



Provincia
di Milano



Provincia
di Pavia

Comuni del
Sud-Milano
Firmatari dello
Schema di Accordo

novembre 2006

STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO

Ambito ricompreso tra la A7, la SP40 e la
ferrovia Milano-Pavia

Primo rapporto intermedio – Quadro analitico



CENTRO STUDI





Provincia
di Milano



Provincia
di Pavia

Comuni del
Sud-Milano
firmatari dello
Schema di Accordo

STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO
Ambito ricompreso tra la A7, la SP40 e la ferrovia Milano-Pavia
Primo rapporto intermedio – Quadro analitico

STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO

Ambito ricompreso tra la A7, la SP40 e la ferrovia Milano-Pavia

Primo rapporto intermedio – Quadro analitico





Provincia
di Milano



Provincia
di Pavia

Comuni del
Sud-Milano
firmatari dello
Schema di Accordo

STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO
Ambito ricompreso tra la A7, la SP40 e la ferrovia Milano-Pavia
Primo rapporto intermedio – Quadro analitico

Il presente documento “**STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO. Ambito ricompreso tra la A7, la SP40 e la ferrovia Milano-Pavia**” (CON_26_05) è stato realizzato dal Centro Studi PIM su incarico del Comune di Lacchiarella, in qualità di capofila dei soggetti firmatari dello Schema di Accordo del 29 giugno 2005 tra Provincia di Milano, Provincia di Pavia, Parco Agricolo Sud Milano e Comuni di Binasco, Casarile, Lacchiarella, Noviglio, Pieve Emanuele, Vernate, Zibido S.Giacomo e Siziano.

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

dott. Franco Sacchi (Direttore Responsabile), ing. Maria Evelina Saracchi (capo progetto)

ing. Francesca Boeri, Alma Grieco (*staff* PIM)

arch. Angelo Armentano, arch. Roberto Fusari, arch. Misa Mazza (collaboratori esterni)



INDICE

<i>PREMESSA</i>	7	4	AMBIENTE E PAESAGGIO	46
1 INTRODUZIONE	9	4.1	Sistema ambientale	46
2 CONTESTO INFRASTRUTTURALE DI RIFERIMENTO	12	4.2	Rete ecologica provinciale	47
2.1 Rete stradale esistente e di progetto	12	4.3	Agricoltura	48
2.2 Rete di trasporto pubblico su ferro esistente e prospettive evolutive 21		4.4	Paesaggio	50
2.3 Rete di trasporto pubblico su gomma esistente e prospettive evolutive 25		4.5	Vincoli territoriali	51
2.4 Sistema del trasporto delle merci esistente e prospettive evolutive 28		4.6	La pianificazione territoriale di scala vasta	55
3 ASSETTO URBANISTICO	31	4.7	Progetti di valorizzazione ambientale in atto	57
3.1 Inquadramento socio-economico	31	5	CRITICITÀ RELATIVE ALLA RETE VIARIA E ALL'ASSE DELLA SP40 BINASCHINA	59
3.2 Struttura e dinamica del sistema insediativo	35	5.1	Attuali condizioni della SP40 Binaschina	59
3.3 Progetti di sviluppo urbano e territoriale nel Sud-Milano	42	5.2	Criticità della rete viaria del Sud-Milano	64

ELENCO TAVOLE

Tavola 1.1	Inquadramento territoriale	11	Tavola 4.1	Sistema dei vincoli paesistico-ambientali e storico- monumentali.....	52
Tavola 2.1	Rete stradale esistente.....	15	Tavola 4.2	Carta dell'agricoltura	53
Tavola 2.2	Volumi di traffico rilevati lungo la rete stradale.....	16	Tavola 4.3	Carta del paesaggio	54
Tavola 2.3	Interventi infrastrutturali previsti sulla rete stradale.....	20	Tavola 4.4	Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano	56
Tavola 2.4	Rete di trasporto pubblico su ferro esistente.....	22	Tavola 5.1.a	Stato di fatto del tracciato della SP40 Binaschina. Tratta Noviglio-Lacchiarella	60
Tavola 2.5	Interventi infrastrutturali previsti sulla rete di trasporto pubblico su ferro	24	Tavola 5.1.b	Stato di fatto del tracciato della SP40 Binaschina. Tratta Lacchiarella-Basiglio	60
Tavola 2.6	Progetto della rete delle autolinee interurbane, interprovinciali e dei Servizi di Area Urbana di Milano	27	Tavola 5.1.c	Stato di fatto del tracciato della SP40 Binaschina. Tratta Siziano-Locate T.	60
Tavola 2.7	Terminal intermodali esistenti e previsti nell'area milanese e localizzazione del "Polo Logistico Sud Milano".	30	Tavola 5.1.d	Stato di fatto del tracciato della SP40 Binaschina. Tratta Carpiano-Melegnano.....	61
Tavola 3.1	Il territorio pianificato: il tessuto urbano consolidato	37	Tavola 5.2	Nodi critici lungo l'asse della Binaschina	67
Tavola 3.2	Il territorio pianificato: le previsioni di piano	38			
Tavola 3.3	Le dinamiche di sviluppo insediativo	39			
Tavola 3.4	Progetti di sviluppo territoriale del Sud-Milano.....	44			
Tavola 3.5	Progetti di sviluppo urbano e territoriale a scala metropolitana.....	45			

ELENCO FIGURE E TABELLE

Figura 1.1	Un territorio ai margini: i rapporti del Sud-Milano con l'area metropolitana.....	9	Tabella 1.1	Enti territoriali direttamente interessati.....	10
Figura 2.1	Volumi di traffico rilevati alle principali intersezioni lungo la SP40 nell'ora di punta del mattino 8.00-9.00	13-14	Tabella 2.1	Progetti inerenti la rete stradale	18-19
Figura 3.1	Densità demografica 2001	31	Tabella 2.2	Progetti inerenti la rete di trasporto pubblico su ferro	23
Figura 3.2	Variazione popolazione residente 1991/2001	31	Tabella 2.3	Attuali linee di trasporto pubblico su gomma e modifiche previste dal PTS della Provincia di Milano	26
Figura 3.3	Variazione pressione insediativa 1991/2001.....	32	Tabella 3.1	Dati identificativi del Sud-Milano 2001	31
Figura 3.4	Dinamica della famiglia ed evoluzione del sistema abitativo 1991/2001	32	Tabella 3.2	Sistema dei servizi privati e alla persona 2001	33
Figura 3.5	Addetti e Unità locali per settore economico 2001.....	34	Tabella 3.3	Stato della Pianificazione Comunale	36
Figura 3.6	Uso del suolo esistente e previsto dalla pianificazione locale	36	Tabella 3.4	Progetti di sviluppo e riqualificazione urbana nel settore sud della Provincia di Milano.....	43
Figura 4.1	PTC Provincia di Milano. Rete Ecologica.....	49	Tabella 5.1	Nodi critici lungo l'asse della SP40	64
Figura 4.2	PTC Provincia di Pavia. Sintesi delle proposte: gli scenari di piano	49			
Figura 4.3	Progetto Camminando sull'acqua (estratto).....	57			
Figura 4.4	Master Plan Navigli (estratto).....	54			
Figura 5.1	Criticità territoriali lungo l'asse della SP40	65			



Provincia
di Milano



Provincia
di Pavia

Comuni del
Sud-Milano
firmatari dello
Schema di Accordo

STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO
Ambito ricompreso tra la A7, la SP40 e la ferrovia Milano-Pavia
Primo rapporto intermedio – Quadro analitico



PREMESSA

Il 29.06.2005 la Provincia di Milano ha deliberato uno Schema di Accordo (tra la Provincia di Milano stessa, la Provincia di Pavia, il Parco Agricolo Sud Milano e i Comuni di Basiglio, Binasco, Casarile, Lacchiarella, Noviglio, Pieve Emanuele, Vernate, Zibido S.Giacomo e Siziano) per la redazione di uno Studio d'area finalizzato alla promozione e allo sviluppo dell'ambito territoriale del Sud-Milano, esteso ai Comuni precedentemente citati e, pertanto, ricompreso tra le direttrici infrastrutturali della A7 Milano-Genova, della SP40 Binaschina e della ferrovia Milano-Pavia.

In seguito alla sottoscrizione del suddetto Accordo, avvenuta il 27.9.2005, da parte dei Sindaci o Assessori delegati degli Enti (ad eccezione del Comune di Basiglio), il Comune di Lacchiarella, in qualità di capofila dei Comuni firmatari, ha incaricato il Centro Studi PIM della predisposizione del citato Studio d'Area.

Tale Studio si compone di due parti.

La prima parte, corrispondente al presente documento (Primo rapporto intermedio), descrive il contesto infrastrutturale, l'assetto urbanistico, ambientale e paesaggistico del comparto territoriale interessato e le criticità relative alla rete viaria (con particolare riferimento all'itinerario della SP40 Binaschina) rappresentando, pertanto, il quadro analitico di riferimento.

La seconda parte, contenuta in un successivo documento (Secondo rapporto intermedio), affronta questioni di carattere più propriamente propositivo, sviluppando indicazioni in merito ai possibili schemi di assetto del sistema insediativo, infrastrutturale e ambientale. Tali schemi sono ulteriormente affiancati da approfondimenti specifici su: ipotesi progettuali finalizzate alla soluzione delle criticità della rete viaria (in particolare della SP40 Binaschina); il tema dello sviluppo dell'intermodalità merci; valutazioni della sostenibilità ambientale ed economica degli scenari progettuali proposti.



Provincia
di Milano



Provincia
di Pavia

Comuni del
Sud-Milano
firmatari dello
Schema di Accordo

STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO
Ambito ricompreso tra la A7, la SP40 e la ferrovia Milano-Pavia
Primo rapporto intermedio – Quadro analitico



1 INTRODUZIONE

Il territorio del Sud-Milano rappresenta oggi una “nuova terra di conquista” per le dinamiche insediative della metropoli milanese.

Dai modelli di sviluppo regionale emerge che i territori a sud e a sud-est del capoluogo registrano la massima velocità di sviluppo demografico ed economico-occupazionale, tendenza confermata anche dall'analisi dei Piani Regolatori comunali e dei dati economico/sociali dei Comuni interessati.

Il modello insediativo che indirizza questa propensione è quello dell'espansione a frangia, legata ad alcune significative direttrici di sviluppo urbano, rappresentate, in particolare, dalla rete stradale principale.

Accanto a ciò si evidenzia una certa tendenza al completamento delle porzioni di territorio compreso tra le direttrici di sviluppo stesse, ambiti a carattere prettamente agricolo, in larga misura appartenenti all'ampia cintura ambientale dell'area metropolitana milanese costituita dal Parco Agricolo Sud Milano.

La SP40 Binaschina, elemento infrastrutturale centrale del presente Studio, rivela la sua importanza strategica attraversando il Sud-Milano in senso trasversale rispetto alle radiali di sviluppo della metropoli, segnando quasi il confine del Parco Sud e della Provincia milanese.

Inquadramento territoriale

In particolare, l'area ricompresa tra tale asse stradale, a sud (con il parziale attraversamento anche della Provincia di Pavia) e le direttrici infrastrutturali delle ex-SS35 dei Giovi e A7 Milano-Genova, a ovest, e della linea ferroviaria RFI Milano-Pavia-Genova, a est (Tav1.1), è attualmente caratterizzata da situazioni di particolare criticità e congestione in termini di traffico ed, in prospettiva, sarà ulteriormente interessata dai movimenti indotti da previsioni di riorganizzazione urbanistica con valore strategico sovracomunale che verranno attuate nel prossimo futuro.

Dal punto di vista territoriale, tale ambito è riconoscibile per la forte presenza di aree verdi di particolare interesse paesistico-ambientale (in buona parte, come detto, interne ai confini del Parco Agricolo Sud Milano), frammentate da conurbazioni e nuclei insediativi, che hanno portato alla convivenza di funzioni urbane e metropolitane decentrate, cui si affianca una maglia infrastrutturale decisamente più diradata rispetto a quella di altri contesti dell'area metropolitana milanese.

I fenomeni di sviluppo insediativo finora registrati non sono stati supportati da coerenti indicazioni programmatiche di livello sovracomunale, risultando guidati esclusivamente da

Fig. 1.1 – Un territorio ai margini: i rapporti del Sud-Milano con l'area metropolitana



iniziative autonome di ambito comunale, spesso prive di adeguate analisi degli aspetti infrastrutturali.

Schema di Accordo tra gli Enti territoriali interessati

Alla luce di questo quadro d'insieme emerge la necessità di approfondire in modo complessivo e coordinato gli aspetti di sviluppo insediativo ed infrastrutturale dell'ambito territoriale in questione, al fine di individuare interventi finalizzati al miglioramento dell'accessibilità generale del comparto stesso, tenendo in considerazione anche aspetti di valorizzazione e compatibilità ambientale connessi alla presenza di elementi d'interesse paesistico.

