo della mobilità nell'est-Milano;
- la **riqualifica della Binaschina e di alcune tratte della Cerca** (da definirsi in relazione al progetto della nuova tangenziale est esterna), per migliorare la vivibilità delle aree urbane attraversate, oltre alla realizzazione del nuovo tratto di connessione tra le due direttrici, che stabilisca continuità all'itinerario, by-passando il nodo urbano di Melegnano, ed alleggerendo il carico di traffico sulla via Emilia.

Nel caso della rete del trasporto pubblico su ferro, tali obiettivi si traducono nelle seguenti principali previsioni progettuali:

- il prolungamento della linea metropolitana M3 da San Donato a Paullo, per rafforzare le relazioni in senso radiale verso Milano, grazie all'estensione oltre i confini del capoluogo dell'esistente sistema di forza del trasporto pubblico;
- l'offerta di un servizio ferroviario qualitativamente migliore, completando la rete suburbana, con l'istituzione della linea S1 per Lodi, possibile in seguito all'ultimazione dei lavori per il ramo sud del Passante ferroviario di Milano e per la nuova linea ad alta capacità Milano-Bologna (che consentirà di liberare "tracce" proprio per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale).



Figura 13. Tracciato del prolungamento della M3



Figura 14. Schema degli interventi sulla rete ferroviaria

9 USO DEL SUOLO

Si è detto della dimensione complessiva dello spazio urbano (cfr capitolo 3 della prima parte) rispetto all'intero territorio del sud Est Milano (21% di suolo occupato da funzioni urbane) che colloca l'area tra le meno intensamente urbanizzate della Provincia. Solo l'Abbiatense Binaschino fa registrare una percentuale di suolo urbano significativamente più contenuta (cfr tabella 12). Si è inoltre sottolineato come il processo di crescita urbana sia stato piuttosto intenso negli ultimi due decenni del secolo scorso, con valori parecchio sopra la media provinciale, ma in linea a quelli dell'intero arco meridionale dell'area milanese, che è stata investita dal traboccamento di funzioni urbane (residenza ed attività economiche) espulse dal capoluogo.

Per quanto riguarda il più recente periodo i dati sull'incremento dell'occupazione di suolo, specificamente elaborati relativi all'intervallo 1998/2005, mettono in rilievo ancora una sostanziale effervescenza del processo di crescita urbana del Sud Est Milano. In termini percentuali, come riportato nella tabella 13, si registra una media di incremento del 7%, però caratterizzata da una situazione fortemente articolata che vede casi di comuni, pur di non grandi dimensioni, che hanno avuto una crescita degli insediamenti urbani, in termini percentuali, piuttosto consistente. Lo sviluppo insediativo recente riguarda in prevalenza funzioni connesse alla logistica ed al commercio, mentre in seconda posizione si trova la residenza.

Da sottolineare il processo che interessa i comuni di più maturo sviluppo, ove, in prevalenza, sono in atto fenomeni di sostituzione delle funzioni urbane e la residua crescita del territorio, in alcuni casi anche significativa, sembra riguardare soprattutto aree per servizi.

Sempre in tema di uso del suolo vanno inoltre ricordate le relazioni con il Parco Agricolo Sud, che interessa buona parte dei Comuni dell'area, riguardanti il condizionamento in tema di crescita urbana.

L'interesse verso questi dati è suscitato non tanto dalla necessità di analisi dei processi avvenuti quanto per evidenziare le problematiche che si determinerebbero al perpetuarsi di simili condizioni di sviluppo urbano. Corre l'obbligo di interrogarsi su quali debbano essere le risposte alle pressanti richieste di sviluppo insediativo, ed alla necessità di considerarle con attenzione sulla base di una valutazione della compatibilità ambientale e territoriale che può vedere protagonisti i componenti del tavolo.

Sempre che una tale valutazione sia supportata dall'assunzione di decisioni riguardo alle modalità e alle forme di partecipazione e di condivisione sia delle scelte da parte dei singoli Comuni che delle risorse territoriali ed economiche disponibili.

