

Criteria, temi, proposte progettuali

2

Elementi progettuali

Il Piano d'area non ha l'ambizione di "affrontare e risolvere" tutte le tematiche trattate e proposte per la discussione.

Molte questioni trovano risposte progettuali in altre sedi e comportano il coinvolgimento di una molteplicità di attori alle diverse scale. Questo riguarda, ad esempio in modo particolare i Programmi infrastrutturali. Per tali situazioni il Piano d'area offre ai Comuni soprattutto un quadro di conoscenze e interpretazioni utile per affrontare una discussione più informata e consapevole.

D'altro canto il Piano d'area, per sua natura, non opera scelte, né intende fissare indirizzi "cogenti" o comunque tali da limitare, in alcun modo, l'autonomia dei singoli Comuni. L'obiettivo è offrire un quadro di riferimento "adattabile" alle differenti esigenze locali, utilizzabili ai fini dell'elaborazione degli strumenti di pianificazione e/o programmazione locale e proporre idee progettuali, previa verifica di fattibilità, condivise.

Il Piano d'area intende invece occuparsi specificamente di quei temi che si trovano nelle "terre di nessuno progettuali", sui quali possono convergere gli interessi della maggioranza dei Comuni.

In particolare, il "campo di operatività" del PdA si definisce nella relazione tra "costruito e non costruito" ovvero nel rapporto tra sistema insediativo e dei servizi e questione ambientale (valorizzazione spazi aperti/fruizione).

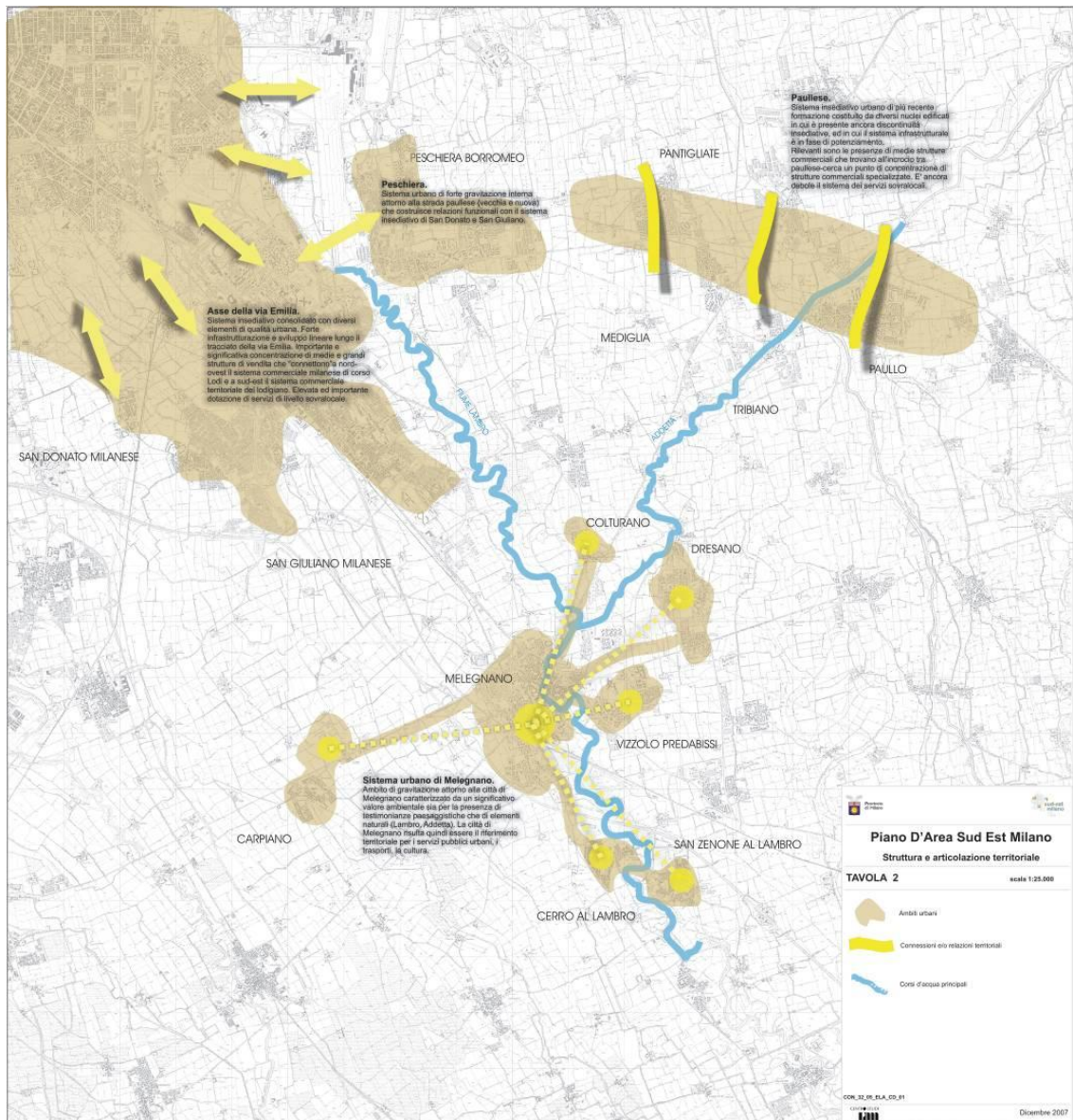
L'attenzione è infatti ad un territorio che, pur inserito a pieno titolo nel sistema metropolitano, dotato di un'elevata infrastrutturazione (in previsione di sviluppo e rafforzamento), in particolare per quanto riguarda l'asse dell'Emilia, vede ancora la presenza di spazi aperti di qualità, nei quali il sistema irriguo, il sistema dei beni storico/architettonici e paesistici, il sistema della fruizione e del tempo libero (impianti sportivi, attività ricreative, ristoranti, ecc.) strutturano e rendono questo stesso territorio un luogo di pregio. E l'insieme di questi elementi costituisce valore aggiunto e fattore di "attrazione" per lo stesso sistema insediativo circostante.

L'immagine che emerge dalla tavola 1, che identifica il territorio dei Progetti, dove in sostanza si raccoglie l'insieme delle principali progettualità in atto riguardanti i sistemi insediativo, infrastrutturale ed ambientale, consente di leggere ed interpretare questo territorio e dare sostanza ai temi emergenti di interesse per il Piano d'area.



13 IL QUADRO DEI TEMI TERRITORIALI

Dalla lettura della tavola dei Temi territoriali emergenti si riconosce come, già a partire dalla individuazione dei temi territoriali proposti per la discussione con i Comuni del Tavolo Interistituzionale dal rapporto del settembre 2006, si evidenzi una presenza pressoché uniforme ed omogenea di problematiche territoriali sull'intera area di studio. Le particolari caratteristiche di questo territorio, ovvero la presenza di numerosi centri urbani più o meno densi e compatti, ma organizzati in un territorio con caratteristiche agricole ancora ben marcate, fanno emergere una importante ricorrenza di **zone di confine, o di "bordo", tra aree urbanizzate ed agricole**, dove i temi della riqualificazione delle risorse ambientali (al confine sud del comune di San Donato M. con San Giuliano M.), della relazione tra spazi agricoli ed insediamenti (ambito urbanizzato del comune di Colturano verso ovest ovvero verso il fiume Lambro) e del ridisegno morfologico delle frange urbane, assumono caratteri preponderanti.



È pertanto a partire dai temi territoriali, riconducibili a tre tematiche principali (infrastrutture, ambiente ed equipaggiamento del territorio), che **sono state individuate all'interno del Sud Est Milano quelle situazioni puntuali riconducibili alle problematiche di seguito elencate.**

In particolare, sul **sistema ambientale e degli spazi aperti:**

- l'attenzione alle relazioni morfologiche tra nuovi insediamenti e spazi agricoli (disegnare le "frange", non spezzettare gli spazi aperti, fare entrare gli spazi aperti nella qualità dell'urbano, ...);
- l'attenzione, in tema di aree agricole/spazi aperti, sulla tutela e o valorizzazione, in chiave di limitazione al consumo di suolo e di ricerca/verifica, di forme di sostegno all'agricoltura per la conservazione del paesaggio;
- il coordinamento nella definizione dei rapporti con gli ambiti di tutela del Parco Agricolo Sud Milano;
- le azioni di coordinamento nella promozione di interventi per la fruizione e la qualificazione delle risorse ambientali (corsi d'acqua, reti ecologiche, Parchi Locali di Interesse Sovralocale).

Relativamente all'**equipaggiamento del territorio**, sono state ritrovate problematiche relative a:

- lo sviluppo dei servizi di livello sovralocale con riferimento alle caratteristiche della struttura territoriale articolata;
- l'assenza di azioni di coordinamento delle politiche urbane di sviluppo, con riferimento alle località minori, in presenza di nodi del sistema infrastrutturale esistente o previsto;
- la carenza di politiche coordinate per la casa (edilizia residenziale pubblica), al fine di rispondere alla domanda abitativa e all'emergenza affitto, anche attraverso la sperimentazione di modelli abitativi innovativi (risiedere e lavorare in contesti accessibili prossimi a spazi verdi alternativi alla città consolidata); nuovi insediamenti industriali per attività di logistica: si rileva la necessità di rispondere in modo coordinato ad un'eventuale nuova domanda e le opportunità legate alla riqualificazione/ valorizzazione degli impianti esistenti;
- il commercio e grande distribuzione (la strada mercato "Via Emilia") - il programma triennale per lo sviluppo commerciale 2006/2008.