A tal fine, in data 29 giugno 2005 è stato deliberato da parte della Provincia di Milano uno Schema di Accordo tra la Provincia di Milano stessa, la Provincia di Pavia, il Parco Agricolo Sud Milano e i Comuni di Basiglio, Binasco, Casarile, Lacchiarella, Noviglio, Pieve Emanuele, Vernate, Zibido S.Giacomo e Siziano 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, facendo ulteriormente riferimento all'attuazione degli strumenti di pianificazione (territoriale e trasportistica) di scala provinciale. Il suddetto accordo è stato sottoscritto dai

Tab. 1.1 – Enti territoriali direttamente interessati

Provincia di Milano
Provincia di Pavia
Parco Agricolo Sud Milano
Comune di Basiglio *
Comune di Binasco *
Comune di Casarile *
Comune di Lacchiarella *
Comune di Noviglio *
Comune di Pieve Emanuele *
Comune di Vernate **
Comune di Zibido S.Giacomo *
Comune di Siziano (PV)

* Comuni facenti parte del Tavolo Interistituzionale n.9 del PTCP della Provincia di Milano.

** Comune facente parte del Tavolo Interistituzionale n.8 del PTCP della Provincia di Milano.

Sindaci o Assessori delegati degli Enti il 27.9.2005 ad eccezione del Comune di Basiglio che non ha espresso la sua adesione.

Oggetto dello Studio d'Area

Il presente Studio d'Area intende, quindi, approfondire, relativamente all'ambito territoriale del Sud-Milano precedentemente delineato, i seguenti aspetti:

- il quadro viabilistico e della mobilità in generale, relativo allo stato attuale e agli scenari conseguenti a nuovi insediamenti previsti;
- le prospettive di sviluppo insediativo di rilevanza sovracomunale, relazionate al tema dell'accessibilità;
- le possibilità di fruizione del territorio agricolo, dell'ambiente naturale e del patrimonio paesistico.

L'obiettivo è quello di individuare, a fronte delle principali criticità e/o opportunità rilevate (esistenti e previste), ipotesi di riorganizzazione del contesto infrastrutturale, tali da:

- migliorare l'accessibilità complessiva del comparto in esame;
- risolvere specifiche problematiche legate al tema della mobilità, esistenti o conseguenti alla localizzazione di nuove attività.

Tutto ciò tenendo in considerazione anche gli aspetti di valorizzazione e compatibilità ambientale connessi alla presenza di elementi di interesse paesistico.

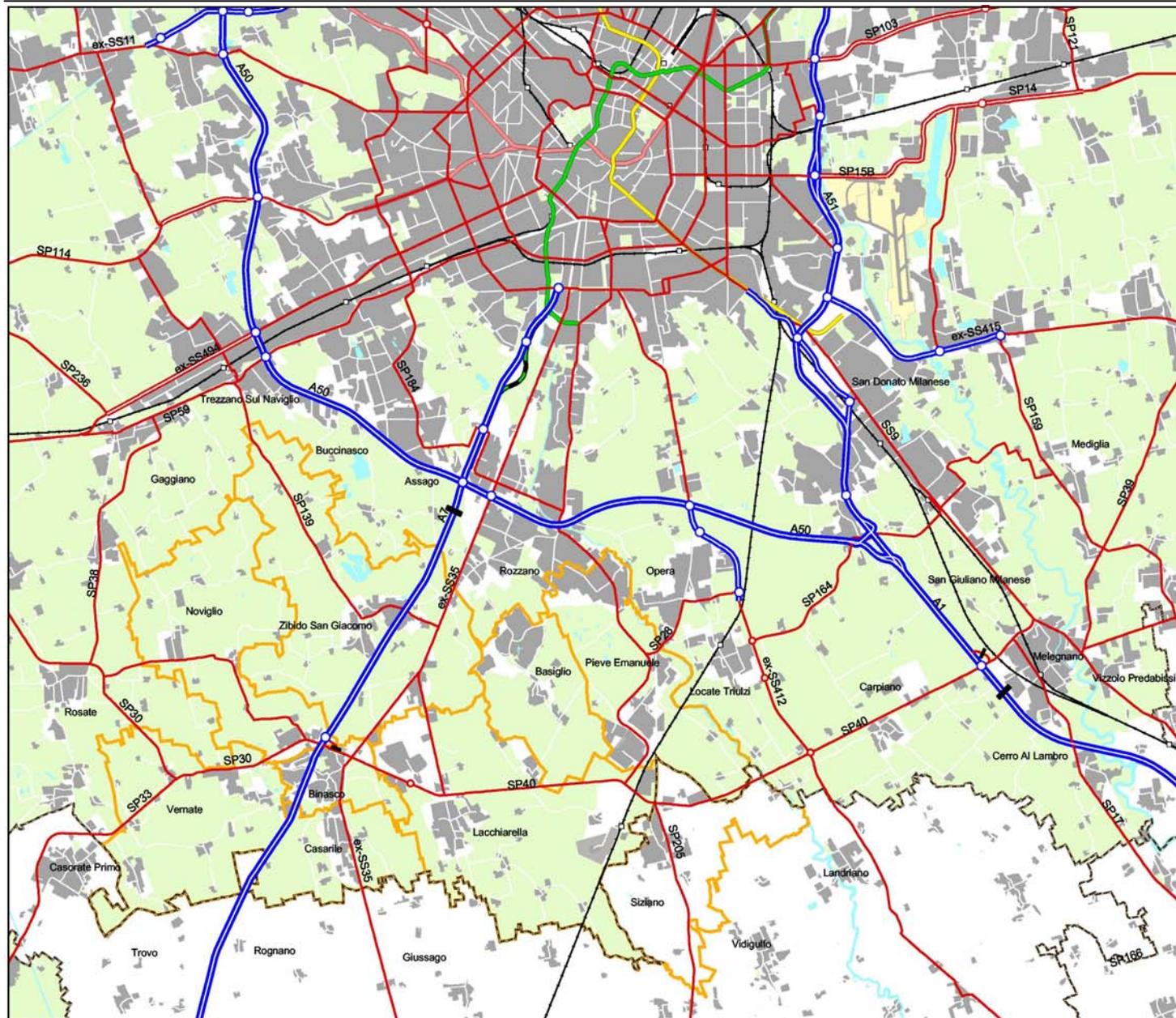
Per quanto riguarda in particolare i temi legati alla mobilità, le valutazioni verranno, ovviamente, estese ad un comparto territoriale più ampio rispetto a quello dei Comuni sottoscrittori dell'Accordo, ossia all'intero asse della SP40 Binaschina, elemento cardine delle criticità, ma anche delle opportunità di sviluppo dell'area.



Comuni del Sud-Milano
firmatari dello
Schema di Accordo

STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO
Ambito ricompreso tra la A7, la SP40 e la ferrovia Milano-Pavia
Primo rapporto intermedio – Quadro analitico

1 Introduzione



STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO
AMBITO RICOMPRESO TRA LA A7, LA SP40 E LA FERROVIA MILANO-PAVIA

tav. 1.1

Inquadramento territoriale
scala 1:100.000
0 1 2km

- Strade esistenti**
- Autostrade e Strade extraurbane principali
 - Strade extraurbane secondarie, viabilità urbana principale e viabilità locale
 - Barriere e caselli autostradali
- Linee ferroviarie esistenti**
- +— Linee
 - Stazioni
- Linee metropolitane esistenti**
- MM1
 - MM2
 - MM3
 - MM2 in fase di realizzazione
- Comuni interessati dallo Studio d'area
- Confini provinciali
- Urbanizzato
- Verde urbano, parchi ed aree protette

CENTRO STUDI gennaio 2006
CON_26_05_ELA_TV_01_REV1_AV30

2 CONTESTO INFRASTRUTTURALE DI RIFERIMENTO

2.1 Rete stradale esistente e di progetto

Assetto infrastrutturale esistente

La struttura della maglia viaria che interessa il comparto territoriale allo studio, e ne determina le relazioni con il più ampio contesto circostante posto a sud dell'area urbana milanese, è caratterizzata da (Tav.2.1):

- direttrici con andamento radiale, rappresentate, da ovest a est, da:
 - ✓ la ex-SS494 e la SP59 Nuova e Vecchia Vigevanese, esterne rispetto all'ambito di approfondimento, con direzione Abbiategrasso-SS526 Est Ticino;
 - ✓ l'autostrada A7 Milano-Genova e la parallela ex-SS35 dei Giovi, con direzione Pavia-Genova, assi portanti delle connessioni di penetrazione in Milano;
 - ✓ l'itinerario provinciale della Vigentina (SP28 in Provincia di Milano e SP205 in Provincia di Pavia), con direzione Pavia;
 - ✓ la ex-SS412 Val Tidone, con direzione S. Angelo L.-Piacenza;
 - ✓ l'autostrada A1 Milano-Bologna e la parallela SS9 Via Emilia (più esterne rispetto all'area allo studio), anch'esse assi portanti delle connessioni di penetrazione in Milano;
 - ✓ direttrici con andamento tangenziale est-ovest, costituite, da nord a sud, da:

- ✓ la A50 Tangenziale Ovest di Milano, con ruolo di distribuzione trasversale dei traffici provenienti dagli assi radiali;
- ✓ la SP40 Binasco-Melegnano, che collega ai suoi estremi le autostrade A7 e A1 (da dove prosegue verso est con la SP39 Cerca);
- ✓ la SP30 Binasco-Vermezzo, prosecuzione verso ovest dell'itinerario della SP40;
- direttrici che infittiscono il reticolo delle connessioni locali, per gli spostamenti intercomunali a breve-medio raggio, fra cui sono da segnalare in particolare:
 - ✓ la SP139 Trezzano-Zibido S.G. e la SP203 Gaggiano-Binasco, per il collegamento tra la Vigevanese e la ex-SS35;
 - ✓ la SP33 Coazzano-Motta V., verso sud-ovest;
 - ✓ la SP105 Badile-Lacchiarella e la SP122 Rozzano-Pieve E., con andamento nord-sud.

Rilievi di traffico disponibili e attuali livelli di congestione della rete stradale

Indicazioni sui volumi di traffico che attualmente transitano sulla rete stradale del comparto allo studio sono fornite dai rilievi di traffico disponibili sulle principali direttrici viarie, effettuati in corrispondenza delle sezioni

indicate nella Tav.2.2.

Le fonti e gli anni di riferimento di tali dati sono:

- Autostrade SpA – 2004;
- Autostrada Milano-Serravalle-P.te Chiasso – 2003-2004;
- Provincia di Milano, Settore Sviluppo Sistema della Viabilità – 2005;
- Comune di Milano – 2001;
- Centro Studi PIM – 2004;
- CITRA-PRO ITER – 2003 (indagini effettuate nell'ambito dello Studio di impatto del traffico veicolare indotto, redatto a supporto del primo Piano di Lottizzazione appartenente al Programma di Assetto Territoriale della zona D6 di Lacchiarella);
- REDAS – 2004 (Indagini e rilevamenti finalizzati alla definizione della domanda di traffico generata dal Milano Logistic Center di Villamaggiore).

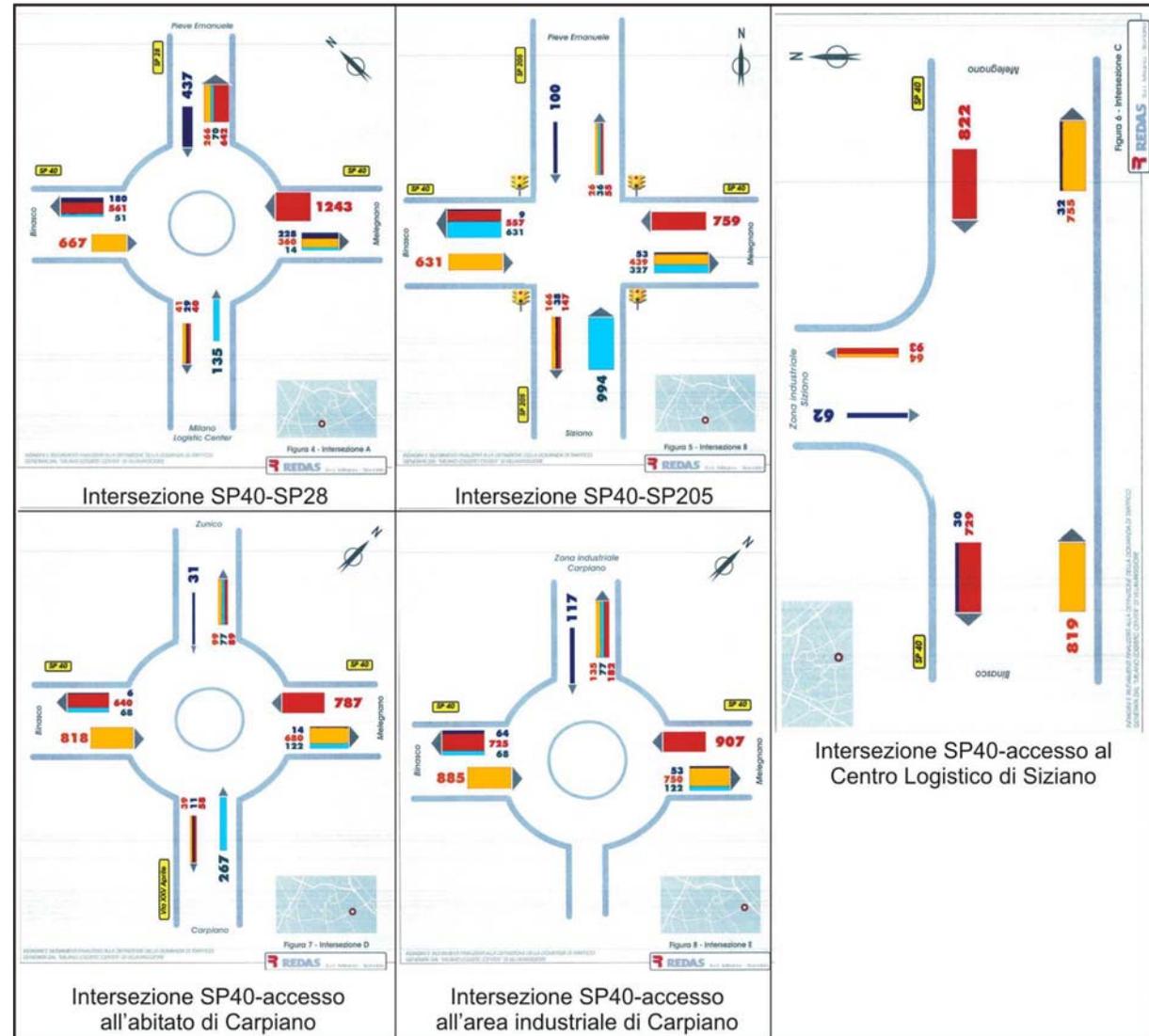
Dalla lettura dei dati emerge che:

- l'arteria maggiormente congestionata è la A50 Tangenziale Ovest che presenta carichi di traffico molto elevati (circa 4.900-6.500 veic./h per direzione nell'ora di punta del mattino), in quanto su di essa si riversa la maggior parte dei movimenti veicolari, sia di transito che di distribuzione sulle differenti direttrici radiali di penetrazione in Milano;

- lungo i due assi autostradali della A7 e A1 si registrano carichi inferiori, sebbene sempre consistenti e con valori più elevati in direzione Milano nell'ora di punta del mattino (valori opposti nelle ore serali):
 - ✓ sulla A7 transitano circa 4.100veic./h verso nord e 1.700veic./h verso sud;
 - ✓ sulla A1, a sud di Melegnano, transitano circa 3.400veic./h verso nord e 2.500veic./h verso sud;
- anche le altre direttrici radiali principali, ossia la ex-SS35 e la ex-SS412, presentano volumi di traffico elevati se commisurati alle loro caratteristiche tecnico-funzionali, con valori decisamente maggiori nelle tratte a nord della SP40 e in direzione Milano nell'ora di punta del mattino (fenomeni legati, oltre alla maggiore vicinanza con il capoluogo, anche al fatto che la ex-SS412 presenta caratteristiche prestazionali migliori tra la SP40 e Milano e che la ex-SS35 assorbe parte degli spostamenti locali disincentivati nell'uso della parallela A7 per la presenza della barriera di esazione di Assago-Rozzano):
 - ✓ sulla ex-SS35 transitano 800-1.700* veic./h verso nord e 500-1.000* veic./h verso sud, con un TGM (Traffico Giornaliero Medio) di circa 18.000-

* Valori riferiti rispettivamente alle tratte a sud e a nord della SP40.

Fig. 2.1/a – Volumi di traffico rilevati alle principali intersezioni lungo la SP40 nell'ora di punta del mattino 8.00-9.00



Fonte: REDAS – 2004 (Indagini e rilevamenti finalizzati alla definizione della domanda di traffico generata dal Milano Logistic Center di Villamaggiore)

40.000* veic./giorno e un'incidenza di mezzi pesanti del 5-9%;

- ✓ sulla ex-SS412 transitano 1.000-1.600* veic./h verso nord e 450-850* veic./h verso sud, con un TGM di circa 22.000-30.000* veic./giorno e un'incidenza di mezzi pesanti del 6-13%;

- analogo comportamento si registra lungo la SP28 e la SP105, sebbene i volumi in gioco siano di entità inferiore:

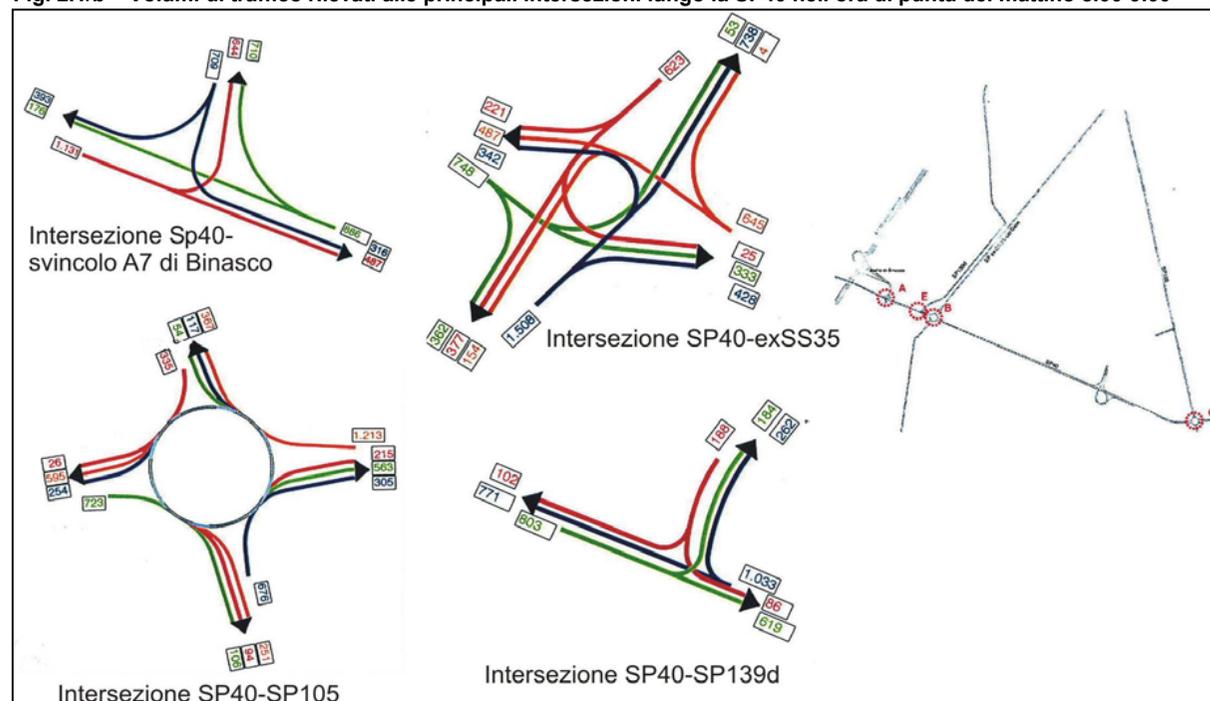
- ✓ sulla SP28 transitano in media 900 veic./h nell'ora di punta del mattino verso nord e 600veic./h verso sud, con un TGM di 14.000veic./giorno e un'incidenza di mezzi pesanti dell'8-10%;

- ✓ sulla SP105 transitano 540veic./h verso nord e 340veic./h verso sud, con un TGM di circa 9.000veic./giorno e un'incidenza di mezzi pesanti dell'8-10%;

- lungo la direttrice tangenziale SP40 il comportamento del traffico risulta più uniforme nelle due direzioni, con valori di circa 700-1.000veic./h per direzione nell'ora di punta del mattino, con un TGM di 20.000-24.000veic./giorno e un'incidenza di mezzi pesanti del 12-22%, entità superiore a quella rilevata sulle altre direttrici per la presenza, lungo il suo tracciato, di numerosi insediamenti logistici e industriali (come

* Valori riferiti rispettivamente alle tratte a sud e a nord della SP40.

Fig. 2.1/b – Volumi di traffico rilevati alle principali intersezioni lungo la SP40 nell'ora di punta del mattino 8.00-9.00



Fonte: CITRA-PRO ITER – 2003 (Indagini effettuate nell'ambito dello Studio di impatto del traffico veicolare indotto, redatto a supporto del primo Piano di Lottizzazione appartenente al Programma di Assetto Territoriale della zona D6 di Lacchiarella)

descritto nei capitoli successivi);

- valori analoghi si riscontrano anche lungo la SP30, per la quale risultano comunque prevalenti gli spostamenti in direzione est. Per quanto riguarda in particolare la SP40, i problemi di congestione sono dovuti, non tanto a mancanza di capacità delle tratte stradali, quanto all'inadeguatezza prestazionale di alcune intersezioni nel rispondere ai flussi di traffico transitanti.

Infatti, come verrà meglio descritto al Cap.5, lungo il tracciato si incontrano numerose intersezioni con le direttrici radiali, principali e secondarie, e con la viabilità di accesso agli insediamenti presenti ai suoi margini, in corrispondenza delle quali si verificano frequentemente rallentamenti ed accodamenti, dovuti al sommarsi dei flussi di transito est-ovest con quelli di interscambio in direzione nord-sud (Fig.2.1a-b).



Provincia di Milano

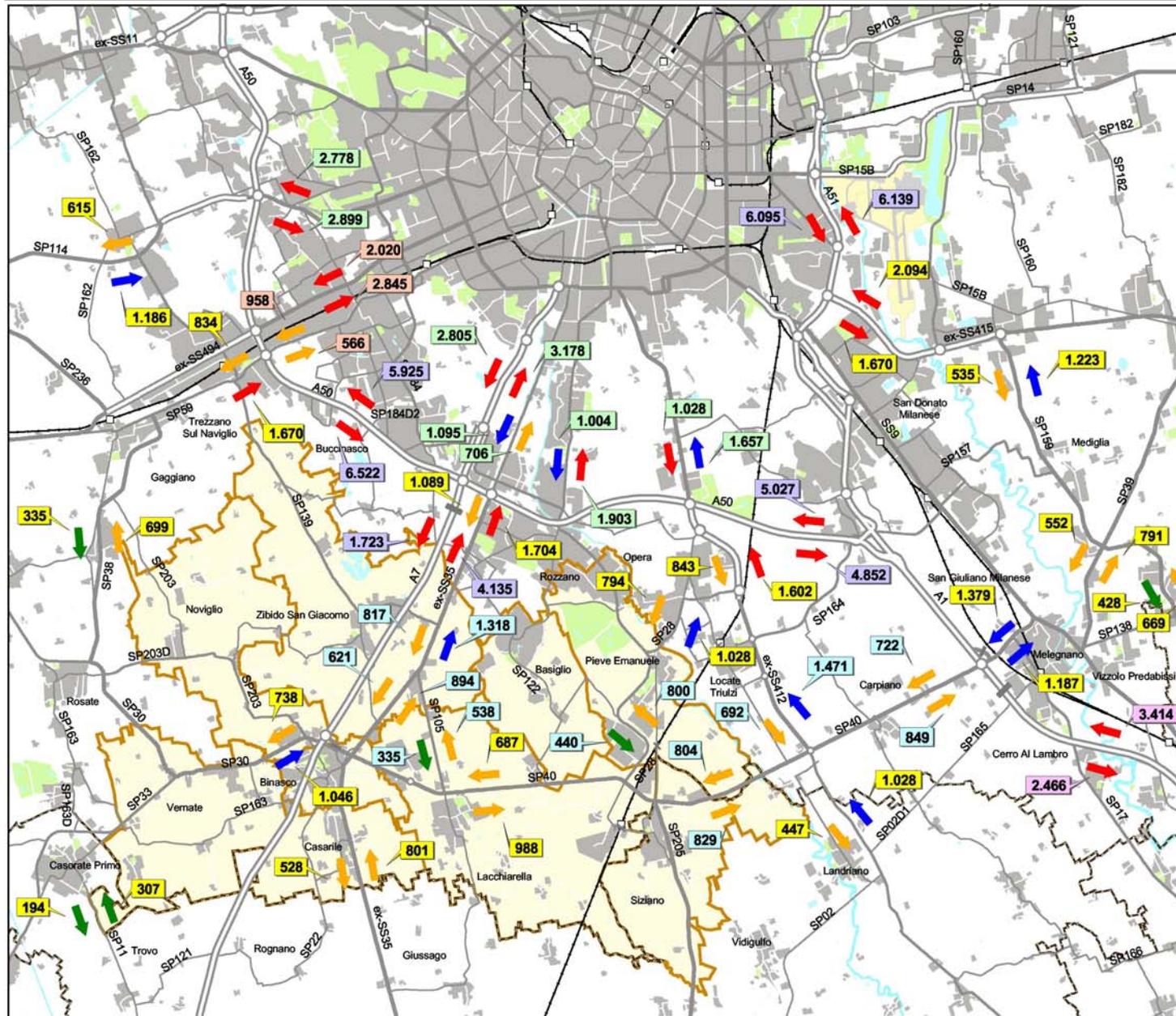


Provincia di Pavia

Comuni del Sud-Milano firmatari dello Schema di Accordo

STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO Ambito ricompreso tra la A7, la SP40 e la ferrovia Milano-Pavia Primo rapporto intermedio – Quadro analitico

2 Contesto infrastrutturale di riferimento



STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO AMBITO RICOMPRESO TRA LA A7, LA SP40 E LA FERROVIA MILANO-PAVIA

tav. 2.2

scala 1:100.000



Volumi di traffico rilevati lungo la rete stradale

Veicoli rilevati

100



Veicoli/ora per direzione di marcia nell'ora di punta del mattino di un giorno ferialo tipo



minore di 500 veicoli/ora



tra 501 e 1.000 veicoli/ora



tra 1.001 e 1.500 veicoli/ora



maggiore di 1.500 veicoli/ora

Fonte e data dei rilievi

100 Provincia di Milano: Settore Sviluppo Sistema della Viabilità (2005)

100 Autostrade Spa (2004)

100 Autostrada Milano-Serravalle-Ponte Chiasso (2003-2004)

100 Centro Studi PIM (2004)

100 Comune di Milano (2001)

100 Altre fonti (2003-2004)

100 Rete stradale esistente e svincoli a più livelli

100 Barriere e caselli autostradali

100 Rete ferroviaria esistente e stazioni

100 Passaggi a livello

100 Comuni interessati

100 Confini provinciali



gennaio 2006

CON_26_06_ELA_TV_03_AV30

CENTRO STUDI



novembre 2006

CON_26_05_ELA_TE_01_REV2

Strategie e previsioni di intervento negli strumenti di pianificazione di settore

Le strategie generali di riorganizzazione della maglia viaria dell'area metropolitana milanese a scala nazionale e regionale hanno come obiettivi:

- il rafforzamento degli assi infrastrutturali connessi con le grandi direttrici internazionali della mobilità transeuropea;
- il contemporaneo allontanamento dei traffici a lunga percorrenza dall'area centrale milanese.