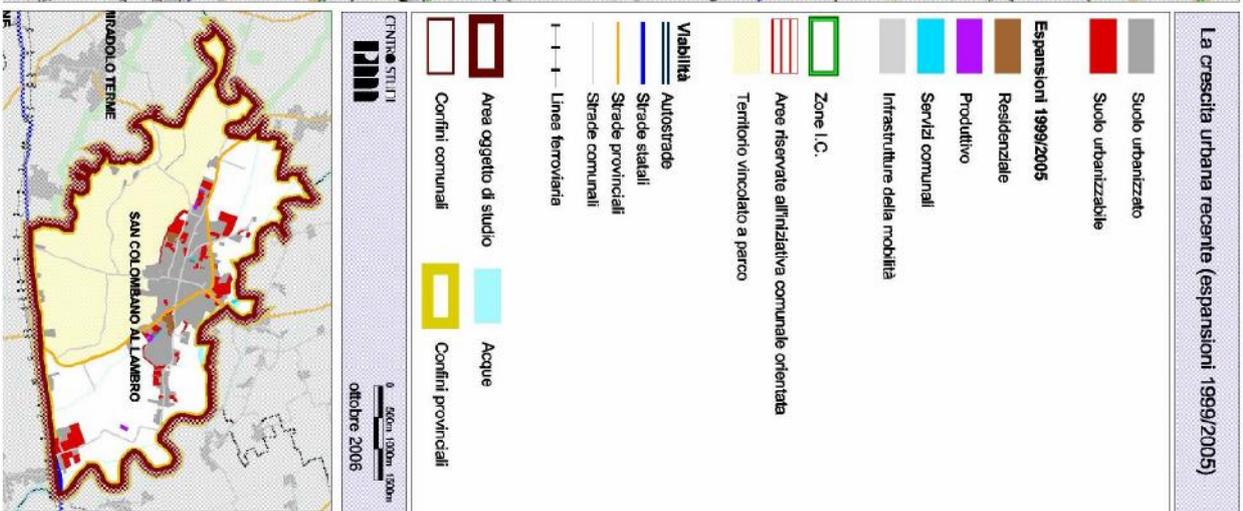
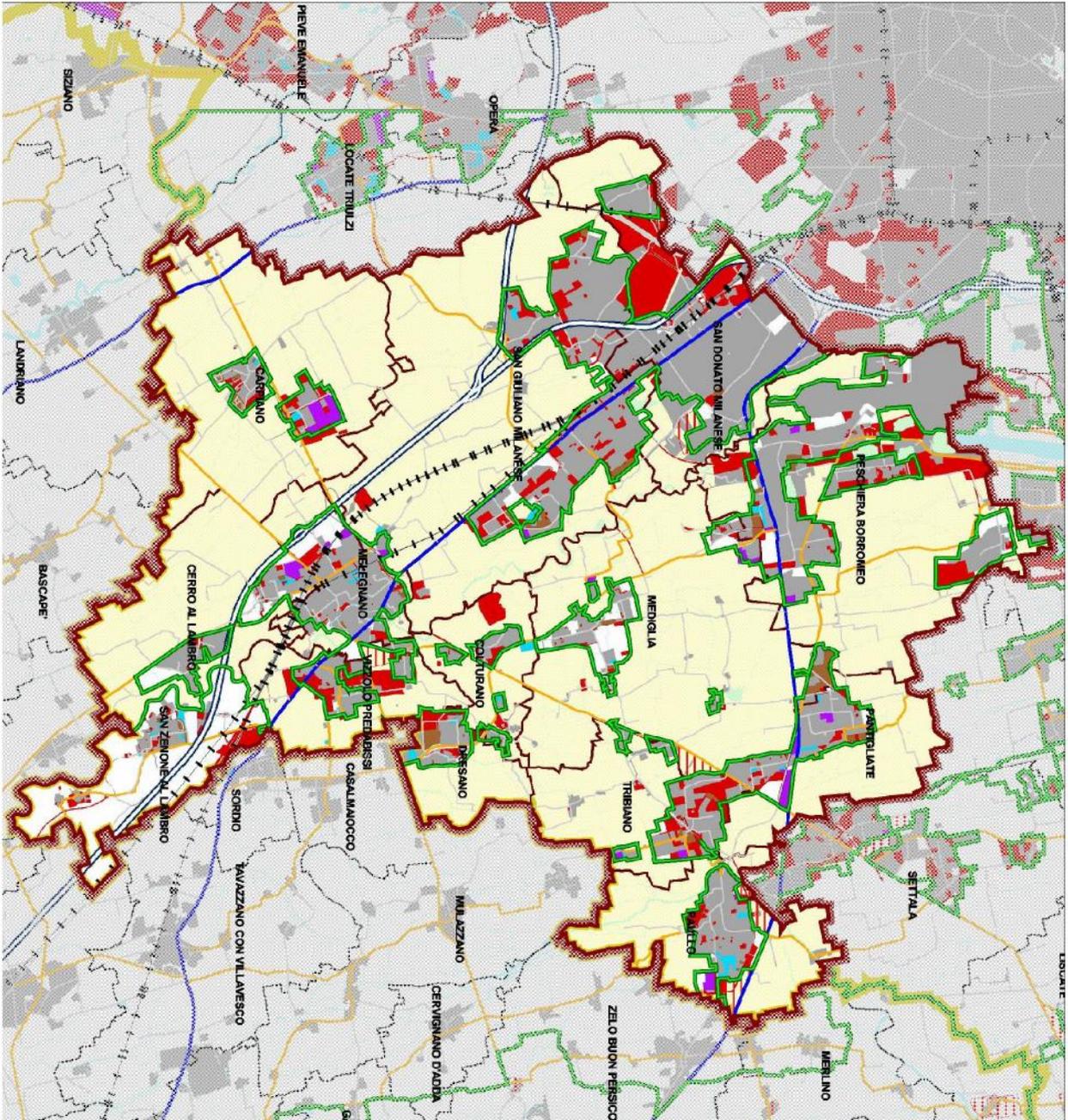
Tavoli	superficie territoriale		città esistente ('98)		suolo ancora edificabile		estensione della città prevista		spazio aperto	
	ha	% st	ha	% st	ha	Δ %	ha	% st	ha	%
Brianza	41.285	18.053	43,7	23,8%	4.292	23,8%	22.344	54,1	18.941	45,9
Nord Milano	5.816	4.254	73,1	13,9%	593	13,9%	4.847	83,3	969	16,7
Rhodense	12.568	5.788	46,0	27,2%	1.573	27,2%	7.360	58,6	5.208	41,4
Legnanese	9.688	4.732	48,8	18,7%	886	18,7%	5.617	58,0	4.071	42,0
Castanese	11.857	2.581	21,8	27,6%	712	27,6%	3.293	27,8	8.564	72,2
Magentino	13.739	3.170	23,1	33,7%	1.067	33,7%	4.237	30,8	9.502	69,2
Abbiatense-Binaschino	28.430	2.908	10,2	27,9%	811	27,9%	3.719	13,1	24.711	86,9
Sud Milano	11.820	3.765	31,8	32,2%	1.249	32,2%	5.013	42,4	6.807	57,6
Sud - Est Milano	17.987	3.769	21,0	32,3%	1.218	32,3%	4.987	27,7	13.000	72,3
Adda -Martesana	27.042	7.605	28,1	26,1%	1.983	26,1%	9.588	35,5	17.454	64,5
Milano	18.207	11.444	62,9	12,7%	1.448	12,7%	12.892	70,8	5.315	29,2
Totale Provincia	198.439	68.067	34,3	23,3%	15.830	23,3%	83.897	42,3	114.542	57,7
Totale Provincia escluso Milano	180.232	56.623	31,4	25,4%	14.382	25,4%	71.005	39,4	109.227	60,6