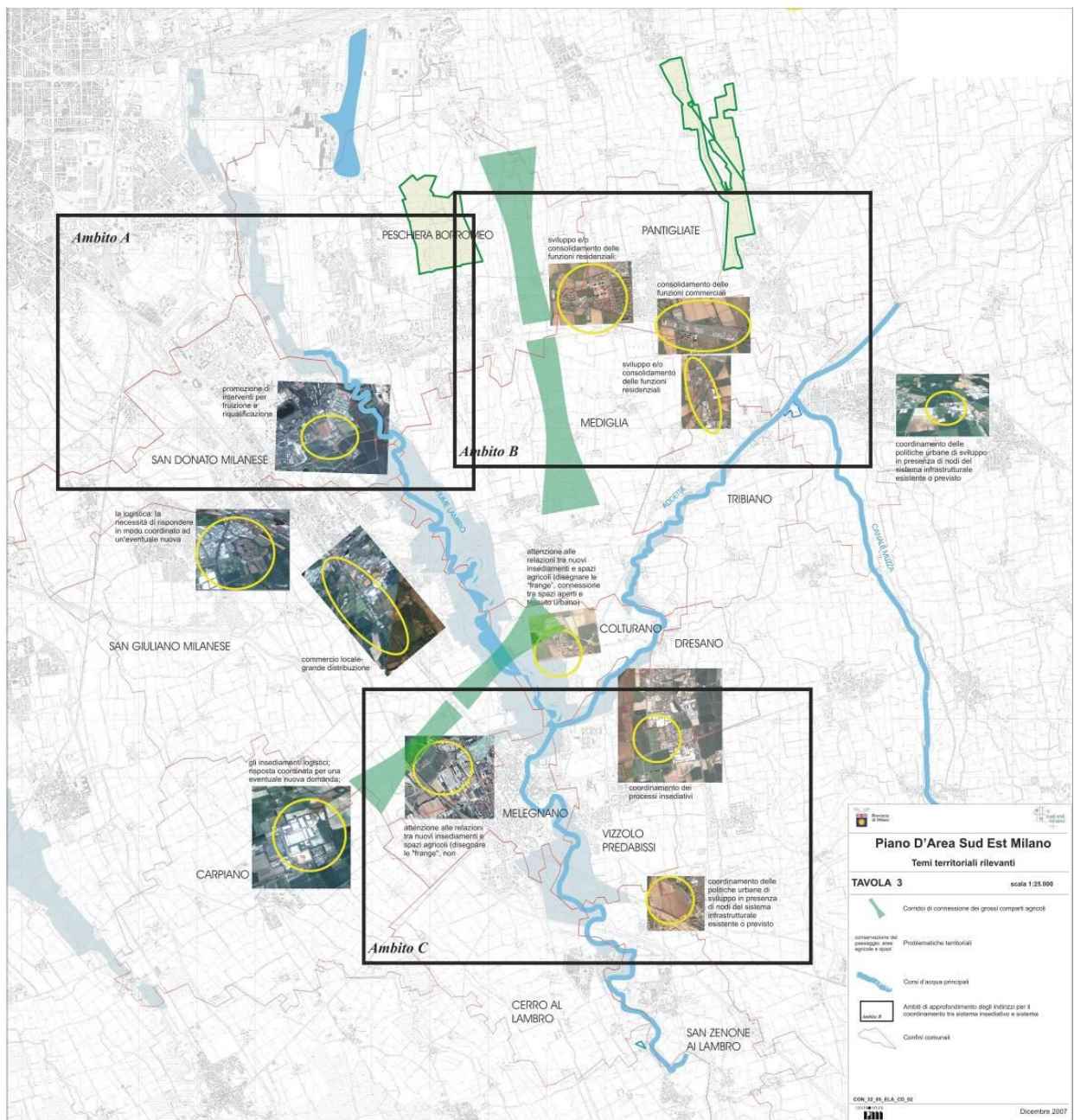
Infine, sul tema del **potenziamento del sistema delle infrastrutture:**

- il miglioramento 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 atmosferiche oltre che il trasferimento modale della domanda di mobilità da trasporto privato a quello pubblico;
- il delicato rapporto tra sistema insediativo e nuovi progetti infrastrutturali di mobilità.

In ultimo, visto il carattere ancora agricolo ben riconoscibile e strutturato di questo territorio, è apparso particolarmente utile individuare due importanti **corridoi di connessione dei comparti agricoli** che con andamenti nord-sud, il primo, (tra l'edificato di Peschiera Borromeo e di Pantigliate passando per il Castello di Pe-

schiera) ed est-ovest, il secondo (in territorio di San Giuliano Milanese a sud della proprio edificato passando per lo storico e prestigioso insediamento di Rocca Brivio), costituiscono due ineliminabili punti di relazione tra ambiti agricoli di rilevante dimensione che permettono un collegamento fattivo tra i territori est e sud della Provincia di Milano.

Seppure molte delle questioni sopra elencate sono da ricondurre a problematiche generali che possono trovare una corretta ed adeguata risposta all'interno di altri strumenti, progetti o tavoli di discussione intercomunale, come il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale o piani e programmi di settore come quello sulla mobilità, è sembrato utile elencare, all'interno del Piano d'Area, ciò che dalle analisi condotte emerge all'interno del contesto territoriale considerato.



14 GLI OBIETTIVI STRATEGICI PER IL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI

L'analisi dei caratteri socio-economici del territorio, da una parte, e la definizione delle principali questioni territoriali, ampiamente analizzate nel rapporto del settembre 2006, consentono di arrivare alla **individuazione degli obiettivi strategici** che si ritengono prioritari e di maggior interesse nel breve e medio periodo.

Gli indirizzi di carattere generale e quelli più specifici e puntuali per alcuni ambiti territoriali che il Piano d'Area individua, sono da riferirsi ai contenuti strutturali del Piano e relazionati trasversalmente tra loro attraverso gli obiettivi strategici, cui dovranno necessariamente riferirsi le politiche, i programmi e gli interventi che ogni amministrazione comunale, anche nella elaborazione dei propri strumenti di governo del territorio (dal PGT agli altri piani e strumenti di settore).

Gli obiettivi strategici mirano a:

1. migliorare l'accessibilità ai servizi e alle attività, assumendo la risoluzione della problematica infrastrutturale (Tangenziale Est Milanese, prolungamento della linea metropolitana 3, nodo viabilistico di Melegnano) ed il miglioramento del trasporto pubblico locale come condizioni/ occasioni per la riorganizzazione dei territori del Sud-Est milanese;
2. valorizzare i beni culturali ed ambientali anche attraverso la proposta di un sistema della fruizione territoriale di carattere sovralocale;
3. qualificare e caratterizzare ulteriormente il sistema ambientale-paesistico, sempre attraverso un progetto di fruizione che sia di valorizzazione dell'ambiente rurale;
4. riqualificare e riorganizzare il sistema insediativo e dei servizi attraverso l'individuazione di una serie di indirizzi di carattere generale e la proposta di tre schemi strutturali.

Il **primo obiettivo** riguarda l'attuazione degli interventi mirati al miglioramento dell'accessibilità con attenzione alla risoluzione delle problematiche di scala locale e garantendo il necessario livello di sostenibilità ambientale.

Il **secondo obiettivo** consiste nella costruzione di un progetto di valorizzazione fruitiva del territorio del Sud-Est Milano che esalti la dimensione e la ancora significativa continuità del territorio agricolo di questo ambito; si riconosce, infatti, la possibilità di questo territorio di poter essere una opportunità di ricreazione all'aria aperta sia, soprattutto, per i cittadini che abitano questi luoghi, ma anche per i cittadini della vicina metropoli milanese.

Il **terzo obiettivo** riconosce e vuole valorizzare il forte valore strutturante sia alle risorse ambientali che agli elementi storico architettonici presenti nel sud-est milanese attraverso soprattutto il progetto di valorizzazione fruitiva del territorio, che si propone quale priorità per quanto riguarda il Piano d'Area.

L'idea è quella di individuare e valorizzare una serie di itinerari turistico culturali che possano costituire un tracciato continuo, fisicamente o funzionalmente, che raccordi emergenze puntuali del territorio (ad esempio, Castello di Peschiera Borromeo, Rocca Brivio, Abbazia di Chiaravalle) capaci di costituire sistema.

Il **quarto obiettivo** sostiene l'impegno di riqualificare o riorganizzare il sistema insediativo attraverso la individuazione di una serie di indirizzi che, seppur di carattere generale, possano essere il presupposto per il governo dei processi di trasformazione e di riqualificazione urbana definiti però alla scala sovracomunale. Questo obiettivo troverà così una sua reale capacità di traduzione operativa se riuscirà ad essere tema di confronto all'interno delle proposte del Piano di Governo del Territorio, o dei documenti di programmazione territoriale, che ogni singola amministrazione andrà a definire nel prossimo futuro.