Sebbene i principali assi di sviluppo in tal senso privilegino il settore nord della Provincia di Milano, non mancano indicazioni, seppur in termini più generici, sulla necessità di potenziare anche i collegamenti di tipo trasversale a sud dell'attuale sistema delle tangenziali di Milano, lungo la direttrice rappresentata dalla SP40 Binaschina.

Gli scenari prospettati, per altro non contenuti in atti formali di programmazione, risultano molteplici, spaziando da proposte di riqualifica/potenziamento in sede dell'attuale viabilità, a ipotesi di nuovi tracciati "autostradali", quale prosecuzione della Tangenziale Est esterna già in progetto (quantomeno fino ad interconnettersi con l'autostrada A7).

In questo quadro si inserisce il presente Studio d'Area, tra i cui obiettivi vi è anche l'individuazione di soluzioni infrastrutturali in grado di

risolvere le criticità delle connessioni est-ovest lungo l'attuale asse della SP40.

Indicazioni di maggior dettaglio sulle strategie relative alla rete stradale dell'area metropolitana sono fornite a scala provinciale dal Piano di Bacino della Mobilità e dei Trasporti della Provincia di Milano (2004), finalizzato al perseguimento di un assetto integrato ed intermodale del sistema dei trasporti e della mobilità.

Sul versante puramente stradale, ciò si concretizza in azioni volte alla fluidificazione della circolazione ed al miglioramento della sicurezza stradale, obiettivi conseguibili grazie:

- alla gerarchizzazione ed al completamento della rete, attuato ponendo particolare attenzione all'inserimento ambientale delle nuove infrastrutture;
- al rafforzamento delle direttrici di traffico primarie trasversali e radiali di penetrazione in Milano;
- alla risoluzione delle intersezioni critiche ed alla creazione di circonvallazioni dei centri urbani.

Per quanto riguarda la Provincia di Pavia, né il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (2003), né il Piano del Traffico per la Viabilità Extraurbana contengono indicazioni significative sul riassetto della maglia viaria più prossima all'area milanese.

Interventi programmati e loro efficacia

Gli interventi infrastrutturali stradali di maggiore interesse per l'area allo studio, relativi all'ambito territoriale compreso tra la ex-SS494 Vigevanese e la A1, riguardano (Tav.2.3-Tab.2.1/a-b):

- il rafforzamento delle direttrici radiali, quali:
 - ✓ il raddoppio della carreggiata della ex-SS412 da Locate T. fino alla SP40 a Carpiano;
 - ✓ la ristrutturazione di via Ripamonti a Milano, da via Selvanesco al confine comunale, con realizzazione di una sede protetta per il tram;
 - ✓ la ristrutturazione e messa in sicurezza delle intersezioni lungo la ex-SS35 a Rozzano (svincolo Tangenziale Ovest);
 - ✓ la variante alla SP105 a Zibido S.G. esterna all'abitato di Badile, interconnessa sia con la ex-SS35 che con la SP139 verso Trezzano s.N.;
 - ✓ la variante est dell'abitato di Lacchiarella;
 - ✓ la variante est della SP205 a Siziano, con nuova rotatoria sulla SP40;
- il rafforzamento dei collegamenti trasversali a scala locale, quali:
 - ✓ la riqualifica di via Longarone (SP139D) a Zibido S.G.;
 - ✓ l'ipotesi di rettifica della SP184 da Rozzano verso Assago, con nuovo

scavalco del Naviglio;

- ✓ la variante alla SP164 a nord di Locate T., con sottopasso alla linea RFI Milano-Pavia ed accesso al nuovo scalo merci;
- ✓ l'ipotesi di variante alla SP28 a Locate T. (frazione Moro) con adeguamento del ponte sul fiume Lambro;
- ✓ il sottopasso sostitutivo del passaggio a livello sulla linea ferroviaria Milano-Pavia a Lacchiarella, in corrispondenza della stazione di Villamaggiore, lungo la viabilità di connessione con l'abitato di Siziano;
- ✓ il nuovo collegamento tra la SP39 e la SP40 a nord dell'abitato di Melegnano, tale da consentire la continuità dell'itinerario tangenziale, attualmente discontinuo in corrispondenza della ex-SS9;
- la realizzazione di nuovi itinerari tangenziali in ambiti esterni rispetto ai Comuni direttamente interessati dal presente studio:
 - ✓ il nuovo itinerario tangenziale tra i Comuni di Milano, Corsico, Buccinasco, Assago e Rozzano ("Strada Parco"), con nuovi svincoli sulla A7 e sulla Tangenziale Ovest di Milano, tale da creare una nuova connessione di livello intercomunale alternativa alla A50 per le aree di prima cintura più densamente insediate;

Tab. 2.1/a – Progetti inerenti la rete stradale

N.	DESCRIZIONE INTERVENTO	FASE PROGETTUALE	ENTI COINVOLTI	TEMPI DI REALIZZAZIONE
1s	Raddoppio carreggiata ex-SS412 da Locate T. fino alla SP40 a Carpiano	Programmazione Regione Lombardia per gli anni successivi al 2011 (indicazione contenuta nel PBMT Prov.Milano)	Da definire	non definito (oltre 2011)
2s	Ristrutturazione via Ripamonti a Milano, da via Selvanesco al confine comunale, con realizzazione di sede protetta per tram	Progetto definitivo in elaborazione	Comune Milano	entro 2008
3s	Ristrutturazione ex-SS35 tra via M.te Amiata e v.le U.La Malfa a Rozzano, con adeguamento svincolo Tangenziale Ovest Milano	Progetto esecutivo	Comune Rozzano, Fiordaliso, Soc.Serravalle, Provincia Milano	entro 2010
4s	Variante SP105 a Zibido S.G. esterna all'abitato di Badile	Progetto preliminare in corso di approvazione	Provincia di Milano, Comune di Zibido S.G.	2010
5s	Variante est dell'abitato di Lacchiarella	Indicazione del PRG	Comune Lacchiarella, soggetti privati	2006-2007
6s	Variante est della SP205 a Siziano, con nuova rotonda sulla SP40	Indicazione del PRG	Comune Siziano, soggetti privati	non definito
7s	Riqualifica via Longarone (SP139D) a Zibido S.G.	Progetto preliminare	Comune Zibido S.G.	non definito
8s	Rettifica SP184 da Rozzano verso Assago, con nuovo scavalco del Naviglio	Progetto preliminare	Comune Rozzano	in funzione della disponibilità di fondi
9s	Sistemazione delle intersezioni e delle canalizzazioni lungo la SP30-SP40 tra Binasco e Noviglio (rotatoria all'innesto dello svincolo autostradale e all'incrocio con la SP203)	Progetto esecutivo sospeso	Provincia Milano	non definito

✓ il nuovo itinerario della Tangenziale Est esterna di Milano ed opere ad essa connesse (tra cui la variante alla SP17 a Melegnano e Cerro M.), che consentirà di rafforzare i collegamenti a lunga percorrenza verso l'area dell'est Milano.

Infine, altre ipotesi di intervento, non ancora supportate da documenti progettuali consolidati, riguardano proprio l'itinerario della SP40 e, in particolare, la sua interconnessione con la A7 in corrispondenza dello svincolo/casello di Binasco. Per tale snodo è stato recentemente realizzato un intervento localizzato di adeguamento della rotatoria esistente all'incrocio con la ex-SS35 (stralcio del progetto della Provincia di Milano per la sistemazione delle intersezioni nel tratto di SP30-SP40 compreso tra la SP203 a Noviglio e la ex-SS35), ma si rendono decisamente necessari più specifici approfondimenti che consentano la risoluzione delle ulteriori criticità diffuse ancora presenti.

Tab. 2.1/b – Progetti inerenti la rete stradale

N.	DESCRIZIONE INTERVENTO	FASE PROGETTUALE	ENTI COINVOLTI	TEMPI DI REALIZZAZIONE
10s	Sottopasso sostitutivo del passaggio a livello sulla ferrovia Milano-Pavia a Lacchiarella (stazione Villamaggiore)	Lavori appaltati	RFI	entro 2010
11s	Variante SP164 a nord di Locate T., con sottopasso linea RFI Milano-Pavia ed accesso al nuovo scalo merci	Progetto definitivo	Provincia di Milano, RFI, Comune Locate T.	2010
12s	Variante SP28 a Locate T. (frazione Moro) e adeguamento ponte sul fiume Lambro	Ipotesi progettuale (adeguamento del ponte sul Lambro legato alla sistemazione idraulica del Sud Milano)	Regione, Provincia di Milano, Comuni di Locate T., Pieve E. e Opera	non definito
13s	Nuovo collegamento SP39-SP40 a Melegnano	Progetto preliminare	Provincia Milano, Comune Melegnano	2010
14s	Nuovo itinerario tangenziale tra i Comuni di Milano, Corsico, Buccinasco, Assago e Rozzano ("Strada Parco"), con nuovo svincolo su A7	Progetto preliminare	Comuni interessati, soggetti privati	non definito
15s	Nuovo svincolo su Tangenziale Ovest di Milano in località Quinto Stampi a Rozzano, con adeguamento della viabilità comunale	Progetto esecutivo (appalto per la viabilità comunale)	Comune Rozzano, Fiordaliso, Soc.Serravalle	2010
16s	Tangenziale Est esterna di Milano ed opere connesse	Progetto preliminare con prescrizioni CIPE	ANAS, Soc. Tangenziali Esterne di Milano SpA	oltre 2010
17s	Variante SP17 a Melegnano e Cerro M. (opera connessa alla Tangenziale Est esterna di Milano)	Progetto preliminare all'interno del progetto TEM	ANAS, Soc. Tangenziali Esterne di Milano SpA	oltre 2010

2.2 Rete di trasporto pubblico su ferro esistente e prospettive evolutive

Assetto infrastrutturale esistente

La rete di trasporto pubblico su ferro che interessa più da vicino il comparto territoriale allo studio è costituita da linee con andamento radiocentrico sul nodo di Milano, prevalentemente parallele alle principali direttrici viarie (Tav.2.4), ossia:

- linee ferroviarie della rete RFI, rappresentate da:
 - ✓ la linea Milano-Pavia-Genova, con stazioni a Locate T. e Lacchiarella-Villamaggiore (all'altezza dell'abitato di Siziano);
 - ✓ le linee Milano-Mortara e Milano-Bologna, esterne rispetto all'area d'interesse, poste rispettivamente a nord-ovest e ad est;
- linea metropolitana M2 di Milano, attualmente attestata a P.zza Abbiategrasso, per la quale è in fase di realizzazione il prolungamento dalla stazione di Famagosta (dove è ubicato un parcheggio di interscambio di 2.200 posti/auto) fino ad Assago-Milanofiori;
- linee tranviarie urbane di Milano, rappresentate da:
 - ✓ la Metrotranvia Sud-15, che raggiunge il Comune di Rozzano, dove è localizzato un parcheggio di corrispondenza di 400 posti/auto;

- ✓ il tram 24, con capolinea all'interno del territorio comunale di Milano (via Ripamonti-Selvanesco), con un parcheggio di corrispondenza di 150 posti/auto.

Servizio offerto e livelli di utilizzo della rete

Il servizio offerto lungo la linea ferroviaria Milano-Pavia-Genova è di tipo:

- Regionale lungo la tratta Milano-Pavia-(Voghera), con 20 coppie di corse/giorno;
- Interregionale e Intercity per il collegamento con Genova, senza fermate intermedie nelle stazioni di Locate T. e Villamaggiore, con 22 coppie di corse/giorno.

Il livello di utilizzo della linea risulta piuttosto alto, circa pari al 70-100% (fonte RFI-2003).

Le due stazioni ferroviarie al servizio dell'area allo studio sono caratterizzate da scarsa accessibilità e da bassa capacità di interscambio, essendo prive di adeguati parcheggi per le auto private (20 posti/auto a Locate T. e 40 posti/auto a Villamaggiore) e di adeguate fermate delle linee di autobus extraurbani.