Fonte: Provincia di Milano, MISURC aggiornamento settembre 2006

Tabella 12. Consumo di suolo: raffronto a livello provinciale

COMUNE	SUPERFICIE COMUNALE (Ha)	URBANIZZATO al 1998 (Ha)	INCREMENTO URBANIZZATO dal 1998 al 2005			URBANIZZATO al 2005			SUPERFICIE RISERVATA ALL'URBANIZZAZIONE			URBANIZZATO E URBANIZZABILE			SPAZIO APERTO		
			Ha	Δ %	% sup. com.	Ha	% sup. com.	Ha	Δ %	% sup. com.	Ha	% sup. com.	Ha	% sup. com.	Ha	% sup. com.	
																	3
CARPANO	1.722	99	47	47,0	2,7	146	8,4	42	28,5	2,4	187	10,9	187	10,9	1.535	89,1	
CERRO AL LAMBRO	1.015	121	11	8,9	1	132	13,0	8	6,2	0,8	140	13,8	140	13,8	875	86,2	
COLTURANO	421	61	7	10,7	1,5	68	16,0	35	51,1	8,2	102	24,2	102	24,2	319	75,8	
DRESANO	349	66	13	19,1	3,6	79	22,5	25	32,3	7,3	104	29,8	104	29,8	245	70,2	
MEDIGLIA	2.196	191	36	18,6	1,6	227	10,3	23	10,3	1,1	250	11,4	250	11,4	1.946	88,6	
MELEGNANO	495	249	8	3,1	1,5	257	51,9	22	6,7	4,5	279	56,4	279	56,4	216	43,6	
PANTIGLIATE	571	101	24	23,5	4,1	125	21,8	8	6,7	1,5	133	23,3	133	23,3	438	76,9	
PAULLO	898	153	19	12,2	2,1	172	19,1	35	20,6	3,9	207	23,1	207	23,1	691	76,9	
PESCHIERA BORROMEO	2.348	792	26	3,2	1,1	818	34,8	196	24,0	8,4	1.014	43,2	1.014	43,2	1.334	56,8	
S. COLOMBANO AL L.	1.655	232	10	4,1	0,6	242	14,6	63	26,2	3,8	305	18,4	305	18,4	1.350	81,6	
SAN DONATO MILANESE	1.282	676	13	1,9	1	689	53,7	183	26,6	14,3	872	68,0	872	68,0	410	32,0	
SAN GIULIANO MILANESE	3.060	670	33	5,0	1,1	703	23,0	140	19,8	4,6	843	27,5	843	27,5	2.217	72,5	
SAN ZENONE AL LAMBRO	708	88	11	13,0	1,6	99	14,0	41	40,8	5,7	140	19,8	140	19,8	568	80,2	
TRIBIANO	695	151	10	6,5	1,4	161	23,1	60	37,4	8,7	221	31,8	221	31,8	474	68,2	
VIZZOLO PREDABISSI	571	119	1	1,2	0,2	120	21,1	71	58,6	12,4	191	33,5	191	33,5	380	66,5	
TOTALE	17.986	3.769	266	7,1	1,5	4.035	22,4	953	23,6	5,3	4.988	27,7	4.988	27,7	12.998	72,3	

Tabella 13. Consumo di suolo: raffronto a livello comunale



10 SPAZI APERTI

10.1 Funzione agricola nei PRG

A partire dall'osservazione dei contenuti degli strumenti di pianificazione locale si coglie come nel territorio del Sud Est Milano il suolo agricolo sia ancora oggi elemento dominante, poichè occupa ampie superfici in quasi tutti i comuni dell'area.

Nel Sud Est Milano sono circa **13.000 gli ettari destinati all'agricoltura**, che rappresentano una percentuale attorno al **70%** dell'intera superficie territoriale.

Si è quindi in presenza di una delle aree della Provincia di Milano dove più elevata è la quota di suolo agricolo. Certamente parti di questo territorio si trovano in situazioni di "conflitto" con le altre funzioni ed in diversi casi risultano spezzettate o dalle reti infrastrutturali o dalla crescita urbana.

Tuttavia, come è evidente dalla tavola che riporta le aree specificamente destinate a funzioni agricole dai piani regolatori dei comuni, si registra una vasta compattezza e una ancora significativa continuità ed estensione di terreno agricolo, che non si limita ai confini dell'area in esame, ma si confonde con gli spazi rurali degli ambiti territoriali circostanti.

10.2 Rilievo dei Parchi e Aree protette

La grande parte del suolo agricolo dell'area in oggetto si trova compresa nel perimetro del Parco Agricolo Sud Milano, che abbraccia in pratica tutto il territorio del Sud Est Milano, ad esclusione di San Zenone al Lambro, che non è interessato da previsioni di parchi, e di San Colombano al Lambro dove è presente il Parco delle Colline.

In sostanza delle aree libere presenti **all'interno di aree protette e parchi vi sono circa 12.000 ettari** equivalenti ad **oltre il 65% dell'intero ambito Sud Est Milano**.

Oltre al valore agronomico di molta parte di questo territorio è la qualità paesistica che caratterizza l'area nel suo complesso, dove la trama agricola è arricchita da un robusto sistema irriguo, da elementi di naturalità (es. riserva del Carengione) e da importanti testi-monianze di beni storico architettonici dell'ambiente rurale (es. dall'Abbazia di Viboldone a Rocca Brivio).

La sottolineatura della consistenza del sistema delle aree protette e degli elementi di qualità ambientale è restituita nella tavola che rappresenta la fruizione e le aree verdi.