A supporto di questo obiettivo sono state elaborate tre proposte di schema strutturale per il sistema insediativo che, partendo dagli elementi territoriali strutturanti, definisce gli indirizzi per il coordinamento tra il sistema insediativo ed il sistema ambientale dei territori alla luce del progetto di fruizione e valorizzazione dell'ambiente rurale.

15 FRUIZIONE E VALORIZZAZIONE DELL'AMBIENTE RURALE: INDIVIDUAZIONE DI UNA RETE CICLABILE

15.1 Potenzialità ed obiettivi



La grande ampiezza e la ancora significativa continuità del territorio agricolo di quest'ambito possono costituire le basi per sviluppare un **progetto di valorizzazione fruitiva del territorio e dell'ambiente rurale** del Sud Est Milano, offrendo notevoli opportunità di ricreazione all'aria aperta non solo ai cittadini che lo abitano ma "aprendosi", più in generale, al grande potenziale di utenti costituito dai cittadini della vicina metropoli milanese.

Attraversato da importanti tracciati radiali in uscita dal capoluogo (la Via Emilia e la Paullese) e dalla presenza di viabilità di rilievo sovralocale (strade Provinciali della "Cerca" e "Sordio-Bettola"), questo territorio risulta in larga misura sconosciuto nelle sue parti più "interne", ricche di valori naturalistici, storici, ambientali e paesaggistici.



E, tuttavia, basta abbandonare di qualche centinaio di metri (talvolta anche solo di una decina di metri) questi importanti tracciati della viabilità, per ritrovarsi in uno spazio completamente diverso, nel quale il paesaggio agricolo (fatto di cascine, di piccoli nuclei rurali, di strade interpoderali, alzaie, percorsi ciclabili, campi coltivati, rogge, siepi, filari, canali, chiuse e fontanili) si impone, creando una gradevole sensazione di "spaesamento" rispetto alle dense aree edificate dell'area metropolitana che si "allungano" lungo le principali radiali.

L'obiettivo di **rendere possibile e favorire una "lettura trasversale" di questo territorio** (abbandonando i principali tracciati viabilistici e immergendosi in un ambiente rurale fortemente connotato, solo parzialmente contraddetto, a tratti, da incombenti fronti edificate o dalla presenza di insediamenti industriali che potrebbero essere oggetto di interventi di mitigazione e inserimento ambientale) costituisce, presumibilmente, **la più importante premessa per la sua salvaguardia e la sua valorizzazione.**

La possibilità che il vasto territorio agricolo che caratterizza l'ambito del Sud Est Milano possa diventare una "risorsa" anche dal punto di vista economico trova i suoi punti di forza:

- nella dimensione stessa del territorio agricolo che, **a poca distanza dal capoluogo**, consente di **immergersi in una realtà "altra" rispetto all'ambiente urbano** (a questo proposito si pongono, in alcuni casi, come accennato, problemi di mascheratura/riqualificazione delle frange urbane; non necessariamente limitandosi a semplici "schermature", ma incentivando, anche con appositi finanziamenti, il riequipaggiamento arboreo e arbustivo dello stesso territorio agricolo: siepi, filari, alberature di ripa lungo le principali rogge, ecc.);
- nella notevole **presenza di elementi di interesse storico-architettonico e naturalistico**, in alcuni casi di carattere eccezionale (basti pensare all'Abbazia di Viboldone o alla Grangia Certosiana di Carpiano, ad ovest; al Castello di Melegnano, ricchissimo di affreschi di notevole interesse, al palazzo di Rocca Brivio e alla Cascina Sarmazzano di Vizzolo Predabissi, nella parte meridionale; al Castello di Peschiera Borromeo, alla Riserva del Carengione o alle sorgenti della Muzzetta a Nord, ecc.);
- nella grande diffusione di **elementi ed episodi edilizi di interesse ambientale** (basti pensare ai corsi d'acqua che lo attraversano ed alle numerose cascine e ai nuclei storici che mantengono un rapporto ancora ricco e chiaramente leggibile con l'ambiente rurale); elementi ed episodi generalmente sconosciuti a chi attraversa questo territorio lungo la viabilità principale; tra i nuclei rurali che maggiormente conservano un rapporto con l'intorno agricolo possiamo ricordare quelli di Mirazzano, in comune di Peschiera, di San Martino Olearo, a Mediglia, di San Barbaziano e di Lanzano, a Tribiano, ecc,;
- nella presenza, ancora significativa, di **attrezzature ricettive e di ristoro**, spesso in corrispondenza di piccoli insediamenti rurali; attrezzature che potrebbero consolidarsi e svilupparsi nel quadro di una promozione della fruizione dell'ambiente rurale;
- nella ricca **rete delle percorrenze di scala comunale o intercomunale** caratterizzate spesso da un traffico veicolare molto modesto; a questo proposito va rilevato come nella "rete delle percorrenze", indicate nella Tav. 8, nel successivo capitolo 10 siano stati individuati come "itinerari ciclabili", (tenendo conto della classificazione proposta da Mi-Bici) anche strade aventi queste caratteristiche; la scelta se prevedere, a lato di ciascuno di questi percorsi, piste ciclabili in sede propria o studiare soluzioni che consentano la promiscuità con un traffico veicolare regolamentato costituisce una alternativa sulla quale i Comuni saranno necessariamente chiamati ad esprimersi;

- nella discreta diffusione, generalmente ai margini delle aree edificate di **attrezzature ricreative** sia di scala comunale che aperte ad una più ampia utenza (maneggi, impianti sportivi, pesche sportive, ecc);
- nel forte impegno di molte Amministrazioni Comunali nella **realizzazione di piste e percorsi ciclabili** (che necessitano spesso, tuttavia, di essere completati e messi "in rete" in un contesto sovralocale);
- nella presenza, infine, al margine occidentale dell'area, della **grande attrezzatura ricreativa dell'Idroscalo**, punto di partenza o punto di approdo per la fruizione dell'ambiente agricolo del Sud Est.

Una politica di valorizzazione di queste risorse richiede **un impegno comune ed un coordinamento delle Amministrazioni interessate**, chiamate innanzitutto, così come avviene in altre parti della Provincia (si pensi alle iniziative culturali promosse dal Polo dei Navigli o dal Polo delle Filande nella parte occidentale del territorio provinciale), a promuoverne la conoscenza e, soprattutto, a **migliorarne le possibilità di accesso agli elementi di maggiore interesse, all'interno di una rete aperta alle molteplici possibilità di fruizione del territorio agricolo, lungo itinerari ambientalmente qualificati** favorendo l'uso della bicicletta come mezzo privilegiato di connessione.

Se, infatti, un forte impegno di promozione delle risorse territoriali presenti potrebbe essere sufficiente a garantire una più ampia frequentazione basata sull'uso dell'automobile (si tratterebbe, in alcuni casi, unicamente di realizzare o migliorare le aree destinate a parcheggio), appare evidente come la possibilità di una fruizione "lenta", legata all'uso della bicicletta, richieda **la costruzione di una adeguata rete di percorrenze ciclabili** che innervi il territorio agricolo e, più in generale, un **intervento di riqualificazione** (schermatura, ridefinizione morfologica, ecc) **delle frange urbane**, in particolare lungo le percorrenze che si intendono promuovere e valorizzare.

Una rete che non si limiti a collegare gli elementi di interesse "interni" all'area ma che si apra verso **connessioni di scala territoriale più ampia**: verso la Martesana, a nord; verso la Muzza, l'Adda e il Lodigiano a nord-est e a sud-est (collegandosi, in particolare, agli interventi realizzati dalla Provincia di Lodi lungo il corso della Muzza) e verso il Parco del Ticino, ad ovest (realizzando connessioni territoriali "di gronda" che, a partire dal centro di Melegnano, si sviluppino, all'interno del Parco Sud).

È interessante osservare, a questo proposito, come la realizzazione di nuovi "punti parco" da parte del Parco Sud (la "Casa delle acque" a Paullo e, in particolare, la prestigiosa sede di Rocca Brivio, sulle sponde del Lambro, tra San Giuliano e Melegnano) possano favorire la realizzazione di accordi e di "pacchetti fruitivi" di scala territoriale.

Nel documento posto alla base della realizzazione di un punto parco presso Rocca Brivio (attualmente di proprietà della Associazione Rocca Brivio e dei Comuni di San Giuliano, San Donato e Melegnano) si segnala come, pur essendo elevata "la *potenzialità attrattiva sovraterritoriale del patrimonio del Sud Est Milano*" le iniziative sviluppate dalle Amministrazioni Comunali "non sono state in grado di valorizzarle se non in modo:

1. *parziale*: rendendo fruibili solo una parte dei propri beni;
2. *episodico*: legandone l'accessibilità e iniziative specifiche;
3. *isolato*: dando rilievo a singoli beni senza connetterli al contesto culturale di appartenenza."