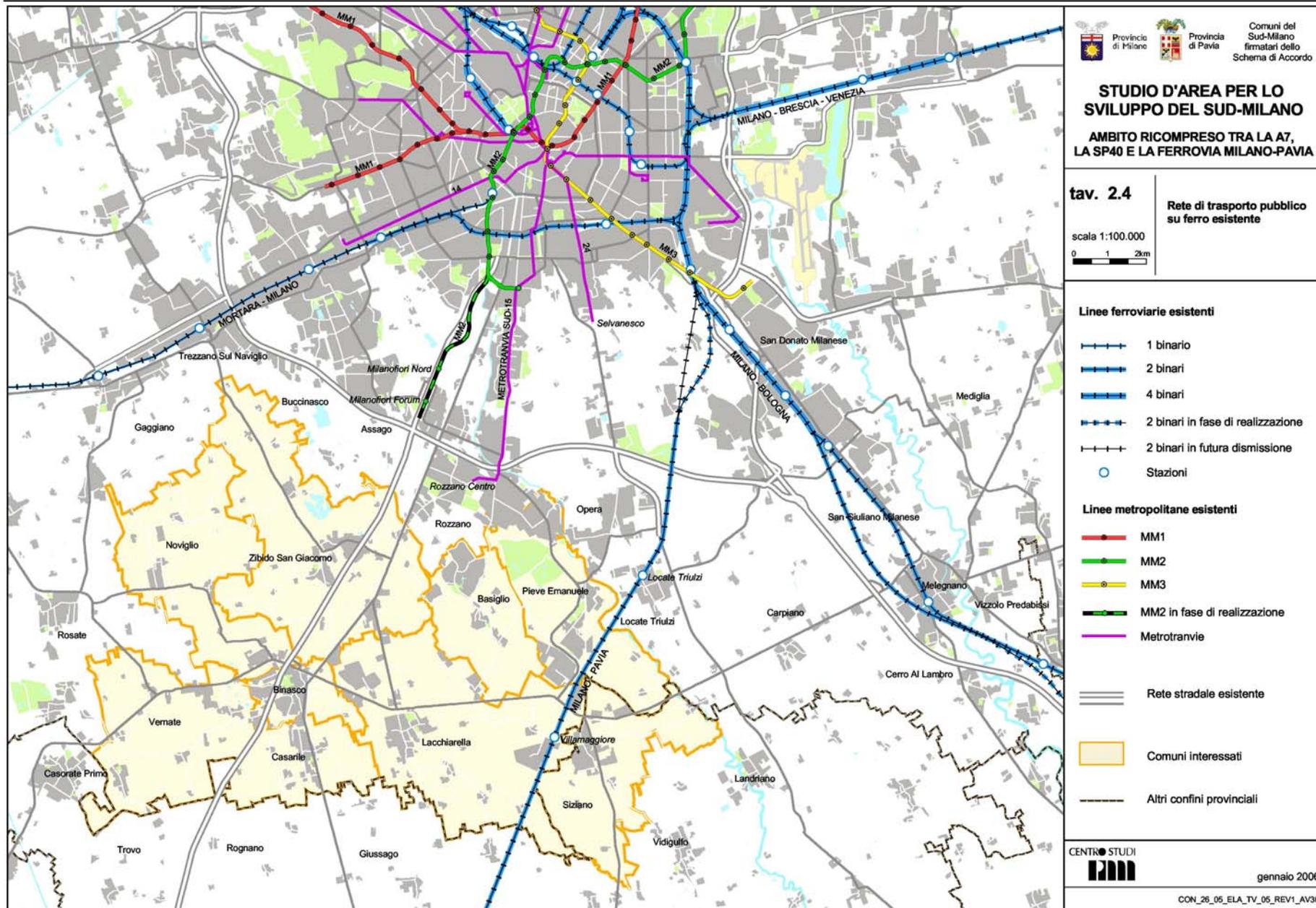
La linea metropolitana e le linee tranviarie sono caratterizzate da una frequenza di tipo urbano, ma i capolinea attuali sono localizzati in posizione troppo distante dai Comuni del Sud-Milano per risultare sufficientemente concorrenziali rispetto all'uso dell'auto privata negli spostamenti da/verso il capoluogo.

Strategie e previsioni di intervento negli strumenti di pianificazione di settore

Le strategie di intervento sulla maglia ferroviaria che interessa l'ambito territoriale allo studio rientrano nel più ampio schema di riassetto della rete ferroviaria lombarda fondato su:

- il potenziamento del Servizio Ferroviario Regionale (SFR) e Suburbano, che verrà rafforzato anche verso sud in seguito al completamento del Passante Ferroviario di Milano fino a Rogoredo;
- la separazione dei servizi passeggeri a lunga percorrenza da quelli locali-regionali, grazie alla realizzazione delle linee ad Alta Capacità (nello specifico lungo le direttrici Milano-Bologna e Torino-Milano-Venezia);
- l'allontanamento dei traffici ferroviari merci verso un più esterno sistema di "gronde" (per quanto riguarda il sud della Lombardia rafforzando la direttrice Mortara-Pavia-Casalpusterlengo), cui si dovrà accompagnare il posizionamento strategico di efficienti terminal intermodali.

Per quanto riguarda le metropolitane e le metrotranvie, le strategie di sviluppo generale riguardano essenzialmente l'estensione della rete di forza di Milano oltre i confini comunali del capoluogo, incrementando l'appetibilità del servizio pubblico per gli spostamenti radiali anche nei Comuni di prima e seconda cintura.



Interventi programmati e loro efficacia

Analizzando più in dettaglio i progetti infrastrutturali e di riorganizzazione dei servizi relativi alla rete ferroviaria che avranno più ricadute dirette sul territorio del Sud-Milano allo studio, sono da segnalare (Tav.2.5-Tab.2.2):

- il completamento dei lavori già in corso sulla linea Milano-Pavia per la realizzazione della “variante di Chiaravalle”;
- la realizzazione di una nuova stazione a Pieve E., lungo la linea Milano-Pavia, in funzione dell'estensione del SFR;
- il quadruplicamento della tratta Milano-Pavia, sempre funzionale al potenziamento del SFR e, in prospettiva, anche allo sviluppo del sistema di trasporto ferroviario merci lungo la direttrice Milano-Genova;
- l'estensione del servizio della linea Suburbana S2 Mariano C.-Milano fino a Locate T./Pavia, successivamente all'entrata in esercizio del ramo sud del Passante Ferroviario di Milano.

I progetti infrastrutturali inerenti la rete delle metropolitane e delle metrotranvie, rilevanti per l'ambito allo studio riguardano (Tav.2.5-Tab.2.2):

- il prolungamento della linea metropolitana M2 di Milano da Famagosta ad Assago Milanofiori (con 2 nuove fermate intermedie e parcheggio di interscambio), che consen-

Tab. 2.2 – Progetti inerenti la rete di trasporto pubblico su ferro

N.	DESCRIZIONE INTERVENTO	FASE PROGETTUALE	ENTI COINVOLTI	TEMPI DI REALIZZAZIONE
1f	"Variante di Chiaravalle" lungo la linea Milano-Pavia	Esecuzione lavori	RFI	2006
2f	Nuova stazione a Pieve E., lungo la linea Milano-Pavia	Protocollo d'Intesa 1.12.05	RFI, Regione, Provincia Milano, Comune Pieve E.	2008 come fermata oltre 2008 come stazione
3f	Quadruplicamento della linea Milano-Pavia	Ipotesi progettuale	RFI, Regione, Provincia Milano, Provincia Pavia	2012
4f	Estensione linea Suburbana S2 Mariano C.-Milano fino a Locate T./Pavia	Programma Triennale del SFR 2004-2006	RFI	2008
5f	Prolungamento linea metropolitana M2 di Milano da Famagosta ad Assago Milanofiori	Esecuzione lavori	MM, Stato, Regione, Provincia Milano, Comuni Assago e Milano	entro il 2008
6f	Prolungamento Metrotranvia Sud in Rozzano, dall'attuale capolinea a via Guido Rossa	Progetto definitivo	MM, Comuni Milano e Rozzano	2008-2009
7f	Prolungamento tranvia 24 di Milano dal capolinea di via Selvanesco alla stazione di Locate T.	Progetto preliminare	MM, Comuni Milano, Opera e Locate T.	non definito (oltre 2009)
8f	Possibile ulteriore prolungamento della tranvia 24 da Locate T. alla prevista stazione di Pieve E..	Studio di fattibilità (indicazione contenuta nel PBMT Prov.Milano)	MM, Comuni Milano, Opera e Locate T.	non definito (oltre 2009)

tirà di sgravare parte del traffico automobilistico in ingresso a Milano dalla direttrice A7-ex-SS35 e dal sistema tangenziale;

- il prolungamento della Metrotranvia Sud in Rozzano, dall'attuale capolinea fino a via Guido Rossa;
- il prolungamento della tranvia 24 di Milano dal capolinea di via Selvanesco alla

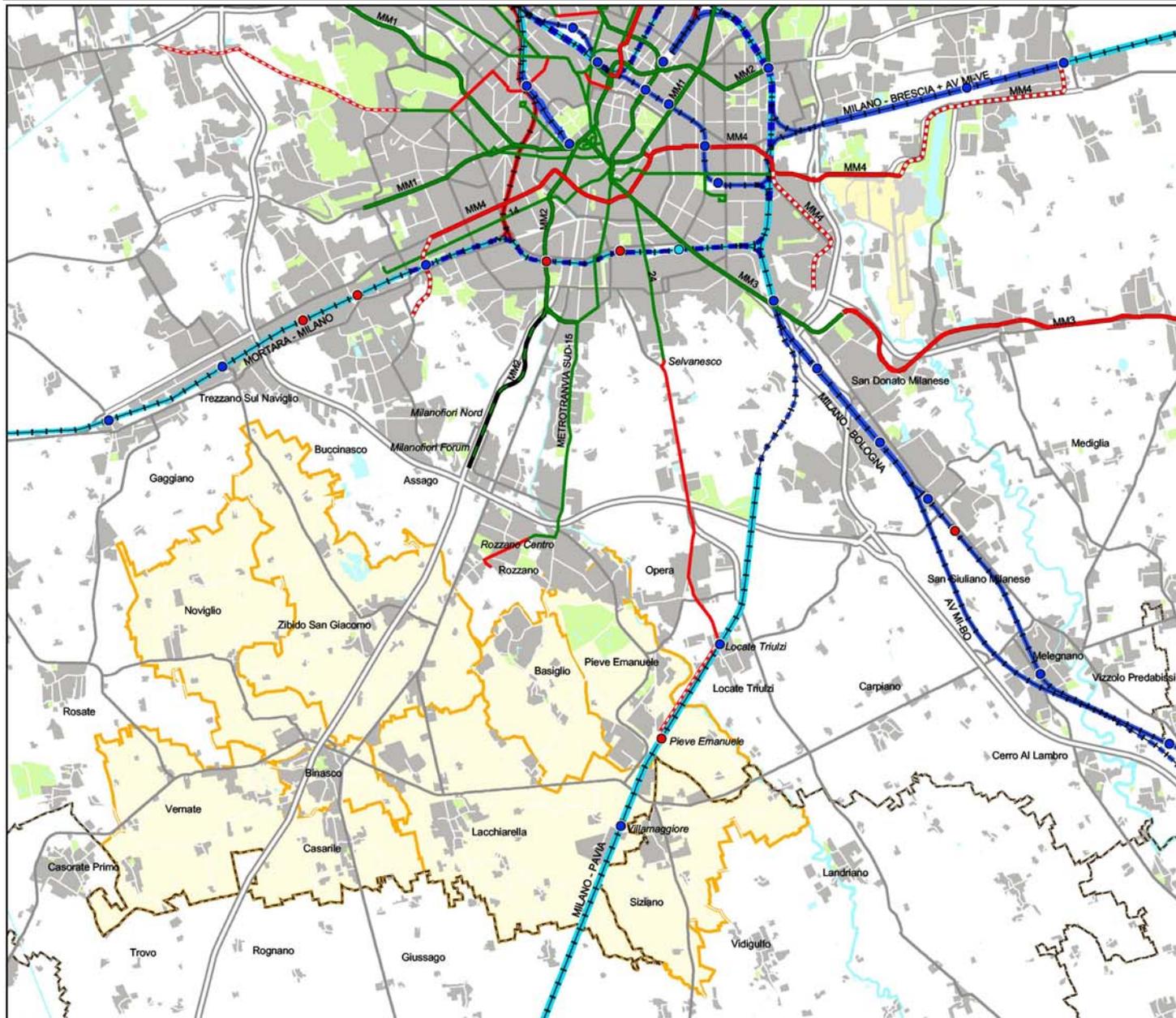
stazione di Locate T., con ipotesi (contenuta nel Piano di Bacino della Mobilità e dei Trasporti della Provincia di Milano-2004) di ulteriore prosecuzione fino alla prevista stazione ferroviaria di Pieve E., creando una connessione diretta tra Milano, i Comuni attraversati e la linea Milano-Pavia.



Comuni del Sud-Milano firmatari dello Schema di Accordo

STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO
Ambito ricompreso tra la A7, la SP40 e la ferrovia Milano-Pavia
Primo rapporto intermedio – Quadro analitico

2 Contesto infrastrutturale di riferimento



STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO
AMBITO RICOMPRESO TRA LA A7, LA SP40 E LA FERROVIA MILANO-PAVIA

tav. 2.5

Interventi infrastrutturali previsti sulla rete di trasporto pubblico su ferro

scala 1:100.000



Linee e stazioni ferroviarie

- Esistenti (2 o 4 binari)
- In costruzione (2 binari)
- Da riqualificare (2 o 4 binari)
- Da potenziare (2 o 4 binari)
- Nuovi tracciati (2 binari)

Linee metropolitane

- Esistenti
- In costruzione
- Nuovi tracciati
- Nuovi tracciati da definire

Metrotranvie

- Esistenti o da riqualificare
- Nuovi tracciati
- Nuovi tracciati da definire

- Rete stradale esistente
- Comuni interessati
- Confini provinciali



gennaio 2006

CON_26_05_ELA_TV_06_REV1_AV30

CENTRO STUDI



novembre 2006

CON_26_05_ELA_TE_01_REV2

2.3 Rete di trasporto pubblico su gomma esistente e prospettive evolutive

Attuale assetto delle linee e servizio offerto

Nell'ambito del Sud-Milano oggetto del presente studio operano numerose linee di trasporto pubblico su gomma che svolgono servizi di tipo interurbano tra Comuni contermini, ma, soprattutto, per il collegamento con il capoluogo (Tab.2.3).