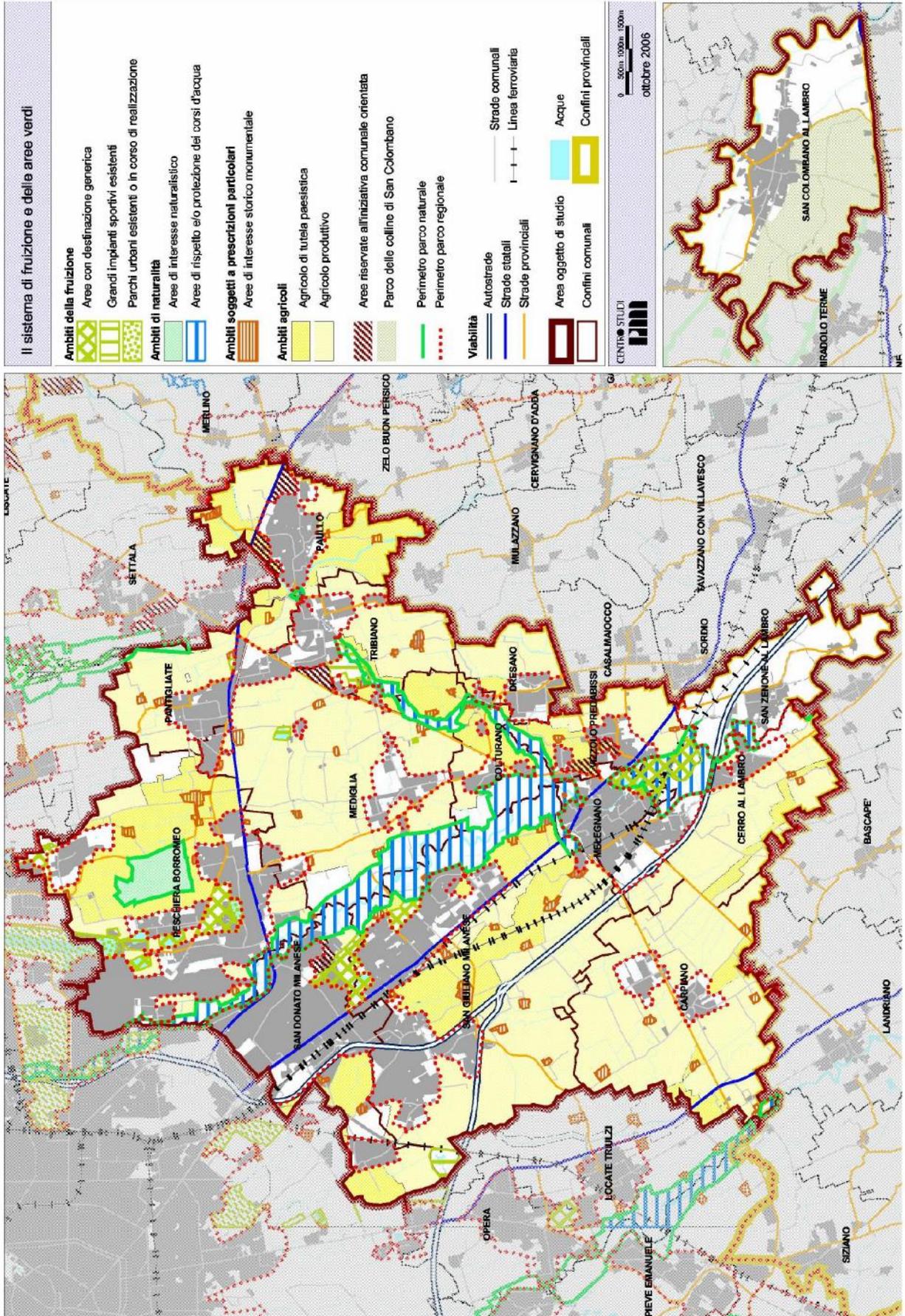
10.3 Ambiti agricoli e PTCP

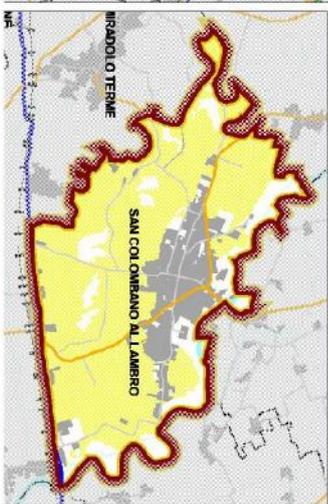
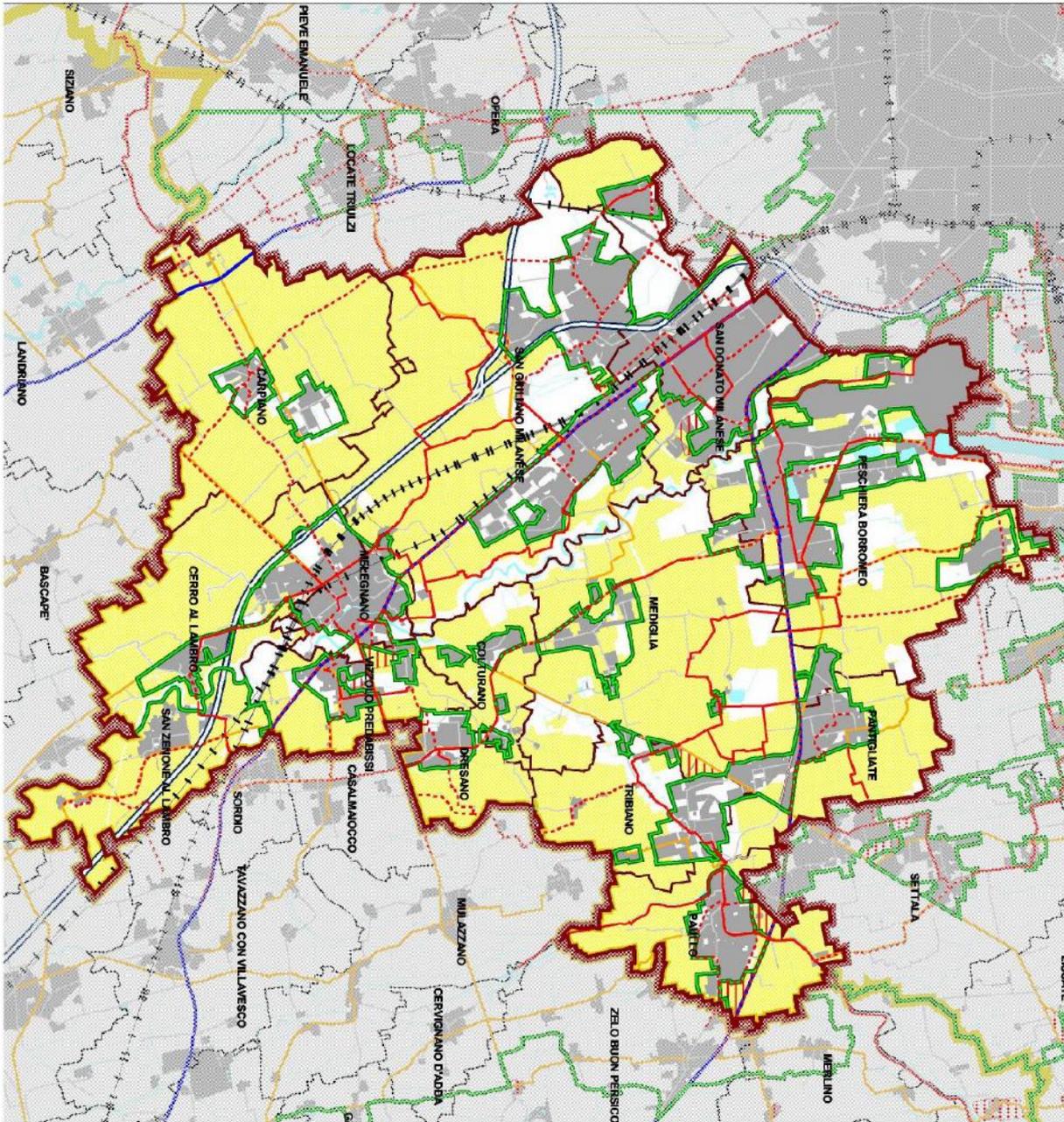
La **LR 12/05 assegna al PTCP il compito di definire gli ambiti agricoli** e di stabilire norme di valorizzazione, di uso e di tutela. Risulta questo uno dei temi più rilevanti dell'attività di adeguamento del PTCP in corso. **Rispetto alle indicazioni del PTCP spetta ai Comuni la possibilità di apportare "rettifiche, modifiche, precisazioni e miglioramenti..." al momento della formazione**

del PGT e più precisamente nell'atto costituito dal Piano delle regole. Va aggiunto inoltre che la gran parte delle aree agricole sono comprese e disciplinate dal PTC del Parco Agricolo Sud, le cui indicazioni, in base alla LR 12/05, sono prevalenti/concorrenti rispetto al PTCP.