Il progetto di una "rete della fruizione", illustrato nella Tav. 8 al cap. 10, può costituire un riferimento per gli stessi obiettivi posti alla base del "progetto Rocca Brivio", che si propone:

- la **valorizzazione di alcuni beni "nascosti"** all'interno del territorio del Sud Est (le cascine, il Museo della Civiltà Contadina, presso C.na Carlotta, le piste ciclabili, le iniziative ambientali e culturali territoriali);
- azioni di promozione per valorizzare a pieno il patrimonio e le iniziative del Sud Est Milano con la **progettazione e realizzazione di itinerari tematici** ("spirituali" – le chiese e le abbazie –; artistico-culturali – i castelli e le rocche –; ambientali – il sistema delle acque –; naturalistico-antropologici – la civiltà conta-dine e le cascine –; eno-gastronomici – dalla cucina locale ai vini di San Colombano –; di architettura contemporanea – la "Company Town" di Metanopoli); con la realizzazione di **percorsi ciclopedonali**; con la predisposizione di percorsi didattici; la progettazione di **itinerari turistico-culturali**; la progettazione di **programmi turistici**, con visite guidate, in occasione di convegni, fiere, ecc.

15.2 Riferimenti per la definizione della rete della ciclabilità

La realizzazione degli obiettivi cui abbiamo fatto cenno può trovare importanti riferimenti in una molteplicità di indicazioni e di studi da tempo elaborati. Nel quadro delle proposte per la valorizzazione del Parco Sud (si pensi al Piano di Settore "Percorsi del Parco", redatto dal Centro Studi PIM nel 1998, o agli studi elaborati in relazione a singoli episodi di interesse naturalistico o ambientale), ma, soprattutto, può trovare una forte sinergia con alcune delle più recenti iniziative della Provincia finalizzate a promuovere l'uso della bicicletta.

Ci riferiamo in particolare al progetto MiBici, attualmente in fase di approfondimento, ed al progetto per il miglioramento dell'accessibilità ciclabile all'Idroscalo promossi dall'Assessorato alla Politica del Territorio.

15.3 Il progetto MiBici

Il progetto MiBici, avviato nella primavera del 2005, non affronta il tema dell'uso della bicicletta dal punto di vista del loisir ma, prevalentemente, come "mezzo di trasporto primario", destinato soprattutto a soddisfare gli spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro e l'accesso ai principali servizi di scala sovralocale.

Nel caso in esame, tuttavia, gli specifici caratteri del territorio (basti pensare all'esigenza di connettere i piccoli nuclei e le numerose frazioni immerse nel territorio agricolo con gli stessi servizi comunali) hanno inevitabilmente determinato l'individuazione di una rete che (con la sola esclusione dei percorsi previsti lungo i principali tracciati automobilistici) risulta in larghissima misura in grado di rispondere anche alle esigenze di un'ampia fruizione del territorio agricolo sovrapponendosi spesso ai tracciati individuati dal Piano di Settore precedentemente ricordato.

Nella definizione della rete oggetto del presente lavoro, tale progetto costituisce, pertanto, un riferimento particolarmente importante: esso può favorire la convergenza di approfondimenti tecnici e di risorse economiche in grado di rispondere agli obiettivi precedentemente illustrati.

Particolarmente interessante è lo sviluppo di tale progetto predisposto dal Centro Studi PIM (si vedano a tale proposito le note successivamente sviluppate) per i comuni della fascia più esterna, aperta ai territori del Pavese e del Lodigiano.

Dall'esame della Tav. 9 al cap. 10 risulta evidente la notevole coincidenza tra la rete proposta per la fruizione del territorio agricolo ed i tracciati della rete portante e della rete di supporto individuate dal progetto MiBici.

15.4 Lo "Studio di fattibilità per il miglioramento delle percorrenze ciclabili di accesso all'Idroscalo"

Nel quadro della politica di forte incentivazione alla mobilità ciclabile promossa dal progetto MiBici, l'assessorato provinciale al territorio ha ritenuto di dedicare una particolare attenzione al miglioramento delle percorrenze ciclabili di accesso all'Idroscalo. Tale struttura, infatti, costituisce già oggi un fortissimo elemento di richiamo di livello provinciale, sia per le dimensioni e la ricchezza di attrezzature che essa è in grado di offrire, che per la vitalità che ha saputo esprimere, in particolare nel corso degli ultimi anni, come sede di frequenti ed importanti manifestazioni pubbliche di notevole rilievo nel campo dello spettacolo e delle iniziative sportive.

Il consolidamento dell'accessibilità intercomu-nale all'Idroscalo, strettamente connesso al contesto territoriale del Sud Est, costituisce, quindi, già un "tassello" degli obiettivi di valorizzazione fruitiva dell'intero ambito.

Il lavoro svolto, infatti, fornisce un quadro ricognitivo (aggiornato all'ottobre 2005) della situazione della ciclabilità all'interno dell'ambito territoriale più direttamente connesso alla grande struttura ricreativa ed individua (sulla base di una verifica sul campo e di un confronto con i singoli Comuni interessati) uno schema generale delle percorrenze ciclabili di accesso all'Idroscalo, da realizzare o consolidare indivi-



duandone le connessioni col sistema della ciclabilità (esistente o prevista) dei comuni contermini (Segrate, Peschiera Borromeo, San Donato M.) e con i principali attestamenti del trasporto pubblico.

16 GLI INDIRIZZI DI CARATTERE GENERALE PER IL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI

La ricerca di uno sviluppo in senso sostenibile del sistema insediativo e dei servizi, ha portato a individuare **quali obiettivi perseguire per il contesto territoriale in esame**, costituito prevalentemente da una matrice ancora agricola oltre che dai due sistemi urbani compatti (quello di San Donato M.; San Giuliano M., Peschiera B. e quello attorno a Melegnano); obiettivi che si possono ricondurre principalmente:

- alla tutela delle risorse paesistico-ambientali e delle componenti della rete ecologica;
- al contenimento del consumo di suolo e la razionalizzazione delle localizzazioni dei nuovi insediamenti in rapporto alle opportunità localizzative, soprattutto quelle relative all'accessibilità della rete infra-strutturale.

Di conseguenza, gli indirizzi per il sistema insediativo mirano a conseguire la formazione di una struttura territoriale efficiente in termini di capacità di rispondere alle esigenze degli abitanti e di chi opera sul territorio senza che questo comporti un impatto ambientale inaccettabile. Da questo punto di vista, **il corretto dimensionamento e l'idonea localizzazione delle espansioni urbane**, da considerare in modo integrato con le reti infrastrutturali esistenti e previste, sono due fattori determinanti al fine di contribuire a costruire insediamenti urbani funzionali e salubri.

Per le **funzioni residenziali** si propone di **rivedere alcuni processi diffusivi**, caratteristici soprattutto di alcuni ambiti del melegnanese, favorendo l'attrattività dei centri urbani, soprattutto quello della città di Melegnano e si propone di contenere le previsioni insediative al fine di perseguire un obiettivo di contenimento anche del fenomeno della diffusione territoriale.

Per le **attività produttive** e terziarie si propone di realizzare aree con dimensioni minime sufficienti per poter rendere efficienti le infrastrutture di collegamento esistenti e previste. Il tema degli insediamenti per le **attività di logistica**, caratterizzati da un forte e consistente impatto in termini di consumo di suolo e effetti diretti sul traffico locale, deve necessariamente fare i conti con una dimensione sovralocale cercando di valutare, in modo coordinato e sinergico, la possibilità di valorizzare o riqualificare anche gli impianti esistenti. Ciò si potrà conseguire favorendo una loro progettazione integrata attraverso il ricorso ad un Progetto mirato o un Masterplan sovracomunale.

Relativamente all'adozione di **tecniche di perequazione e di compensazione urbanistica** ad oggi non si indicano iniziative puntuali, anche se si ritiene utile l'adozione di tali meccanismi nelle situazioni insediative più dinamiche, che nel Sud-Est milanese si riferiscono principalmente agli ambiti territoriali attorno a Melegnano (per i comuni di Vizzolo Predabissi, San Zenone al Lambro, Colturano, Dresano,...) oltre che nei territori di Pantigliate e di Paullo. A titolo esemplificativo si può richiamare, tra le diverse sperimentazioni in atto da tempo in Emilia Romagna, l'esperienza delle Associazioni Intercomunali istituite in Provincia di Bologna, avviate con lo scopo di arrivare, attraverso l'istituzione di tavoli interistituzionali, alla costruzione di un Piano Strutturale Comunale in forma associata di una serie di comuni.

16.1 Aree residenziali

La localizzazione e la realizzazione delle espansioni insediative dovrà avvenire in modo **rispettoso dei caratteri territoriali, paesistici e ambientali**, attraverso la tutela delle aree di pregio paesistico-ambientale e la limitazione delle espansioni urbane in zone in cui possono essere fortemente alterati gli elementi fisico-naturali e il loro orientamento verso le aree più idonee a riceverle. Sono così da limitare le espansioni insediative nelle aree appartenenti alle componenti di interesse paesaggistico primario, quali ad esempio le valli fluviali lungo i corsi del Lambro, dell'Addetta e della Muzza, in quanto scarsamente compatibili con gli insediamenti urbani.

Significativa inoltre è la necessità di **minimizzare il consumo di suolo**, che comporta sia il contenimento dei fenomeni di edificazione diffusa in atto nel territorio, da ottenere anche attraverso l'uso prioritario del patrimonio edilizio esistente e delle "porosità urbane", cioè di quegli spazi interni alle aree urbanizzate utilizzati solo parzialmente, sia politiche che favoriscano la costruzione di forme urbane meno frammentate. La minimizzazione del consumo di suolo trova nel **completo utilizzo del patrimonio edilizio esistente** (anche attraverso il cambio di destinazione funzionale) un importante obiettivo complementare, il cui conseguimento richiede l'attivazione di specifiche politiche edilizie e urbanistiche atte a favorire il recupero dei fabbricati fatiscenti, politiche che trovano ulteriori motivazioni e forza quando si quantificano sia gli investimenti diretti necessari alle espansioni ipotizzate, sia eventuali compensazioni e/o investimenti richiesti ad altri soggetti pubblici o privati.