I capolinea sono adeguatamente posizionati in prevalenza nei pressi dei terminali delle linee metropolitane e tranviarie milanesi, da cui si dipartono radialmente (lungo la A7, la ex-SS35 e la via Ripamonti) le diverse linee, poi ramificate trasversalmente per raggiungere tutti i territori comunali:

- quelli più prossimi a Milano godono di una maggiore e più articolata offerta di servizio;
- quelli più distanti risultano ulteriormente serviti dalle linee provenienti dalla Provincia di Pavia e dalle aree dell'Abbatense e del Melegnanese.

Per quanto riguarda le connessioni con la rete ferroviaria, rappresentata dalla linea Milano-Pavia, la sola stazione attualmente raggiunta dal trasporto pubblico su gomma è quella di Locate T., sebbene in maniera insufficiente in termini di capacità di interscambio.

Strategie e previsioni di intervento negli strumenti di pianificazione di settore

Il sistema delle autolinee di scala provinciale sarà, in breve tempo, oggetto di una profonda trasformazione, conseguente all'applicazione delle disposizioni contenute nella L.R. 22/1998 di "Riforma del trasporto pubblico locale in Lombardia" che, nell'ambito della redistribuzione delle competenze nella programmazione, regolamentazione e amministrazione dei servizi di trasporto pubblico locale, attribuisce alle Province e ai Comuni capoluogo la programmazione dei servizi su gomma.

La L.R. 22/1998 prevede, inoltre, il passaggio dal sistema concessionale di assegnazione dei servizi delle autolinee ad un regime contrattuale, fondato su procedure concorsuali per l'individuazione dei soggetti erogatori del servizio.

In attuazione della L.R. 22/1998, la Provincia di Milano ha recentemente (settembre 2005) predisposto il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale (PTS) per il triennio 2006-2008, strumento di programmazione a breve termine che prevede la riorganizzazione della rete delle autolinee secondo gli obiettivi generali di:

- miglioramento della funzionalità della rete ed eliminazione delle sovrapposizioni tra servizi;
- soddisfacimento della domanda, rendendo appetibili i tempi di percorrenza (evitando

tratti di viabilità congestionati e sfruttando al meglio la maglia viaria) e servendo nel modo più adeguato gli ambiti urbanizzati e le aree di interscambio;

- aumento dell'integrazione tra le varie modalità di trasporto, anche agevolando gli interscambi con i servizi ferroviari e metropolitani, migliorando l'accessibilità alle stazioni, la sosta dei mezzi su gomma e la circolazione pedonale nelle aree di trasferimento, oltre ad attuare coincidenze fra gli orari delle diverse modalità di trasporto pubblico.

Accanto ai servizi di competenza provinciale vi sono i Servizi di Area Urbana, di competenza del Comune di Milano (in gran parte già trasegnati al capoluogo nell'ambito del precedente PTS 2001-2003 della Provincia), costituiti da linee che interessano i Comuni ad esso conturbati, con servizi caratterizzati da più elevati gradi di penetrazione nel territorio, frequenza e densità di fermate rispetto a quelli extraurbani. Per quanto attiene alle specifiche competenze provinciali, il PTS ha suddiviso il territorio in 3 sotto-reti omogenee (est, ovest e nord), per ciascuna delle quali verranno indette le gare per l'assegnazione dei servizi interurbani, con contratti che avranno durata di sette anni. Sulla base di queste suddivisioni, i Comuni oggetto del presente studio afferiscono alla parte meridionale del settore ovest e, nel caso di Basiglio e Pieve E., all'Area Urbana di Milano.

Ulteriormente, si segnala che sono stati sottoscritti specifici accordi con la Provincia di Pavia in merito all'organizzazione ed alla gestione dei servizi interprovinciali, alcuni dei quali interessano anche i Comuni allo studio.

Interventi programmati e loro efficacia

Lo schema della nuova rete dei servizi di trasporto pubblico su gomma prevista dal PTS, da attuare entro il triennio 2006-2008, è rappresentato nella Tav.2.6 (Tab.2.3), dalla cui lettura si evidenziano:

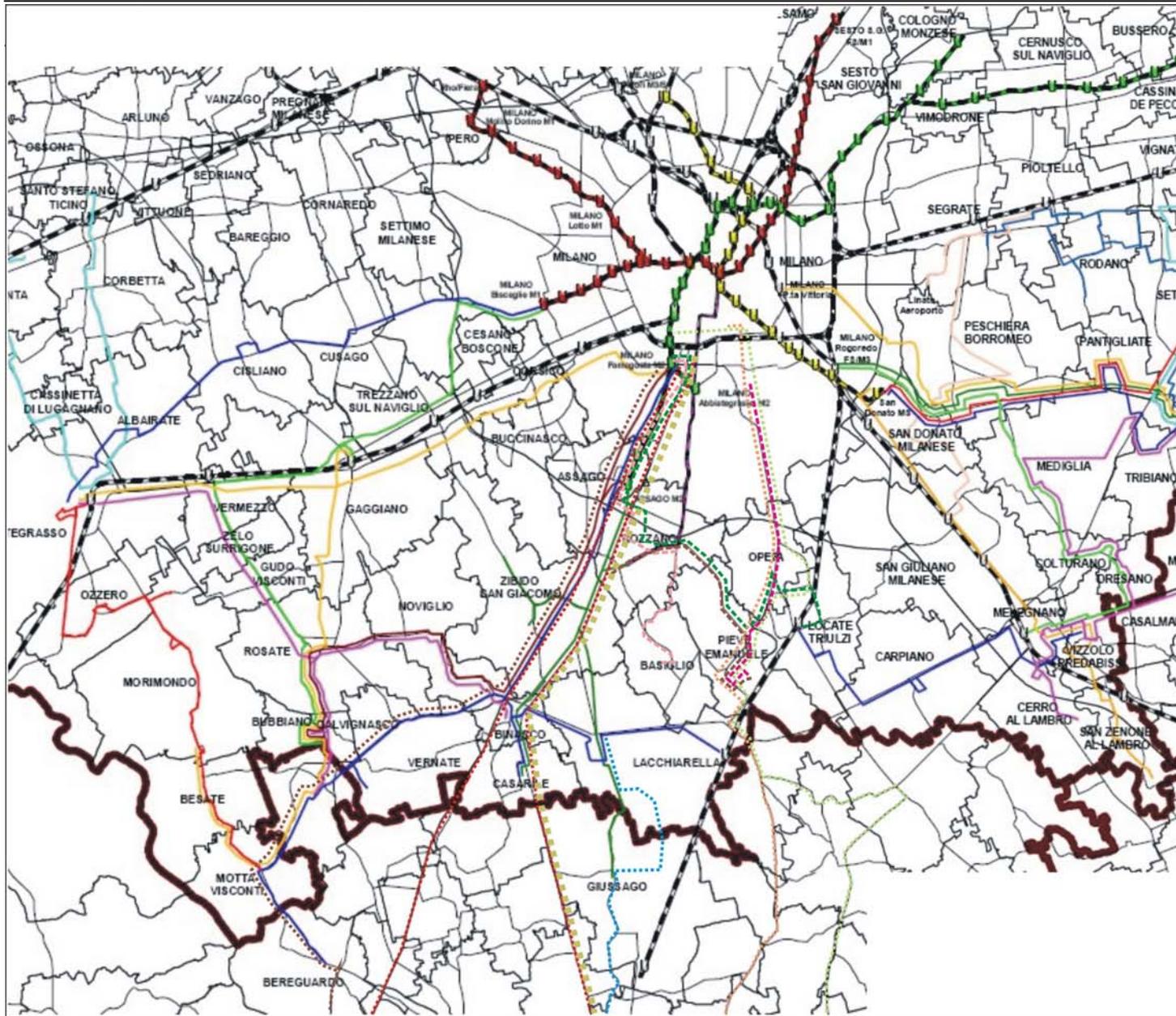
- l'importanza della direttrice A7-ex-SS35 per i collegamenti tra i Comuni del Sud-Milano e l'area milanese, fino al capolinea della linea metropolitana M2 a Famagosta, ed in prospettiva a quello di Assago;
- il ruolo del nodo di Binasco quale diramazione di servizi più capillari in senso trasversale, in particolare verso il settore ovest;
- la realizzazione dell'attualmente mancante servizio di connessione con la stazione ferroviaria di Lacchiarella (lungo la SP40);
- il mantenimento dei servizi di collegamento con i Comuni del pavese.

È, inoltre, prevista l'istituzione di un servizio "a chiamata" fra i Comuni di Zibido S.G., Noviglio, Binasco, Lacchiarella, Casarile, Rozzano (Metrotranvia Sud) e l'Ospedale Humanitas, avendo individuato tale ambito come un "area a domanda debole".

Tab. 2.3 – Attuali linee di trasporto pubblico su gomma e modifiche previste dal PTS della Provincia di Milano

COD. REGIO.	LINEA ATTUALE	MODIFICHE PREVISTE DAL PTS 2006-2008 PROVINCIA DI MILANO	COD. PROV. PTS	NUOVA DENOMINAZIONE DA PTS PROV. DI MILANO
Linee inerurbane gestite dalla Provincia di Milano				
H527	Milano Famagosta M2 -Binasco-Zibido S.G.	Confermata, con inserimento diramazioni verso Casarile, Lacchiarella, Giussago	Z140	Milano Famagosta M2 -Zibido S.G.-Casarile/Giussago
H533	Binasco-Noviglio-Rosate (dir. Abbiategrasso)	Confermata, con inserimento collegamento Rosate-Bubbiano-Casorate P.	Z137	Abbategrasso-Rosate-Binasco /Casorate P.
H551	Fallaveccia (Bubbiano)-Rosate-Milano Famagosta M2	Confermata, con inserimento diramazioni Assago M2 (futura)	Z138	Bubbiano-Rosate-Milano Famagosta M2
N1	Pavia-Motta V.-Milano Famagosta M2	Confermata la tratta in Provincia di Milano, con inserimento diramazioni verso Casarile, Lacchiarella FS , Bereguardo, Assago M2 (futura)	Z139	Bereguardo-Motta V.-Binasco-Milano Famagosta M2
H522	Vizzolo P.-Melegnano-Opera-Rozzano	Arretrato il capolinea a Locate T. FS	Z226 (*)	Vizzolo P. (ospedale)-Carpiano- Locate T. FS
Servizi di Area Urbana del Comune di Milano				
H520	Pieve E.-Opera-Milano Selvanesco	Confermata	(2007)	=
H523	Rozzano Metrotranvia Sud -Pieve E.	Confermata	(2048)	=
H525	Locate T. -Rozzano-Milano Famagosta M2	Confermata	(2015)	=
H532	Basiglio-Milano Famagosta M2	Confermata	(794)	=
Linee inerurbane gestite dalla Provincia di Pavia				
N2a-b	Pavia-Binasco-Milano Famagosta M2 (omnibus-celere)	Confermate, con previsione di corse con fermata in Binasco e Zibido S.G., gestite dalla Provincia di Pavia	-	=
N3	Pavia-Lacchiarella-Milano Famagosta M2	Confermata la sola tratta Pavia-Lacchiarella, gestita da Prov. Pavia	-	Pavia-Lacchiarella
N4	Arena Po-Milano	Confermata, gestita da Prov. Pavia	-	=
N5	Pavia-Vidigulfo-Milano Romolo M2	Confermata, gestita da Prov. Pavia	-	=
N90	Marcignago-Milano Famagosta M2	Confermata, gestita da Prov. Pavia	-	=
N904	Milano-Pavia-Pianello V.T. (dir. Montù B.)	Confermata, gestita da Prov. Pavia	-	=
M18	Pieve del Cairo-Milano Famagosta M2	n.d.	-	=

(*) Afferente alla sotto-rete omogenea Est



STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO
AMBITO RICOMPRESO TRA LA A7, LA SP40 E LA FERROVIA MILANO-PAVIA

tav. 2.6 Progetto della rete delle autolinee interurbane, interprovinciali e dei Servizi di Area Urbana di Milano

- Linee extraurbane delle sotto-reti Ovest ed Est, di competenza della Provincia di Milano
- - - - - Servizi di Area Urbana del Comune di Milano di interesse per l'ambito territoriale allo studio
- Linee extraurbane interprovinciali, di competenza della Provincia di Pavia

- Linea Metropolitana 1
- Linea Metropolitana 2
- Linea Metropolitana 3
- Stazioni Ferroviarie
- Linea Ferroviaria
- Tramvia 15
- Strade principali
- Confini comunali
- Confini Provinciali

Fonte: stralci del PTS 2006-2008 e del PTS 2001-2003 della Provincia di Milano

2.4 Sistema del trasporto delle merci esistente e prospettive evolutive

Attuale offerta di infrastrutture per la logistica e l'intermodalità

Il Sud-Milano è interessato da una consistente diffusione di attività legate alla logistica e al trasporto merci, anche di grandi dimensioni, che si concentrano prevalentemente nel quadrilatero che compone il cosiddetto "Polo Logistico Sud Milano", costituito complessivamente da 640.000mq di superficie coperta di magazzini, dislocati nelle zone industriali di (Tav.2.7):

- Villamaggiore, dove è ubicato il Milano Logistic Center (120.000mq);
- Siziano (80.000mq);
- Pieve E. (220.000mq);
- Carpiano (220.000mq).