10.4 Il valore degli spazi aperti

A fronte di tali condizioni appare evidente come **gli spazi agricoli rivestano** importanza per diversi aspetti: ambientale e naturalistico, economico-produttivo, disegno/forma del territorio e del paesaggio e di regolazione della crescita urbana. Si ha quindi **una duplice valenza: paesistico-ambientale e di limitazione al consumo di suolo** ed, in particolare, alla progressiva formazione di barriere edificate lungo le radiali (viabilità principale) a al completamento/consolidamento dei fenomeni di conurbazione. In tale prospettiva **vanno considerate le forme per garantire sostegno alla funzione agricola o comunque ad usi non urbani degli spazi aperti.**





Le aree agricole dal mosaico dei PRG comunali

	Aree agricole		Zone I.C.
	Aree riservate all'iniziativa comunale orientata		Piste ciclabili
	Esistenti		Di progetto
	Autostrade		Strade statali
	Strade provinciali		Strade comunali
	Linea ferroviaria		Area oggetto di studio
	Confini comunali		Confini provinciali
	Acque		

CENTRO STUDI

 ottobre 2006

0 200m 1000m 1500m
 ottobre 2006

11 SERVIZI E CENTRALITÀ URBANE

La dimensione della dotazione dei servizi di scala sovra locale, compresi nelle voci del catalogo proposto nello studio recentemente curato dal PIM per la Provincia di Milano¹⁰, fornisce un ulteriore elemento a supporto della descrizione della struttura insediativa e soprattutto della sua caratterizzazione per quanto concerne la consistenza ed il rilievo delle principali centralità dell'area e del ruolo assunto dai diversi comuni sia in riferimento al Sud Est Milano, sia rispetto al più esteso territorio della regione urbana milanese.

I dati sull'offerta di servizi, espressi in numero di strutture presenti, evidenziano come il comune di San Donato Milanese si ponga ai vertici della gerarchia a scala provinciale. Questo primato è confermato anche per quanto concerne la dotazione infrastrutturale, intesa come livello di accessibilità garantito dal trasporto pubblico su ferro, ed il grado di attrattività fornito dall'elaborazione dei dati del censimento 2001 sul pendolarismo. Tale elaborazione ha considerato in modo separato gli spostamenti per motivi di lavoro e per motivi di studio e ha fornito due valori distinti dell'indice di attrattività, escludendo e includendo la quota di spostamenti verso Milano.

Comune	popolazione 2005	addetti 2001	livello gerarchico TGD	trasporto pubblico su ferro		servizi sovralocali		pendolarismo per motivi di lavoro		pendolarismo per motivi di studio		POLARITÀ RIFERITE AL TAVOLO
				stazioni ferroviarie	stazioni metropolitana	punteggio pesi uguali	punteggio calibrato	indice di attrattività escluso Milano	indice di attrattività compreso Milano	indice di attrattività escluso Milano	indice di attrattività compreso Milano	
Carpiano	2.706	885	C			0,6	1,3	1,2	0,9	0,2	0,1	
Cerro al Lambro	4.575	754	C			0,0	0,0	0,4	0,3	0,2	0,2	
Colturano	1.992	477	C			0,0	0,0	0,6	0,4	0,2	0,1	
Dresano	2.689	600	C			0,8	0,8	0,8	0,6	0,7	0,5	
Mediglia	11.650	1.914	C			0,6	0,6	0,4	0,2	0,2	0,1	
Melegnano	16.389	4.579	B	B2		18,9	28,6	1,1	0,8	3,0	1,8	II
Pantigliate	5.637	1.198	C			1,7	1,7	0,5	0,4	0,6	0,3	
Paullo	10.420	1.793	C			3,8	4,8	0,3	0,2	0,3	0,2	
Peschiera Borromeo	21.354	11.064	C1			11,7	16,9	2,1	1,2	0,5	0,2	II
S. Colombano al L.	7.529	2.367	C			5,0	7,6	0,8	0,6	0,2	0,2	
S. Donato Milanese	32.668	20.458	A	C		25,4	42,5	2,8	1,4	6,6	1,3	I
S. Giuliano Milanese	34.243	14.178	B	C+C		14,1	18,0	1,7	1,0	0,4	0,2	II
S. Zenone al Lambro	3.864	500	C	C		0,6	0,6	0,2	0,2	0,0	0,0	
Tribiano	2.544	2.361	C			0,0	0,0	3,8	2,7	0,4	0,3	
Vizzolo Predabissi	3.992	2.200	C			2,8	4,8	1,3	0,9	0,8	0,5	