Infine, la gestione del processo di crescita dell'edificato che comporta, da una parte, **la riqualificazione funzionale e urbanistica dei vuoti e delle frange urbane** e, dall'altra, la realizzazione delle espansioni insediative per incrementi successivi in continuità con l'edificato, in modo da ottenere una netta definizione dei margini urbani e da minimizzare il frazionamento delle proprietà agricole. Appare comunque evidente che ciascuna delle azioni da mettere in campo per una corretta ed adeguata gestione del processo di crescita dovrà trovare coordinamento con il Piano del Parco Agricolo Sud Milano.



16.2 Aree produttive

In una realtà caratterizzata da una importante e significativa quantità e anche frammentazione delle aree industriali, soprattutto nei territori di Carpiano Cerro e San Zenone al Lambro, gli obiettivi prioritari diventano la **razionalizzazione dimensionale e localizzativa** delle previsioni di aree industriali e la definizione di criteri per il dimensionamento e la localizzazione delle nuove previsioni. Questo al fine di conseguire un aumento dell'efficienza localizzativa e della tutela del territorio attraverso la protezione delle risorse paesistico-ambientali, la minimizzazione del consumo di suolo e il conseguimento di buoni livelli di accessibilità esistenti e previsti.

La massima priorità d'intervento è attribuita al **recupero delle aree industriali dismesse** localizzate in siti idonei, subordinando al loro completamento l'urbanizzazione o l'utilizzo di nuove aree industriali. Anche se non puntualmente individuate è facile pensare che negli ambiti urbani di più remota costituzione (Sesto Ulteriano per San Giuliano Milanese o alcuni consistenti comparti industriali di San Donato Milanese) gli episodi di dismissione possano essere significativi al punto di avviare concreti progetti di riqualificazione o rifunzionalizzazione. Per le **aree industriali dismesse localizzate all'interno dei centri urbani**, è spesso preferibile modificare la destinazione d'uso, ricorrendo agli strumenti della programmazione territoriale negoziata e utilizzando in modo "coordinato" le risorse territoriali-pubbliche che ne possano scaturire; il ricorso al cosiddetto "standard qualitativo" dovrebbe essere utilizzato quale strumento operativo per perseguire una strategia volta a favorire processi di riqualificazione urbana.

16.3 Aree commerciali

Gli indirizzi generali per le aree commerciali si riferiscono essenzialmente ad obiettivi di:

- **integrazione della pianificazione territoriale e urbanistica e della programmazione commerciale** per un equilibrato ed armonico assetto del territorio e dei diversi tipi di vendita al dettaglio;
- **salvaguardia e riqualificazione dei centri storici** mediante il mantenimento delle caratteristiche morfologiche degli insediamenti, favorendo un'integrazione armonica degli insediamenti commerciali con il tessuto urbano esistente, nel rispetto dei valori architettonici ed ambientali;
- **valorizzazione della funzione commerciale nei centri storici** al fine di una riqualificazione del tessuto urbano.

La lettura del sistema commerciale del sud-est milanese (approfonditi nel Piano di settore del Commercio¹¹), riconosce nell'asta della via Emilia **un sistema di distribuzione lineare**, fatto di medie e grandi strutture di vendita commerciali, che si attestano a nord verso Milano con gli insediamenti di piazzale Lodi e a sud

¹¹ Elaborato dal Laboratorio URB&COM del Politecnico di Milano per la Provincia di Milano Direzione Centrale Pianificazione e Assetto del Territorio nel luglio 2006.

con il sistema più diffuso del Lodigiano.

Rilevanti, dal punto di vista territoriale, risultano le concentrazioni di attività commerciali nel comune di San Giuliano Milanese e la distribuzione di attività lungo la Paullese.

Inoltre, le grandi strutture di vendita devono costituire un fattore di **rafforzamento delle funzioni urbane anziché giocare la loro presenza in termini alternativi ai centri urbani.**

Inoltre, la loro localizzazione deve portare ad una valorizzazione delle risorse urbane esistenti, privilegiando il riuso di ambiti urbanizzati degradati o da recuperare, e deve garantire la tutela dell'ambiente rispetto a soluzioni di buona qualità urbanistica ed architettonica e di elevata efficienza insediativa rispetto sia all'accessibilità veicolare che alla presenza di servizi.



17 INDIRIZZI PER IL COORDINAMENTO TRA SISTEMA INSEDIATIVO E SISTEMA AMBIENTALE

La proposta progettuale avanzata nella costruzione del presente Piano d'Area, riconoscendo e valorizzando il territorio agricolo, propone un progetto di valorizzazione fruitiva del territorio indirizzato ad una possibile caratterizzazione del sud-est milanese in chiave fruitiva/ricreativa; tale caratterizzazione viene esplicitata attraverso la proposta di una "fruizione lenta" del territorio, attraverso l'uso della bicicletta, che evidenzia già da subito la necessità di **occuparsi degli aspetti visivo/percettivi degli ambienti attraversati**.

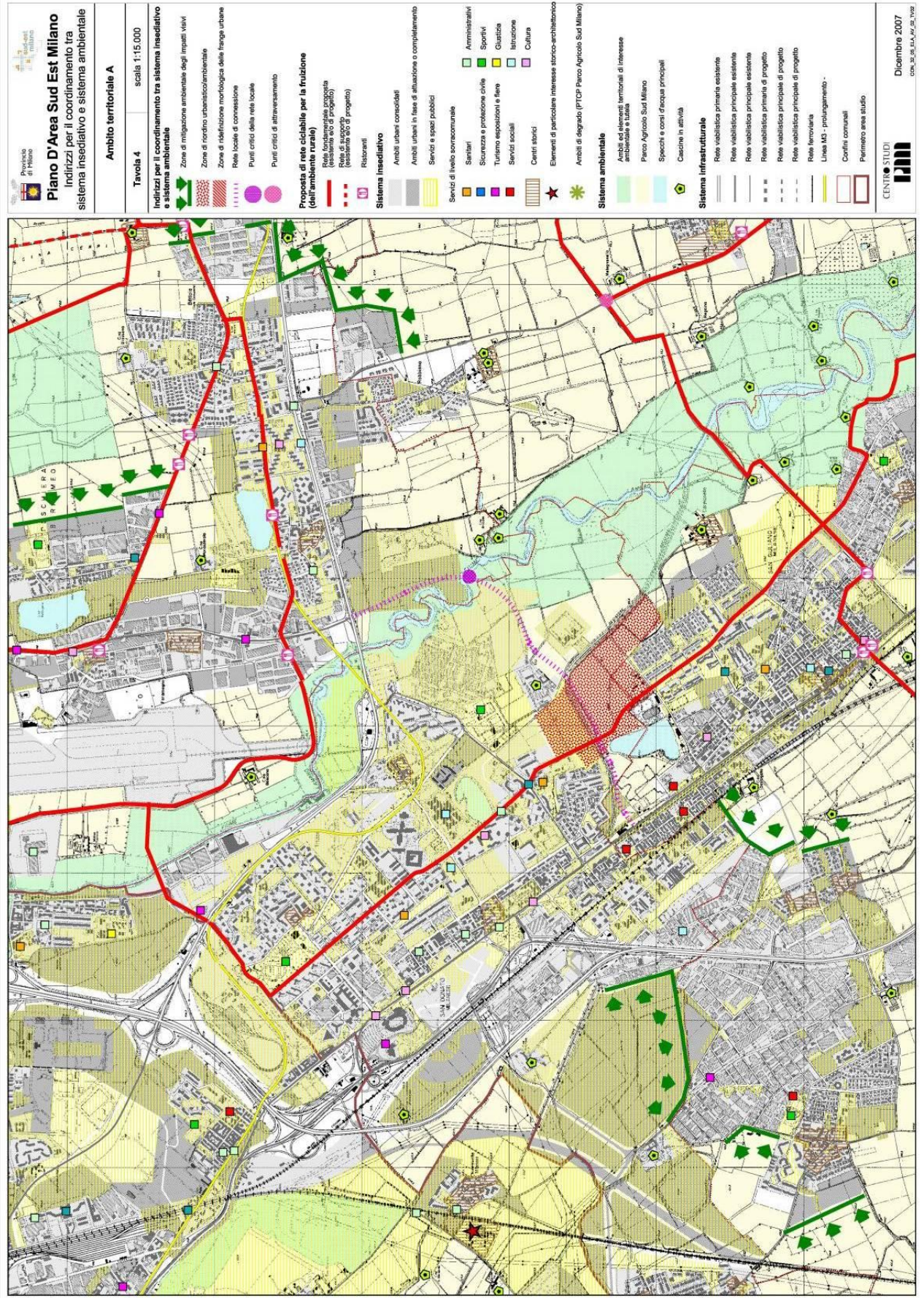
È apparso perciò utile affrontare in chiave propositiva il tema del **coordinamento o "raccordo" tra i sistemi urbani**, consolidati o in fase di completamento, e **gli ambiti territoriali non urbanizzati**.