Si tratta di una concentrazione logistica che movimentata circa 6 milioni di tonnellate/anno di merci, localizzata lungo le direttrici verso Genova, Bologna ed il Sud Italia ed interconnessa con l'area metropolitana milanese attraverso la viabilità stradale.

Questa è interessata da un consistente transito di mezzi pesanti (che trasportano, secondo indagini specifiche effettuate dal Politecnico di Milano nel 2004, circa 21 milioni di tonnellate/anno di merci lungo la SP40, la SP28 e la ex-SS412), in quanto la movimentazione delle

merci che interessano tale comparto territoriale avviene esclusivamente via gomma.

Ciò è dovuto al fatto che il Sud-Milano non è dotato di una infrastruttura intermodale in grado di trasferire parte della domanda di trasporto dalla modalità stradale a quella ferroviaria, sebbene i centri logistici presenti si trovino in stretta vicinanza (nel caso del Milano Logistic Center proprio in adiacenza) della linea ferroviaria Milano-Pavia-Genova.

Inoltre, si constata che i terminal intermodali esistenti più prossimi all'area metropolitana milanese sono ubicati lungo le principali direttrici di traffico ferroviario (Tav.2.7), lasciando, però, scoperta proprio la direttrice sud, Milano-Genova-sistema portuale ligure, in prospettiva ulteriormente rafforzata grazie alla realizzazione del cosiddetto "terzo valico appenninico".

Strategie e previsioni di intervento negli strumenti di pianificazione di settore

Il tema dello sviluppo del sistema dell'intermodalità è considerato di rilevanza strategica a tutti i livelli della pianificazione, mettendo in risalto l'esigenza di definire precisi indirizzi di programmazione nel settore della mobilità delle merci.

Alla Lombardia, in particolare, viene attribuito un ruolo centrale nel sistema nazionale della logistica e della distribuzione delle merci, per la

sua posizione strategica nel nord Italia (in prospettiva crocevia delle grandi direttrici di trasporto transeuropee), a cui si accompagna, però, una carenza di infrastrutture di intermodalità, ossia una carenza di integrazione tra i centri per la logistica ed il sistema ferroviario.

In tal senso, le indicazioni della pianificazione di settore sottolineano l'urgenza di dotare il territorio nazionale, e lombardo in particolare, di adeguati impianti intermodali ferroviari, colmando, nello specifico, l'evidente carenza di strutture nel settore meridionale dell'area milanese. Più in dettaglio:

- il Piano Nazionale della Logistica (ribadito dal Patto per la Logistica del 2005) individua, tra le infrastrutture prioritarie da realizzare entro il 2010 a sostegno dell'intermodalità, un terminal ubicato proprio nel Sud-Milano, oltre a segnalare l'opportunità di avviare a Milano un progetto sperimentale di City Logistics (ossia di distribuzione urbana delle merci che si avvalga di strutture ubicate all'esterno della cerchia cittadina);
- il Piano del Sistema dell'Intermodalità e della Logistica in Lombardia (approvato nel 1999) sottolinea la necessità di individuare almeno due siti per l'intermodalità di ordine superiore all'interno della "prima corona" milanese (ossia entro i 20km dal capoluogo), posti nei quadranti nord/nord-ovest e sud/sud-est, attualmente sprovvisti di tali

infrastrutture terminalistiche;

- il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia di Milano (2003) ed il successivo Piano di Bacino della Mobilità e dei Trasporti (2004) prevedono la realizzazione di un terminal intermodale a Villamaggiore, lungo la linea ferroviaria Milano-Pavia-Genova;
- il Piano di Lottizzazione sottoscritto tra il Comune di Lachiarella e la Società Milano Logistica SpA (1999) per la realizzazione del Centro Logistico di Villamaggiore (completato nel 2003) prevede l'ulteriore impegno del lottizzante a realizzare un terminal ferroviario in adiacenza al Centro Logistico lungo la linea Milano-Pavia-Genova.

Alla luce di questi atti programmatici, occorre tenere presenti anche le seguenti considerazioni:

- il sistema delle "autocandidature" presentate nell'ambito del citato Piano del Sistema dell'Intermodalità e della Logistica in Lombardia, per l'individuazione dei siti dove localizzare nuovi terminal intermodali, non ha portato all'identificazione di una soluzione che consenta di risolvere le esigenze di intermodalità del quadrante a sud di Milano;
- si sta assistendo alla progressiva dismissione degli scali esistenti lungo la cintura ferroviaria della città di Milano (Rogoredo e

P.ta Romana) finalizzata all'alleggerimento del carico di traffico merci transitante su di essa, ma tale da privare ulteriormente il settore territoriale sud delle necessarie strutture per l'interscambio modale delle merci;

- le più recenti strategie ferroviarie nel settore del trasporto delle merci tendono a privilegiare localizzazioni dei terminal intermodali più esterne rispetto all'area milanese, nello specifico Casalpusterlengo e/o Piacenza, lungo la "gronda ferroviaria sud".

Interventi programmati e loro efficacia

Nella Tav.2.7 sono evidenziati i terminal intermodali previsti nell'area milanese, in prevalenza oggetto di "autocandidatura" all'interno del Piano del Sistema dell'Intermodalità e della Logistica in Lombardia.

Essi risultano ubicati esclusivamente nel settore settentrionale dell'area lombarda, al di fuori della "prima corona" milanese, ad eccezione del già approvato Polo Logistico Integrato di Mortara, caposaldo della futura "gronda ferroviaria sud", ma ugualmente insufficiente nel soddisfare in modo diretto la richiesta di intermodalità del Sud-Milano.

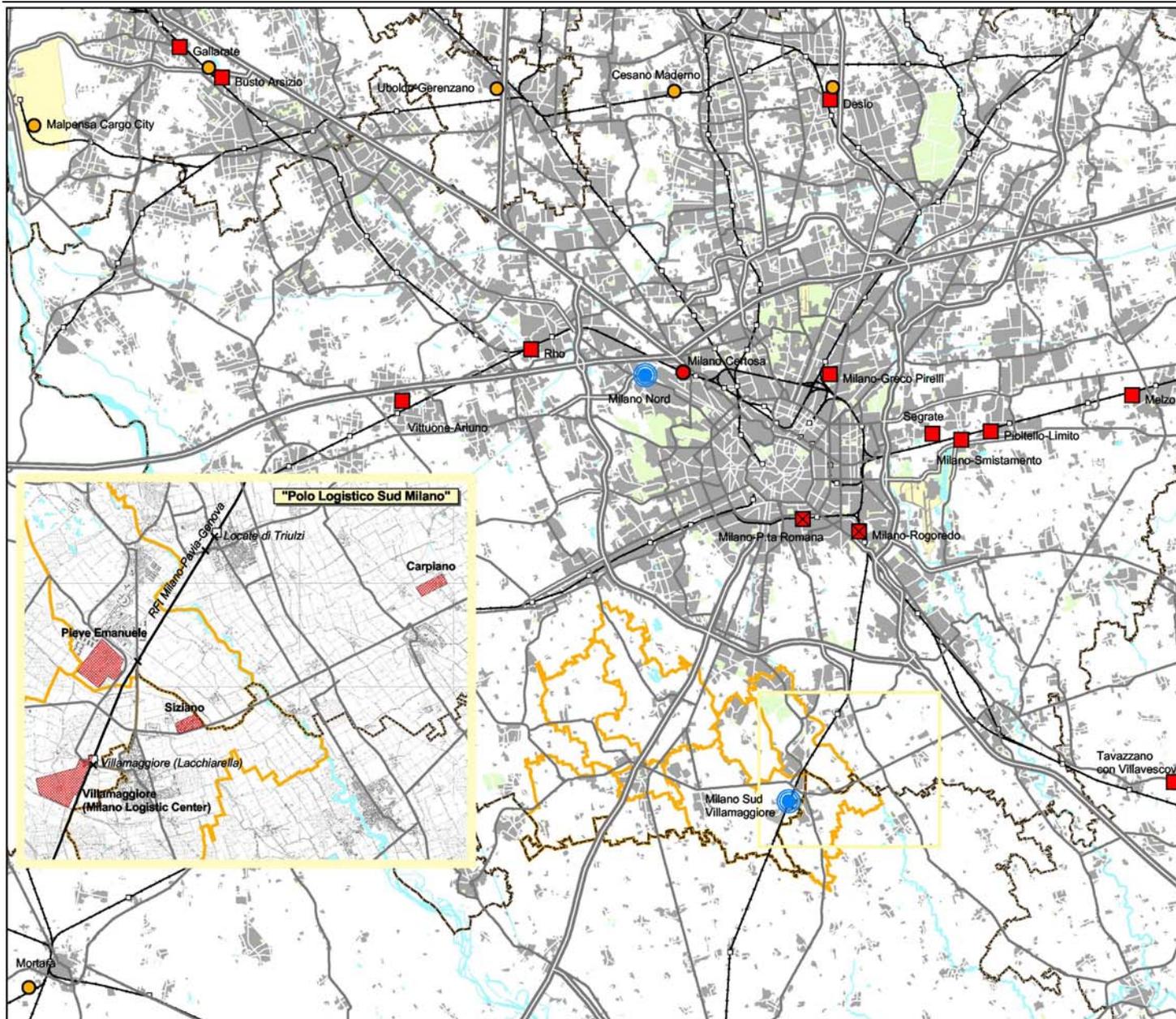
Per colmare tale carenza, coerentemente con le indicazioni del PTCP della Provincia di Milano e della programmazione comunale, la Società Milano Logistica SpA (responsabile del Milano Logistic Center di Villamaggiore), sta

sviluppando ipotesi progettuali per la realizzazione di un terminal intermodale lungo la linea Milano-Pavia-Genova, con predisposizione di un raccordo ferroviario nei pressi dell'area logistica esistente, cui affiancare ulteriormente un Urban Distribution Center (come prospettato dal Piano Nazionale della Logistica).

L'ubicazione di tali previsioni in prossimità della direttrice viaria Binaschina e le inevitabili ricadute urbanistiche ed ambientali dell'intervento ipotizzato si inseriscono nel più ampio contesto dello sviluppo dell'intero Sud-Milano.

Pertanto, il presente Studio d'Area, nel definire le soluzioni infrastrutturali necessarie per risolvere le criticità della SP40, analizzerà e terrà conto delle indicazioni progettuali proposte per il Terminal Ferroviario di Villamaggiore (schema funzionale e ipotesi di mitigazione paesistica) e degli esiti di studi specifici già effettuati per valutare il traffico indotto (esistente e previsto) dagli insediamenti logistici presenti.

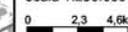
Per tali approfondimenti si rimanda ai capitoli successivi, in particolare al capitolo relativo agli aspetti di sviluppo dell'intermodalità merci nell'ambito territoriale allo studio.



STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO
AMBITO RICOMPRESO TRA LA A7, LA SP40 E LA FERROVIA MILANO-PAVIA

tav. 2.7

scala 1:230.000



Terminal intermodali esistenti e previsti nell'area milanese e localizzazione del "Polo Logistico Sud Milano"

- Terminal intermodali attivi
- ❌ Terminal intermodali dismessi o di prossima dismissione
- Terminal intermodali da rilocalizzare
- Terminal intermodali programmati
- Terminal intermodali mancanti

- Rete ferroviaria esistente
- Rete stradale esistente

- Comuni interessati
- Confini provinciali

3 ASSETTO URBANISTICO

3.1 Inquadramento socio-economico

Lo sviluppo del territorio considerato dal presente studio è stato condizionato dal decentramento di alcune funzioni metropolitane, in aree in cui esisteva una disponibilità di suoli liberi e un livello dei prezzi inferiore rispetto a quello delle aree più centrali.

Per tali motivi oggi l'area risulta caratterizzata dalla presenza di attività economiche che, per caratteristiche funzionali e dimensioni, attingono ad un mercato del lavoro sovralocale, con elevati flussi viabilistici legati a fenomeni di pendolarismo e trasporto di merci.