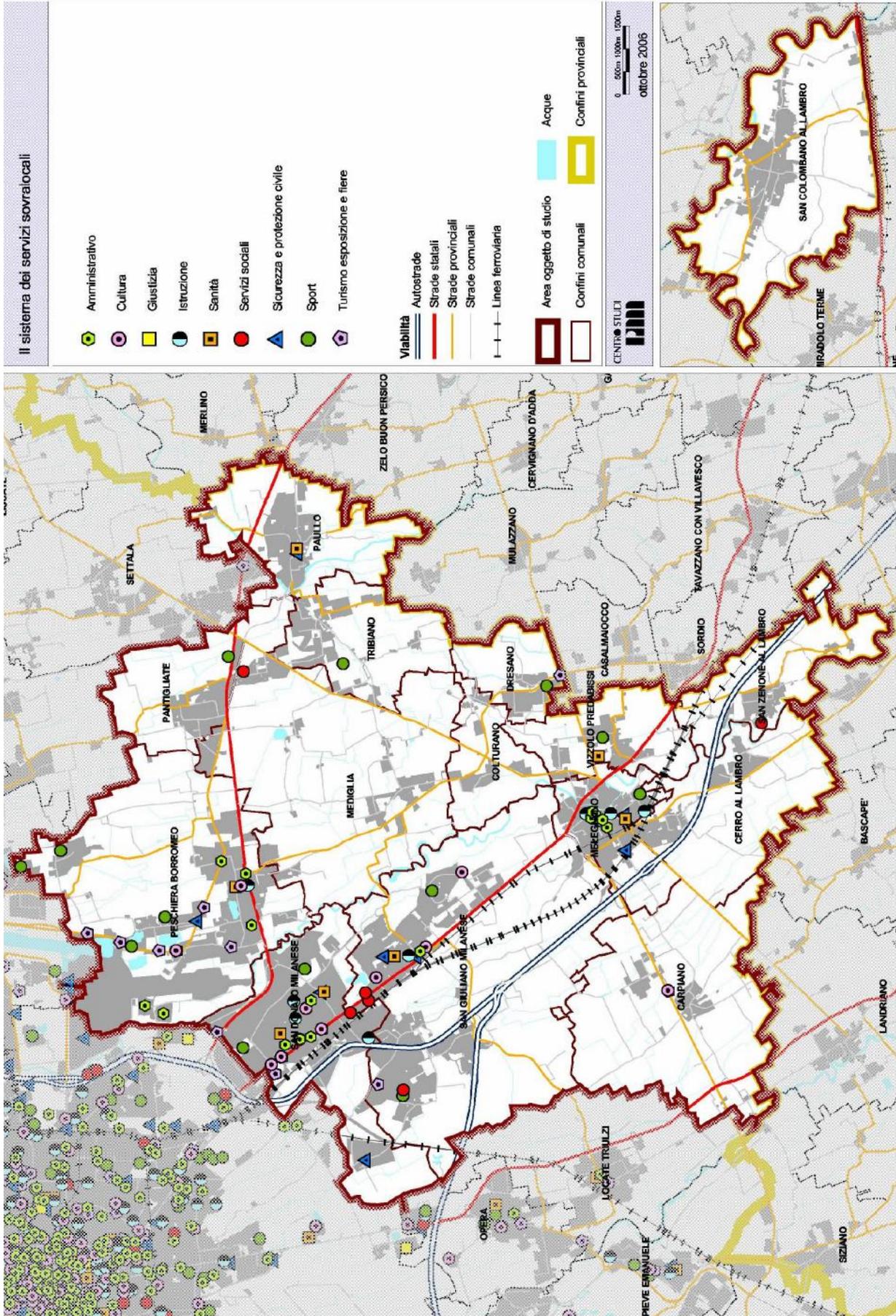
Tabella 14. indicatori per la definizione delle polarità, con riferimento ai servizi sovralocali

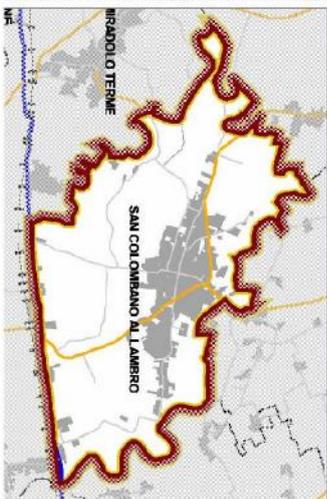
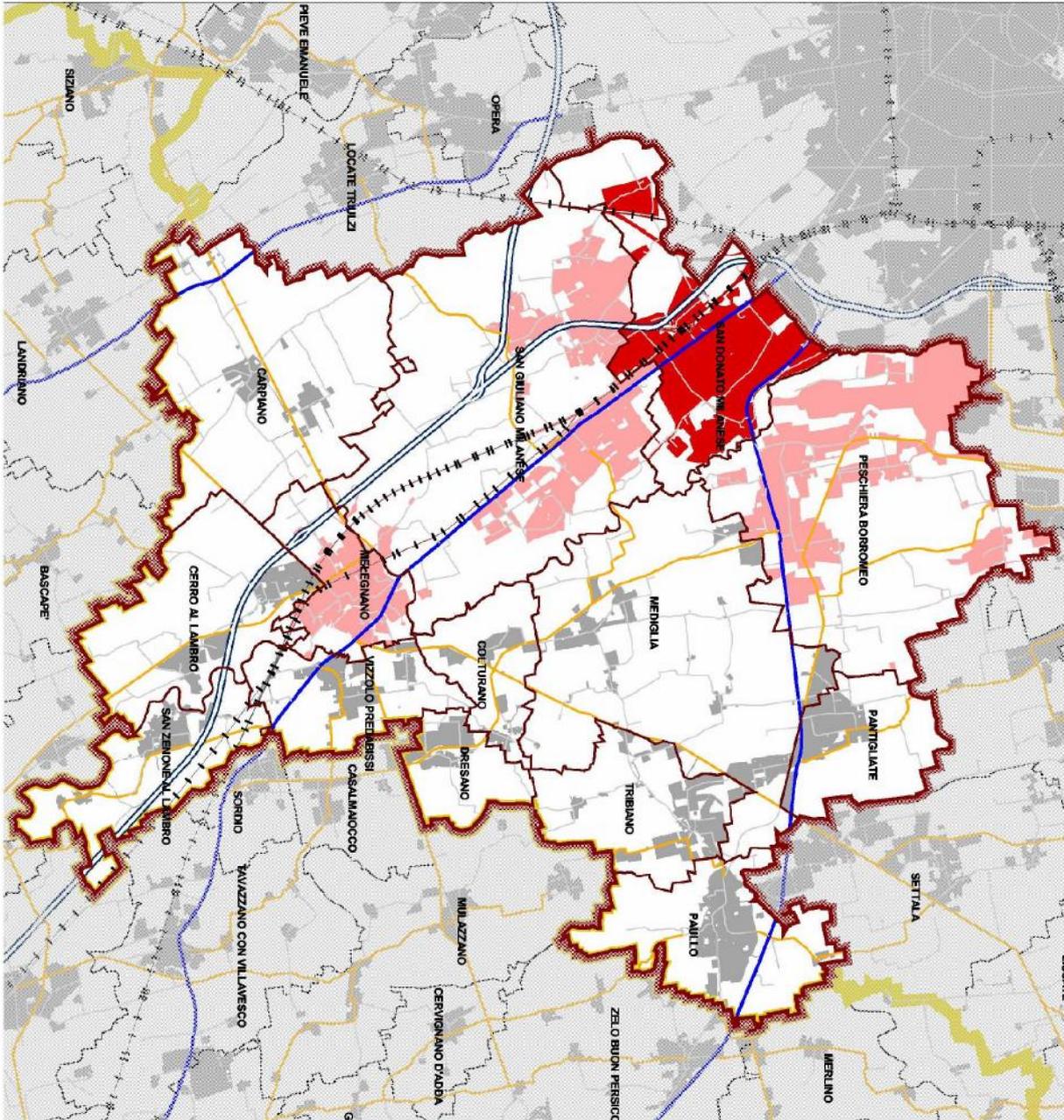
¹⁰ "Sistema dei servizi di livello sovralocale nella Provincia di Milano" a cura del Centro Studi PIM Provincia di Milano, luglio 2006. Le macrocategorie indicate nel catalogo riguardano: Amministrativo, Commercio e mercati, Cultura, Edilizia residenziale pubblica, Giustizia, Infrastrutture per la mobilità e trasporti pubblici, Istruzione, Sanità, Servizi alle imprese e al lavoro, Servizi sociali, Sicurezza e protezione civili, Sport, Turismo ed esposizioni, Università e ricerca, Verde.