In particolare si sono individuati, vedi tavole "Indirizzi per il coordinamento tra sistema insediativo e sistema ambientale", in tre ambiti territoriali specifici quelli che possono essere definiti come una **serie di indirizzi, da assumere nelle strategie e nelle politiche di pianificazione dei territori coinvolti**, utili per il miglioramento delle relazioni visivo-percettive tra zone agricole e zone urbanizzate. Gli indirizzi proposti sono riconducibili principalmente al tema della riqualificazione delle frange urbane che, come si vede dalla tavola dei temi territoriali emergenti, sono riferibili a diverse situazioni in zone di nuova urbanizzazione, anche di recente formazione, che non hanno saputo costruire una relazione funzionale e visiva con i territori agricoli circostanti.

Pertanto gli indirizzi di coordinamento individuano tre elementi principali:

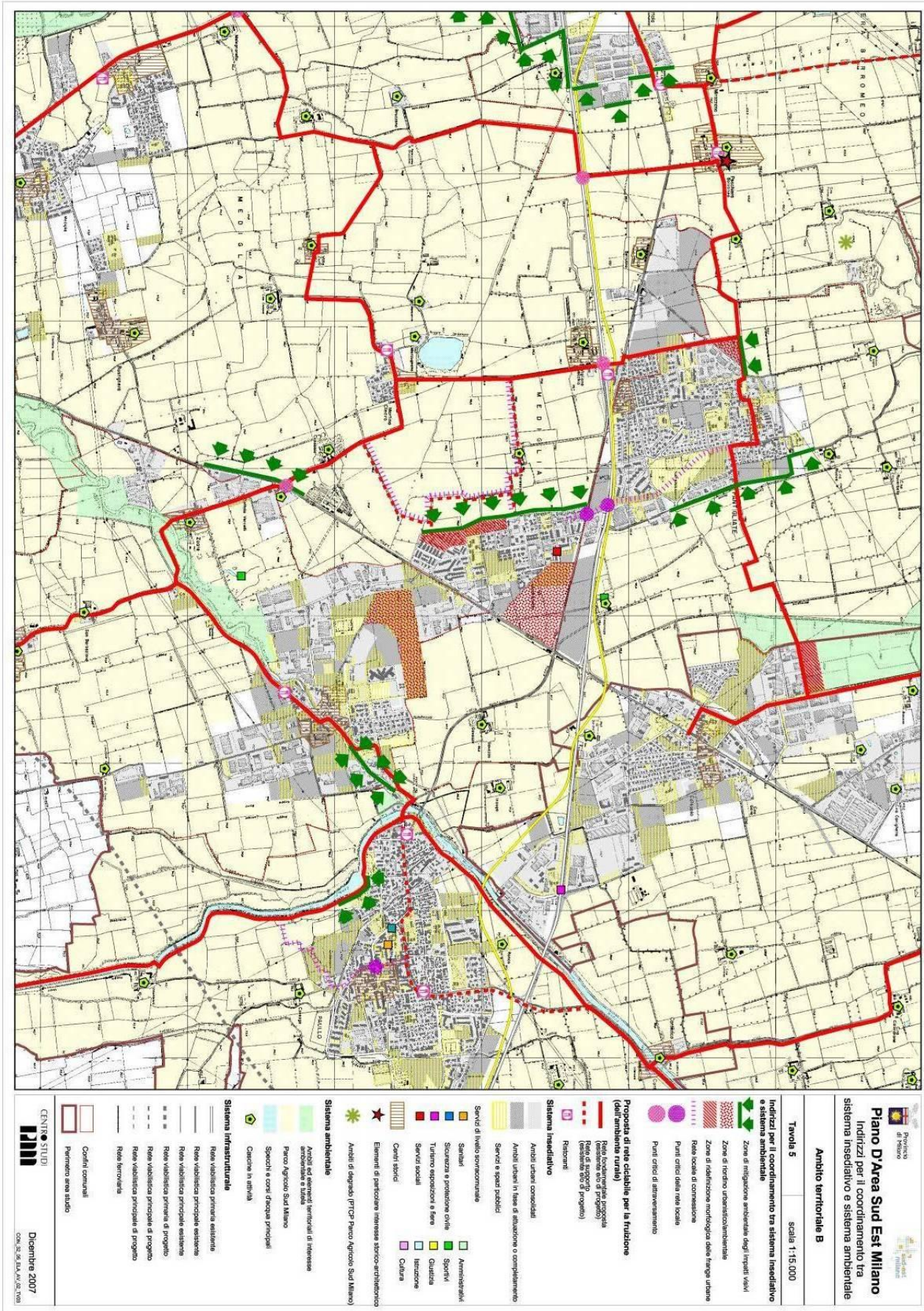
- a) **i percorsi di interesse locale**, che si connettono alla rete fruitiva di scala sovralocale, ma che assumono un ruolo molto importante all'interno del sistema urbano locale. Sono spesso percorsi che connettono aree o attrezzature pubbliche, edifici o elementi di valore storico-architettonico;
- b) **gli ambiti urbani di riordino urbanistico/ambientale** e le zone di ridefinizione delle frange che ricomprendono nel primo caso grossi e significativi ambiti urbani, spesso posti ai margini delle aree urbane, in cui prevedere l'insediamento di funzioni urbane attuando anche politiche di perequazione/compensazione e nel secondo caso zone in cui, dal punto di vista morfologico, si sono riscontrati discontinuità o "sfrangiature" del tessuto urbano consolidato;
- c) **le zone di mitigazione degli impatti visivi** dove, a partire dai tracciati individuati dal progetto di fruizione del territorio, il rapporto visivo/percettivo tra insediamenti umani e territorio agricolo richiede la costruzione di "mascherature" da realizzare, ad esempio, con l'utilizzo accorto di elementi arborei/arbustivi.





Dicembre 2007
CON_32_05_ELA_TE_12





Piano D'Area Sud Est Milano
Indirizzi per il coordinamento tra sistema insediativo e sistema ambientale

Ambito territoriale B

Tavola 5
scala 1:15.000

Indirizzi per il coordinamento tra sistema insediativo e sistema ambientale

- Zone di mitigazione ambientale degli insediamenti
- Zone di riordino urbanistico/ambientale
- Zone di ridistribuzione morfologica delle frange urbane
- Reti sociali di connessione
- Punti critici della rete locale
- Punti critici di attraversamento

Proposta di rete ciclabile per la fruizione (nell'ambiente rurale)

- Reti fondamentali proposte (esistente rete di progetto)
- Reti di sviluppo di progetto
- Reti minori

Sistema insediativo

- Ambienti urbani consolidati
- Ambienti urbani in fase di attuazione o completamento
- Servizi e spazi pubblici
- Servizi di livello sovcomunale
- Servizi
- Sicurezza e protezione civile
- Sportivi
- Turismo espositivo e fiera
- Guastata
- Immersione
- Servizi sociali
- Cultura
- Centri storici
- Elementi di particolare interesse storico-architettonico
- Ambienti di degrado (PTCP Piano Agricolo Sud Milano)

Sistema ambientale

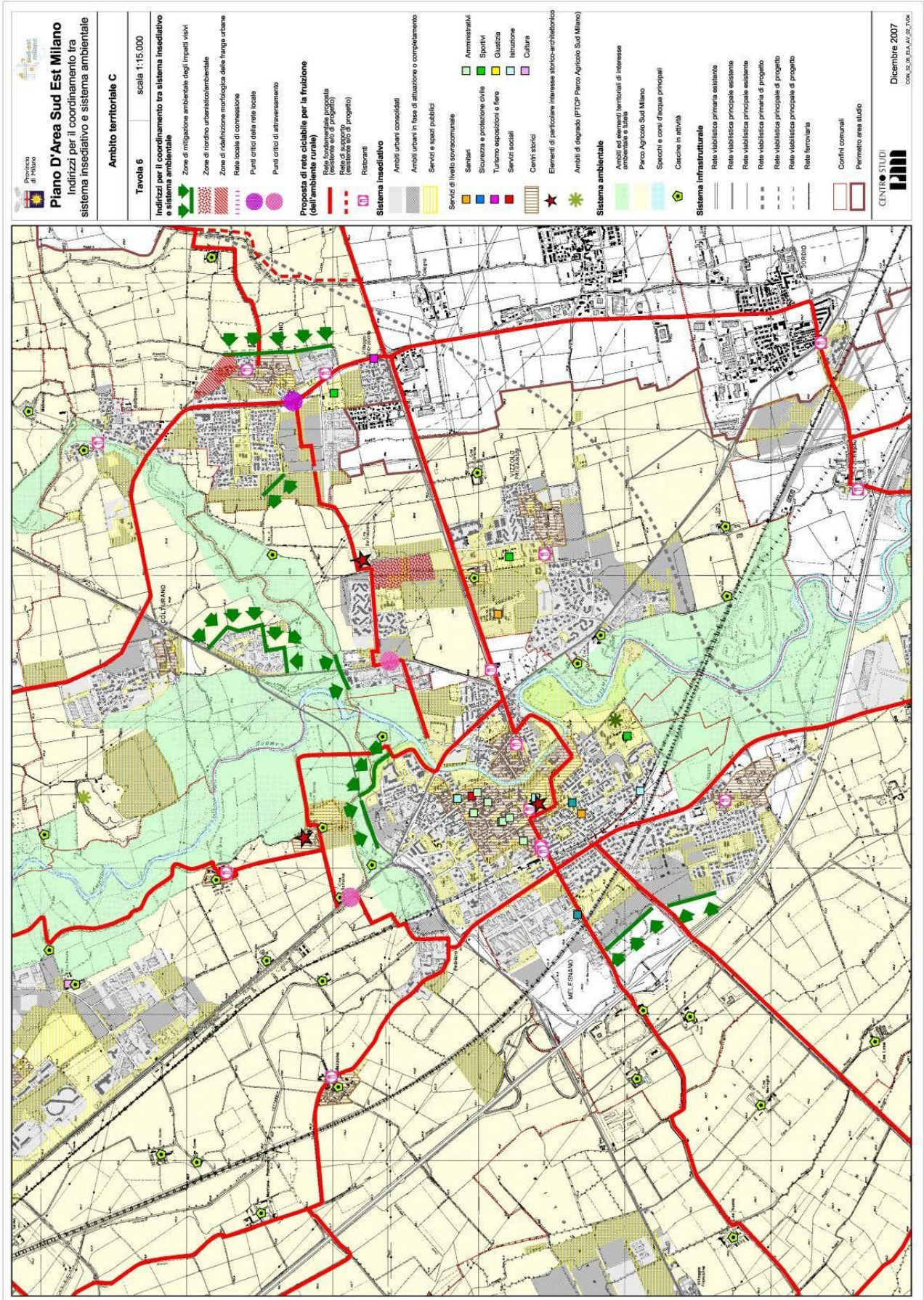
- Ambienti ad alto valore ambientale e tutela
- Parco Agricolo Sud Milano
- Spazi e corai d'acqua principali
- Corchie in attività

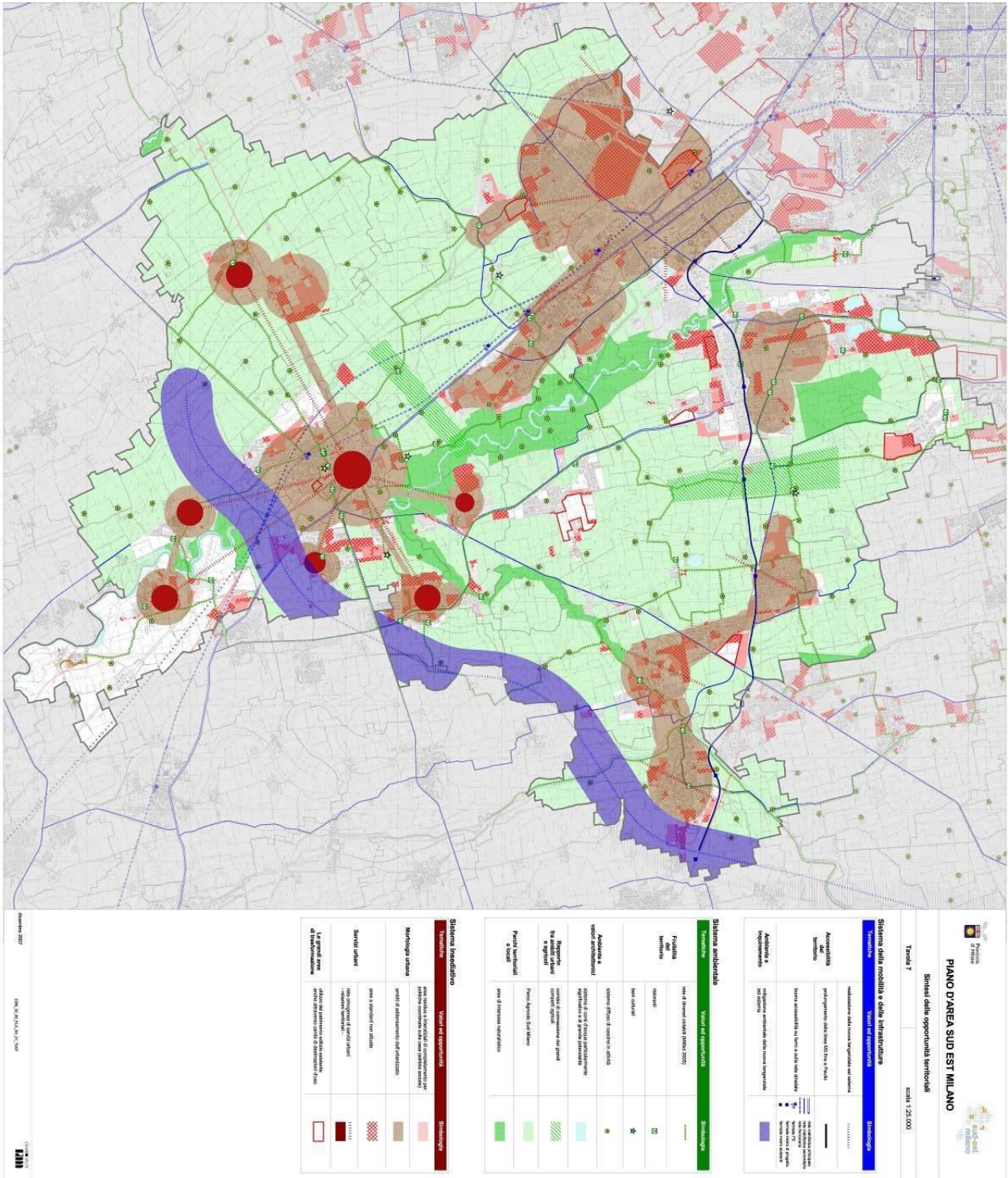
Sistema infrastrutturale

- Rete viabilistica primaria esistente
- Rete viabilistica principale esistente
- Rete viabilistica principale di progetto
- Rete viabilistica primaria di progetto
- Rete viabilistica principale di progetto
- Rete viabilistica secondaria di progetto
- Rete ferroviaria
- Corridoi comunali
- Perimetro area studio

CENTRO STUDI
PSM
Dicembre 2007
CON_32_05_ELA_TE_12

CENTRO STUDI
PSM Ottobre 2008





Approfondimento progettuale: fruizione degli spazi aperti



La Tav. 8 illustra la proposta progettuale che si intende sottoporre alle Amministrazioni Comunali, come strumento per un coordinamento/ridefinizione della rete ciclabile dei singoli comuni al fine di favorire quella **"conoscenza trasversale"** dei propri territori, in grado di valorizzare la forte connotazione rurale che ne caratterizza gli spazi "interni".

Conoscenza "trasversale" (rispetto alle direttrici da e verso Milano), indispensabile per la valorizzazione di un territorio che conserva zone di eccezionale interesse paesistico ambientale "interne"; zone pressoché totalmente sconosciute, ma ricche di potenzialità nel quadro di una "offerta di fruizione" che oggi (anche grazie agli ultimi interventi promossi dal Comune e dalla Provincia di Milano per realizzare una connessione tra la città e l'Idroscalo) **può**, come accennato precedentemente, **aprirsi direttamente anche ai cittadini milanesi**.

In particolare, oltre alla indicazione dei principali elementi di interesse collegati alla rete proposta e delle principali infrastrutture esistenti, nella Tavola vengono individuati:

- **i principali ambiti territoriali per la fruizione dell'ambiente rurale:** l'ambito a nord della Paullese dei comuni di Peschiera e Pantigliate; l'ambito tra i tracciati della Paullese e della Cerca (il "cuore verde" di questo territorio), che, superata la barriera della Sordio-Bettola, si spinge fino alla valle del Lambro, e risulta quasi interamente coincidente con il Comune di Mediglia; l'ambito posto ad est della Cerca, caratterizzato dalla presenza dell'Addetta e della Muzza e aperto alle relazioni con i territori agricoli del lodigiano; l'ambito, infine, posto ad ovest della via Emilia, aperto alle connessioni di cintura verso il Ticino, il Pavese e il Lodigiano e che, nella parte più degradata (addossata ai tracciati infrastrutturali) è stata fatta oggetto di interessanti proposte di riqualificazione ambientale (progetto L.O.T.O. elaborato dalla Regione per l'Area Sud Milano posta lungo il corso della Vettabia);
- **la rete ciclabile proposta per la fruizione dell'ambiente rurale**, indicando in modo omogeneo sia le piste e i percorsi ciclabili individuati come esistenti dal progetto Mi-Bici (con le avvertenze più sopra riportate) che quelle in progetto o "desiderate"; una rete in grado di mettere a sistema le realizzazioni autonomamente avviate dalle diverse Amministrazioni Comunali. E' importante a tale proposito sottolineare: che tale rete è costituita, oltre che dalle "piste ciclabili" esistenti, da quella viabilità comunale che, come precedentemente accennato, potrebbe essere fatta oggetto di interventi di regolamentazione, a favore della ciclabilità, da parte delle Amministrazioni



stesse; che i tratti compresi all'interno delle aree edificate hanno, in alcuni casi, un valore indicativo e potranno essere precisati (salvaguardando la continuità della rete) nel quadro delle scelte comunali; che l'unico tratto per il quale si prevede (confermando le scelte di MiBici) la realizzazione di opere consistenti (un nuovo tracciato e un nuovo attraversamento del Lambro) è quello previsto tra il territorio di Mediglia e la conurbazione lineare posta lungo la via Emilia;

- **i principali punti critici di attraversamento della viabilità** per i quali prevedere attraversamenti ciclabili in sicurezza o, quantomeno, la possibilità di realizzare provvisoriamente "isole" di sosta che consentano un attraversamento in due tempi dei tracciati stradali;
- **gli attraversamenti della viabilità posti**, se pur in diversa misura, **in sicurezza**: dotati di passerelle, sottopassi, semaforizzati o attrezzati con spazi di sosta tra i due sensi di marcia.