Con riferimento all'area Sud Est Milano emergono inoltre come poli di scala sovralocale i comuni di San Giuliano Milanese e Melegnano, collocati sulla medesima direttrice di San Donato M., mentre per quanto riguarda l'asse della Paullese gli indici delle graduatorie considerate sottolineano il ruolo di rilievo di Peschiera Borromeo.

Sotto il profilo della caratterizzazione dei servizi presenti, rispetto alle voci del catalogo, si nota una copertura sostanzialmente omogenea per quanto concerne le tipologie.

Si tratta pertanto di **garantire il consolidamento del sistema dei servizi**, con valorizzazione della complementarità, soprattutto per le polarità più prossime al nucleo centrale, e il rafforzamento per quanto riguarda l'ambito più esterno, in particolare per l'asse della paullese.





CENTRO STUDI
ppm
 0 300m 600m 1500m
 ottobre 2006

Le centralità urbane: i poli attrattori

- Polarità di primo livello
- Polarità di secondo livello

Viabilità

- Autostrade
- Strade statali
- Strade provinciali
- Strade comunali
- Linea ferroviaria

Confini

- Area oggetto di studio
- Confini comunali
- Confini provinciali

12 SUD EST: IMMAGINE E TEMI

12.1 Struttura e articolazione territoriale

Un'immagine di sintesi dell'area Sud Est Milano consente di rilevare un territorio ricco di differenze nel quale convivono tre sistemi:

- **asse della via Emilia** - un sistema urbano consolidato caratterizzato da elementi di qualità, che si è sviluppato in forma lineare lungo una delle principali direttrici della regione urbana milanese, dove è presente una forte infrastrutturazione. Un sistema nel quale sono possibili ulteriori margini di miglioramento dell'assetto urbano con un rafforzamento di quei caratteri di qualità oggi presenti che si riscontrano sia nel tradizionale centro dell'antico nucleo, sia nel "quartiere moderno". Un territorio che presenta anche ampi spazi aperti di alto valore ambientale che si confronta con un ambito di rinnovo e trasformazione del capoluogo;
- **paullese** - un sistema urbano di più recente sviluppo meno strutturato costituito da più nuclei, che si appoggiano ad una direttrice storica caratterizzata da una infrastrutturazione in fase di potenziamento per quanto concerne la viabilità, e da un progetto di trasporto pubblico su ferro. Un sistema dove significativa è la presenza di ambiti agricoli e di elementi naturali ambientali;
- un sistema composto da una **rete di località insediative urbane minori**, in crescita, poste in prevalenza nell'arco compreso tra le due direttrici ed immerse nel territorio rurale. Un sistema che richiede coordinamento nel processo di sviluppo e di valorizzazione ambientale.

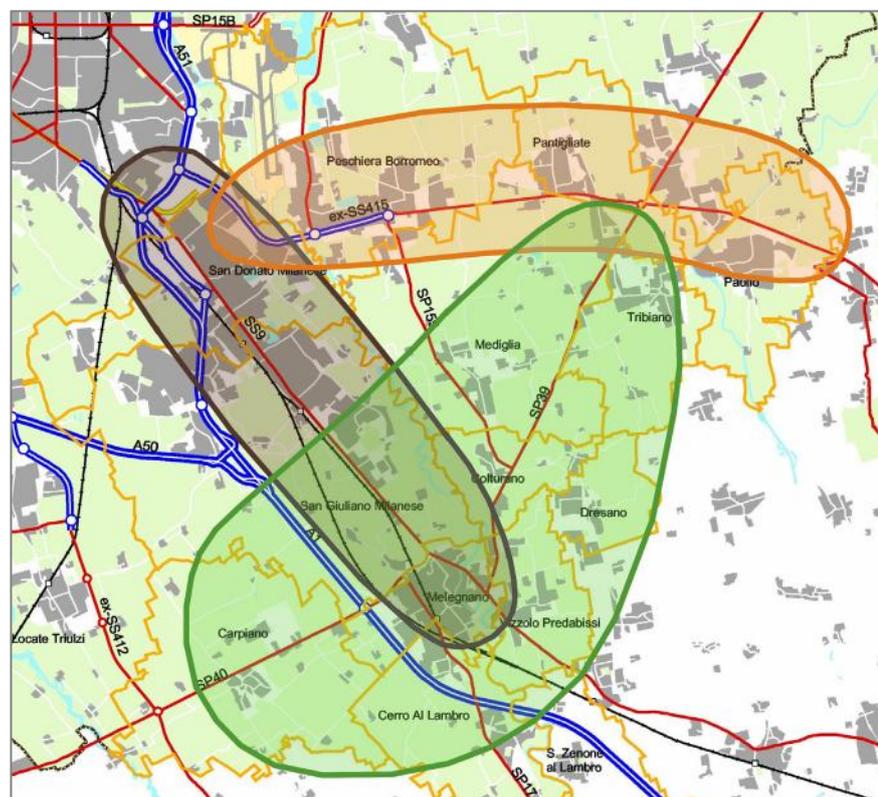


Figura 15. Articolazione territoriale del Sud Est Milano

12.2 Temi di discussione proposti

A partire dai temi generali, in precedenza richiamati, che riguardano i contenuti del Protocollo d'Intesa tra i Comuni del Tavolo e la Provincia di Milano (aree non urbanizzate, servizi ed infrastrutture) ed alla luce degli elementi che sono emersi in questa prima fase di attività, che ha un carattere prevalentemente ricognitivo, si propone un'articolazione delle questioni che si ritiene debbano fare da riferimento per la seconda fase del lavoro.