Il confronto tra la Tavola 8 e la Tavola 9, nella quale viene fornita la classificazione indicata dal progetto Mi-Bici, consente di individuare da un lato il diverso significato che i tracciati assumono in relazione ai differenti obiettivi progettuali ma, d'altro lato, consente di verificare, come precedentemente accennato, la significativa sovrapposizione tra molti dei tracciati proposti per la fruizione dell'ambiente rurale e i tracciati della "rete portante" individuata da Mi-Bici.

Ci sembra importante sottolineare, per dimostrare la "maturità" di questa proposta, come **la connessione, lungo una pista ciclabile e percorsi protetti, tra la zona est di Milano e il Castello di Peschiera Borromeo** - oggetto di un progetto elaborato dal Parco Sud nel 1998 ("Itinerario ciclabile dal Parco Forlanini all'alzaia della Muzza") – **sia oggi**, benché ancora poco conosciuta, **una realtà**.

La connessione può avvenire sia costeggiando il lato ovest dell'aeroporto e proseguendo lungo le piste comunali di Peschiera, sia attraversando l'Idroscalo e proseguendo sulla pista che si sviluppa lungo il tracciato della vecchia Strada Paullese.

Tale pista (con le sue possibili articolazioni) costituisce una "**dorsale**" fondamentale della rete proposta. Ed è in relazione a questa dorsale fondamentale che ci sembra opportuno sottolineare con forza come risulti indispensabile affrontare **il "nodo" dell'attraversamento della Nuova Paullese in corrispondenza del Castello di Peschiera**. Tale proposta, già contenuta nel progetto citato, consentirebbe di ripristinare il vecchio tracciato che, con andamento nord-sud connetteva le aree poste a sud della Martesana, attraversando il "cuore verde" dell'area (il territorio comunale di Mediglia), con il melegnanese.

Il "nodo" dell'attraversamento presso il Castello di Peschiera, benché non sia certamente l'unico intervento da prevedere, acquisirebbe un particolare significato perchè consentirebbe immediatamente una notevole estensione della rete dei percorsi, costituendo la premessa per **l'attraversamento della Cerca** (raggiungendo così, lungo la pista esistente tra Zoate e Tribiano, le alzaie della Muzza) e per **l'attraversamento della Sordio-Bettola** all'interno del territorio comunale di Mediglia.



La realizzazione di questo attraversamento e del nuovo tracciato, a cui abbiamo precedentemente fatto cenno, consentirebbe di raggiungere, all'interno di un contesto ambientalmente qualificato, le sponde del Lambro e aprirebbe concretamente la possibilità (attualmente scarsamente presente nelle riflessioni e nelle iniziative delle amministrazioni interessate) di una valorizzazione fruitiva delle sue, pur modeste, aree boscate e delle sue sponde.



All'interno del territorio di Mediglia, il "cuore verde" dell'area, è possibile (come indicato nella tavola) prevedere una sua divisione in due distinti tracciati aventi entrambi il rango di "dorsale": uno verso il Lambro, ad ovest, ed una verso l'Addetta e la Muzza, ad est.



Superato il Lambro la rete potrebbe svilupparsi lungo il suo corso, in sponda destra, percorrendo strade comunali con pavimentazioni in asfalto, in parte interessate da un modesto traffico veicolare, e strade campestri fino a Rocca Brivio. La connessione con Melegnano, che implica l'attraversamento della Statale Emilia, costituisce un nodo particolarmente critico da affrontare per aprire la rete verso le vaste aree agricole del Sud Milano.



Superata la "Cerca" presso il piccolo nucleo di Zoate, in comune di Tribiano, è possibile collegarsi al ricco sistema di piste ciclabili esistenti, che costeggiano l'Addetta e raggiungono le alzaie della Muzza, aprendosi verso il Lodigiano e l'Adda.

Alcuni dei problemi cui abbiamo fatto cenno sono già stati affrontati, individuando possibili soluzioni e predisponendo i primi progetti preliminari, nel quadro del più specifico lavoro di articolazione del Progetto MiBici elaborato dal Centro Studi PIM sulla base Protocollo d'intesa firmato nel 2005 tra i Comuni della fascia più prossima ai confini provinciali (escluso Paullo) per la realizzazione di un "sistema di mobilità ciclabile intercomunale". Le proposte elaborate, benché prevalentemente finalizzate al collegamento con i principali centri attrattori (scuole, servizi pubblici, stazioni dei mezzi pubblici, ecc), articolando nello specifico contesto la "filosofia" del Progetto MiBici, costituiscono, come precedentemente rilevato, soluzioni coerenti con la proposta della rete fruitiva, oggetto di queste riflessioni.

Il progetto elaborato (che interessa i Comuni di Melegnano, Carpiano, Cerro al Lambro, Colturano, Dresano, San Zenone e Vizzolo Predabissi) si propone, peraltro, in modo esplicito, di "connettere tra loro le principali emergenze storico-artistiche ed ambientali dei diversi territori comunali".

Di particolare interesse rispetto alla "rete della fruizione" proposta (in quanto coerenti con le sue indicazioni) sono 5 dei 10 progetti preliminari elaborati; in particolare:

- il collegamento Carpiano - Melegnano: tale percorso si sviluppa in larga misura (dal nucleo di Carpiano fino al cavalcavia sull'autostrada) lungo la sede stradale esistente, che corre parallelamente alla Binaschina, a sud, all'interno di aree agricole; tenuto conto del modesto traffico veicolare da cui essa è attualmente interessata si prevede che possa essere "riqualificata in modo da essere riservata alla ciclabilità, con l'esclusivo passaggio dei mezzi veicolari dei residenti"; il tratto finale, più urbano, di collegamento con la stazione FS, si prevede sarà realizzato "con sedi esclusivamente dedicate al traffico ciclabile";
- il collegamento Dresano - Colturano: tale percorso, in parte già esistente come pista ciclabile (tra il Municipio e le scuole di Colturano, posti ad est della SP39 della "Cerca", e l'abitato di più antica formazione, posto ad ovest della "Cerca": il superamento della SP39 in corrispondenza della rotonda con la SP159 Sordio-Bettola avviene, se pur con qualche difficoltà dovuta al forte volume di traffico che attraversa attualmente tale asse, attraverso uno stallo centrale che consente l'attraversamento in due tempi dei differenti sensi di marcia), si svilupperebbe in sede propria a lato della SP159 Sordio - Bettola e, raccorrendosi con un tratto esistente in comune di Dresano, consentirebbe di raggiungere la SP138 Pandina, per poi aprirsi alle connessioni con Melegnano, ad ovest e con l'Adda ed il Lodigiano ad est e a sud;
- il collegamento Melegnano - Cerro al Lambro: tale percorso è destinato a connettere, con una pista posta a fianco della SP17, il tratto esistente in comune di Melegnano con la pista ciclabile che raggiunge il centro di Cerro al Lambro;
- il collegamento tra Cerro al Lambro e San Zenone: tale percorso è previsto lungo una pista ciclabile che segue le alzaie del cavo Marocco e attraversa il Lambro utilizzando un manufatto idraulico esistente, opportunamente adattato;
- il collegamento San Zenone- Stazione FS: tale percorso, che si prevede in sede propria, sfruttando parte del tracciato dismesso della SP204.

L'insieme di questi percorsi è destinato a "chiudere" la rete delle percorrenze proposta nella parte meridionale dell'area: aprendosi verso l'Adda e il Lodigiano, ad est e a sud, ed alla "cintura esterna" delle percorrenze del Parco Sud, ad ovest, verso il Parco del Ticino.

Per il comune di San Colombano si evidenzia l'esigenza di garantire le connessioni non solo con la rete della Provincia di Milano ma, soprattutto, con quelle delle province contermini di Lodi e Pavia.

Ferma restando l'opportunità di un attento esame da parte di tutti i Comuni interessati che consenta di "consolidare" la rete territoriale proposta, alla quale connettere una rete di supporto, come indicato nelle tavole 4, 5 e 6; i principali problemi che dovranno essere oggetto di approfondimenti, proposte e coordinamento intercomunale, riguardano principalmente gli attraversamenti delle barriere (naturali o infrastrutturali) esistenti. Alla luce delle considerazioni fin qui sviluppate essi possono essere così sintetizzati:

- **attraversamento della ex statale Paullese** in corrispondenza del Castello di Peschiera Borromeo;
- **attraversamento della Sordio - Bettola e del Lambro** tra Mediglia e San Donato - San Giuliano;
- **attraversamento della via Emilia** tra Rocca Brivio e Melegnano;
- **attraversamento della Cerca** tra Mediglia e Tribiano, in corrispondenza del nucleo di Zoate.