Tale fase avrà lo specifico obiettivo di indicare i contenuti strategici e progettuali del Piano d'area, riferiti ad uno scenario di breve/medio periodo, e le modalità per il raggiungimento degli obiettivi proposti.

A tale riguardo gli elementi da considerare nel quadro della discussione per la definizione dello stesso Piano d'Area sono:

- **i processi di trasformazione e riqualificazione urbana**, in particolare del principale sistema lineare, con l'utilizzo delle risorse esistenti, la valorizzazione dell'equipaggiamento infrastrutturale, il consolidamento dei servizi e la tutela e valorizzazione delle qualità ambientali;
- **la definizione di politiche per la casa** (edilizia residenziale pubblica), per rispondere alla domanda abitativa e all'emergenza affitto; anche con la sperimentazione di modelli abitativi innovativi (risiedere e lavorare in contesti accessibili prossimi a spazi verdi alternativi alla città consolidata);
- il tema della **logistica**: la necessità di rispondere in modo coordinato ad un'eventuale nuova domanda e le opportunità legate alla riqualificazione/valorizzazione degli impianti esistenti;
- **commercio e grande distribuzione** (la strada mercato "Via Emilia") - il programma triennale per lo sviluppo commerciale 2006/2008;
- **lo sviluppo dei servizi di livello sovralocale.**

Questo tema deve necessariamente confrontarsi con la individuazione dei poli attrattori del territorio in esame. Dalla lettura dei poli attrattori si vede come San Donato è considerato polo di I° livello, mentre San Giuliano, Melegnano e Peschiera sono poli di II° livello. Geograficamente è possibile riconoscere, pertanto, due sistemi di polarità con caratteristiche differenti: da una parte il comune di Melegnano quale polo di riferimento di un intorno territoriale caratterizzato da comuni di piccole dimensioni, con una dotazione minima se non completamente assente di servizi di interesse sovralocale, dall'altra il sistema di comuni di San Donato, San Giuliano, (lungo la via Emilia) e di Peschiera Borromeo che costituiscono un polo di attrazione molto legato al sistema urbano della città di Milano, in cui la quantità e la distribuzione territoriale dei servizi appare abbastanza omogenea. Per il primo sistema di polarità (Melegnano), bisognerà valutare attentamente e potenziare, laddove necessario, il livello di accessibilità territoriale dei servizi sovralocali per gli abitanti/utenti dei comuni circostanti (Carpiano, Cerro al Lambro, San Zenone al Lambro, Colturano, Vizzolo) oltre che il grado di completezza dell'offerta. Per il secondo sistema (San Donato, San Giuliano e Peschiera) bisognerà effettuare una analisi specifica sul livello di completezza del sistema dei servizi sovralocali agendo sulle diverse politiche di cooperazione infracommunale per i servizi di alta specializzazione (culturali, sociali e assistenziali), considerando che i comuni di questo secondo sistema hanno una buona se non elevata accessibilità territoriale.

- le azioni di **coordinamento delle politiche urbane di sviluppo**, con riferimento alle località minori, in presenza di nodi del sistema infrastrutturale esistente o previsto.

Vale la pena di ricordare, a titolo esemplificativo, il caso dell'ambito territoriale attorno alla stazione ferroviaria di Sordio che richiama le zone di espansione urbana dei comuni di Vizzolo Predabissi, Sordio e San Zenone al Lambro. In tali contesti appare utile ricordare anche la possibilità di ricorrere all'applicazione del metodo della perequazione/compensazione territoriale di seguito richiamato.

- le **azioni di coordinamento nella promozione di interventi nel campo della fruizione** e della qualificazione delle risorse ambientali (corsi d'acqua, reti ecologiche, Parchi Locali di Interesse Sovralocale,...)
- **il miglioramento ed il potenziamento del livello dell'offerta di servizio del trasporto pubblico locale;**
- **il coordinamento**, all'interno del Tavolo e con le realtà circostanti, **delle politiche per la riduzione delle emissioni** e per il trasferimento modale della domanda del trasporto privato a quello pubblico;
- **il rapporto tra sistema insediativo e progetti infrastrutturali della mobilità.**

Tema particolarmente delicato soprattutto in previsione della nuova Tangenziale Est esterna che vede in questa zona il suo attestamento sud, sebbene l'effettiva definizione dell'approdo sia ancora in fase di valutazione da parte dei Comuni, della Provincia e della Regione. Si dovrà in particolare tener conto della sostenibilità ambientale sia dell'infrastruttura che del nuovo carico insediativo.

- **l'attenzione alle relazioni tra nuovi insediamenti e spazi agricoli** (disegnare le "frange", non spezzettare gli spazi aperti, fare entrare gli spazi aperti nella qualità dell'urbano, ...).

Più in generale, considerate le caratteristiche del territorio in esame, appare utile affrontare il cosiddetto "sprawl urbano" in cui sequenze di territori urbanizzati, ambiti agricoli, elementi naturalistici e elementi di infrastrutturazione del territorio hanno generato discontinuità sia degli spazi aperti che di quelli insediati. È un tema che richiede una particolare attenzione alle caratteristiche morfologiche degli insediamenti e di come questi si compongono con gli spazi aperti. Affrontare il tema della percezione del paesaggio con particolare attenzione al limite tra città e campagna, curandolo particolarmente nella doppia direzione: dalla città verso la campagna e dalla campagna verso la città. In questo caso più che il Piano d'Area è il progetto urbano che può affrontare coerentemente il problema: spetta invece al Ptcp individuare gli ambiti su cui tali attenzioni vanno riposte, soprattutto lungo i limiti del Parco Agricolo Sud Milano.

Significativo in tal senso è il caso dell'ampliamento previsto per la stazione di servizio di San Zenone al Lambro sulla autostrada A1.

- **l'attenzione, in tema di aree agricole/spazi aperti**, per quanto concerne la questione relativa alla tutela-valorizzazione, in chiave di limitazione al consumo di suolo e di ricerca/verifica, di forme di sostegno all'agricoltura per la conservazione del paesaggio;
- **coordinamento nella definizione dei rapporti con il Parco Agricolo Sud Milano;**
- verifica circa **l'applicazione del metodo della perequazione/compensazione territoriale**, soprattutto per quanto concerne lo sviluppo/consolidamento delle funzioni residenziali, anche in risposta alle esigenze di definizione di alcuni margini urbani e nella logica di un più proficuo utilizzo delle infrastrutturazioni della mobilità.