Dinamica demografica

Se si osservano i dati sull'andamento demografico della popolazione residente (Fig.3.1) si nota che questa porzione del territorio metropolitano è caratterizzata da livelli di densità demografica inferiori rispetto al resto dei Comuni del Tavolo Interistituzionale n.9 del PTCP (preso quale riferimento per i confronti tra i valori analizzati), con una concentrazione della popolazione residente nei Comuni più a nord, Basiglio e Pieve E., e a Binasco. Tale tendenza può essere spiegata, da un lato, per il fatto che le aree a nord sono state investite dai traboccamenti demografici della prima fascia urbana milanese, dall'altro, perché si

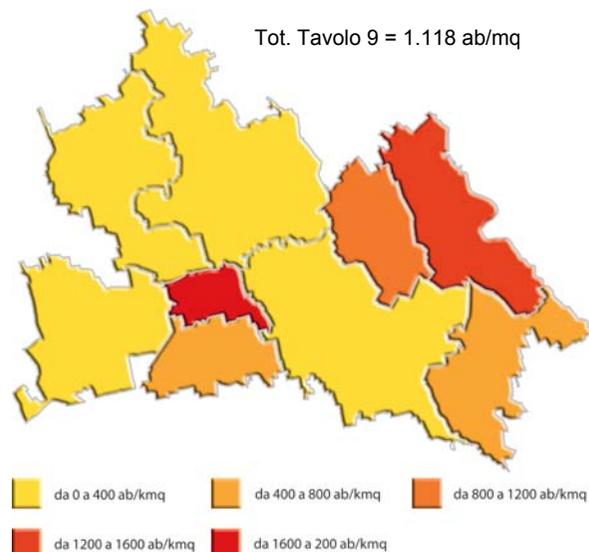
Tab.3.1 - Dati identificativi del Sud-Milano 2001

Comune	Superficie territoriale Km ²	Popolazione	Densità ab/km ²	Famiglie	Immigrati	Abitazioni	Addetti totale economia	Indice di occupazione	Addetti totale industria	Tasso di industrializzazione	Unità locali
Basiglio	9,1	8.336	986,5	3.147	1000	3.497	4.591	55,1	1.169	14	661
Binasco	3,9	6.921	1.779,20	2.839	203	2.729	2.427	35,1	1.076	15,5	613
Casarile	7,3	3.572	488	1.350	123	1.388	1.149	32,2	776	21,7	252
Lacchiarella	24,1	7.248	300	2.895	240	2.933	2.253	31,1	749	10,3	623
Noviglio	15,6	3.025	194,2	1.046	114	1.044	557	18,4	297	9,8	204
Pieve Emanuele	13,1	15.759	1.205,70	5.744	763	6.871	6.378	40,5	3.393	21,5	1.413
Siziano *	11,8	5.226	442,5	2.101	198	2.227	1.253	24	576	11	396
Vernate **	14,6	2.345	160,3	906	97	1.036	1.204	51,3	945	40,3	198
Zibido S. Giacomo	24,6	5.415	220	1.995	219	2.077	2.737	50,5	1.694	31,3	602
Totale Tavolo Interistituz. PTCP n.9	196,3	219.428	1.118,00	87.133	10471	87.956	104.173	47,5	38.201	17,4	18.532

Fonte: Dati ISTAT-Censimenti 2001

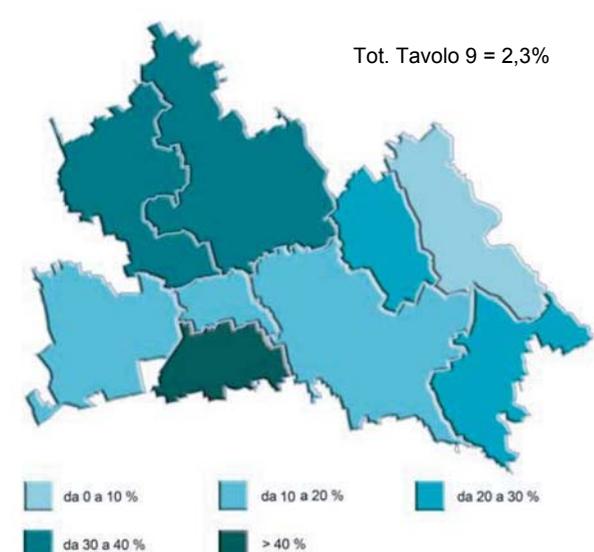
* Comune in provincia di Pavia
** Comune del Tavolo Interistituzionale PTCP n.8

Fig.3.1 - Densità demografica 2001



Fonte: Dati ISTAT-Censimento popolazione e abitazioni 2001

Fig.3.2 - Variazione popolazione residente 1991/2001



Fonte: Dati ISTAT-Censimento popolazione e abitazioni 2001

tratta di Comuni che hanno visto crescere all'interno del loro territorio funzioni ed attività economiche di livello sovralocale, risultando ulteriormente localizzati in punti nevralgici per il sistema dei trasporti metropolitani (come nel caso di Binasco).

I dati sulla variazione della popolazione nel decennio 1991-2001 (Fig.3.2) rivelano una situazione inversa alla precedente. Si è assistito ad una crescita della popolazione superiore rispetto a quella che si registra all'interno del Tavolo 9, con una redistribuzione interna verso i Comuni più a sud. Tale tendenza può trovare una spiegazione nella disponibilità, all'interno di questi Comuni, di suoli ancora liberi, di prezzi immobiliari decisamente più convenienti rispetto ai Comuni della prima fascia e con un'elevata qualità ambientale.

Pressione insediativa

Accanto al fenomeno della crescita della popolazione che gravita sul territorio considerato, nel decennio 1991/2001 si è assistito ad un contemporaneo innalzamento del livello della domanda di abitazioni. Di conseguenza è sembrato lecito voler comprendere se si è registrata nello stesso periodo una variazione dal punto di vista dell'offerta abitativa.

I grafici elaborati (Fig.3.3-3.4) mettono in relazione i dati riguardanti la variazione del numero di famiglie e delle unità abitative

presenti sul territorio considerato.

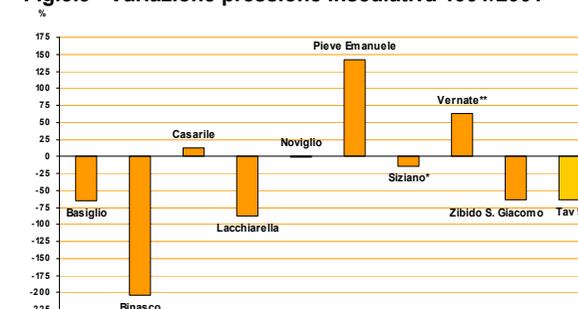
In particolare, è stato individuato un indicatore della "pressione insediativa", intesa come la pressione della popolazione (in termini di numero di nuclei familiari), sulle risorse abitative esistenti (in termini di numero di abitazioni e alloggi occupati e non occupati), calcolata per ogni comune attraverso la formula:

$$\frac{(\text{Numero abitazioni Tot} - \text{Numero famiglie})}{\text{Km}^2 \text{ della superficie comunale}}$$

Il grafico di Fig.3.3 rappresenta la variazione percentuale nel decennio 1991/2001 dei valori della pressione insediativa calcolati per ciascun comune alle due soglie temporali. L'analisi di tale grafico mostra come ad un rilevante e rapido aumento della popolazione residente (Fig.3.2 precedente) corrisponde, in molti casi, un decremento della pressione insediativa, caratterizzata, per quanto riguarda i Comuni allo studio, da una dinamica generalmente superiore rispetto a quella registrata nel Tavolo 9. La dinamica dell'offerta abitativa dipende, sia da un efficiente utilizzo delle abitazioni esistenti, sia dalla variazione delle risorse abitative.

Nella Fig.3.4 sono state messe in relazione la variazione percentuale del numero delle famiglie nel decennio 1991/2001 con la variazione delle abitazioni nel medesimo decennio. La dinamica delle famiglie risulta essere superiore

Fig.3.3 - Variazione pressione insediativa 1991/2001

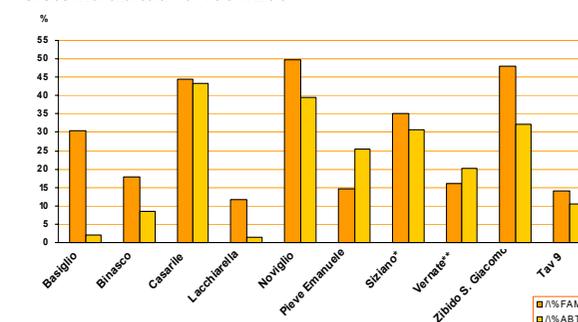


Fonte: Dati ISTAT
Censimenti 2001

* Comune in provincia di Pavia

** Comune del Tavolo Interistituzionale PTCP n.8

Fig.3.4 - Dinamica della famiglia ed evoluzione del sistema abitativo 1991/2001



Fonte: Dati ISTAT
Censimenti 2001

* Comune in provincia di Pavia

** Comune del Tavolo Interistituzionale PTCP n.8

alla dinamica della popolazione residente (confronto tra i valori di Fig.3.4 e Fig.3.2), fenomeno dovuto ad un ridimensionamento della dimensione del nucleo familiare. Ad un aumento del numero di famiglie corrisponde un aumento della domanda di abitazioni, il cui ritmo non cresce, però, allo stesso tasso di incremento delle famiglie (Fig.3.4).

Questo può essere spiegato, come pure il

decremento della pressione insediativa del grafico precedente, come effetto della produzione di nuove unità abitative e della tendenza ad occupare alloggi finora non occupati.

Sistema dei servizi

Ad un aumento della pressione insediativa corrisponde un aumento della domanda di servizi privati e alla persona (Tab.3.2), anche se questi risultano ancora sottodimensionati rispetto al reale fabbisogno.

All'interno dell'ambito considerato prevalgono i servizi privati, circa il 70%, mentre è inferiore la quota di servizi pubblici alla persona, il 30% circa.

I Comuni che registrano una percentuale maggiore di dotazioni, sono quelli più prossimi alla prima cintura urbana di Milano, anche se con caratteristiche di rango intermedio non paragonabili a Comuni dello stesso Tavolo 9. Analizzando più in dettaglio la localizzazione dei servizi di livello sovra-locale¹, emerge che nell'ambito territoriale considerato sono presenti i seguenti settori:

- cultura, a Binasco e Pieve E.;
- istruzione, a Pieve E.;

¹ Informazioni tratte dallo studio "Sistema dei servizi di livello sovra-locale nella Provincia di Milano – Primo rapporto" (maggio 2006), predisposto dal Centro Studi PIM per la Provincia di Milano – Direzione Centrale Pianificazione ed Assetto del Territorio.

Tab.3.2 - Sistema dei servizi privati e alla persona 2001

Comuni	UL		UL	%	
	servizi privati	servizi alla persona	tot servizi	servizi privati	servizi alla persona
Basiglio	333	134	467	71,3	28,7
Binasco	207	90	297	69,7	30,3
Casarile	78	27	105	74,3	25,7
Lacchiarella	180	82	262	68,7	31,3
Noviglio	71	18	89	79,7	20,3
Pieve Emanuele	417	117	534	78,1	21,9
Siziano *	119	52	171	69,6	30,4
Vernate **	60	23	83	72,3	27,7
Zibido S.Giacomo	160	65	225	71	29
Totale Tavolo Interstituz. PTCP n.9	6343	2131	8474	74,85	25,15

Fonte: Dati ISTAT Censimenti 2001

* Comune in provincia di Pavia

** Comune del Tavolo Interstituzionale PTCP n.8

- servizi sociali, a Binasco, e Noviglio;
- sanità, a Binasco, Lacchiarella e Pieve E.;
- sicurezza, a Basiglio, Binasco, Lacchiarella, e Pieve E.;
- turismo, a Binasco, Casarile e Pieve E.;
- sport, a Basiglio, Binasco, Lacchiarella e Pieve E..

Un ulteriore ragionamento riguarda, infine, i servizi alle imprese, riferendosi in particolare alle attività *business to business* (private per un mercato privato). Specifiche elaborazioni effettuate sui dati del Censimento Istat 2001¹, mostrano come in generale il territorio del Sud-Milano sia caratterizzato da un elevato tasso di specializzazione nel settore dei trasporti e magazzinaggio, con valori del rapporto "addetti

ad un settore / addetti totali" del singolo comune superiori a quelli dello stesso rapporto calcolato per l'intera provincia. Ciò evidenzia una concentrazione di attività di supporto e ausiliarie ai trasporti nei comuni di Casarile, Lacchiarella, Noviglio, Pieve E. e Zibido S.G., qui insediate in relazione alla disponibilità e ai costi dei terreni, sebbene con localizzazioni squilibrate rispetto al peso dei bacini della domanda.

Struttura economica

L'analisi sulla dinamica demografica e sulla dotazione di servizi del comparto dimostra che il Sud-Milano è un territorio in fase di trasformazione economica e sociale, caratterizzato da una storica identità agricola, che progressivamente ha perso il suo ruolo economico dominante.

La causa di questo fenomeno è da ricercarsi nelle trasformazioni economiche avvenute nell'area metropolitana milanese negli anni '70/'80. In un primo momento si è assistito all'insediamento di popolazioni provenienti da altre aree della regione urbana, a seguito dell'insediamento su questo territorio di imprese industriali esogene. A queste ultime seguirono nel tempo attività commerciali, terziarie/direzionali e, in particolare, del settore della logistica, con trasformazioni dipendenti da fenomeni economici di scala metropolitana.

La produzione agricola ha tradizionalmente giocato un ruolo importante per l'economia del Sud-Milano, ma oggi questo si è ridimensionato rispetto ad altra attività.

Il settore economico che registra i più alti livelli occupazionali è quello industriale manifatturiero (seguito dal settore dei servizi privati e da quello commerciale), in particolare nei comparti della produzione di prodotti metallici, macchine e utensili, elettromeccanica ed editoria.

Da sottolineare come il numero degli addetti nelle imprese di piccole-medie dimensioni sia maggiore rispetto a quelli delle imprese di

rango dimensionale superiore, tendenza comune al resto della Provincia di Milano.

La continua evoluzione dei processi produttivi ha interessato negli ultimi anni numerosi settori dell'industria italiana, determinando l'insorgere di nuove esigenze da parte delle imprese, più che mai interessate alla ricerca di efficienza nella concezione degli spazi lavorativi. Si affermano così nuove tipologie per l'immobile industriale: contenitori funzionali in grado di ospitare al loro interno attività diversificate, con spazi connotati da un elevato grado di flessibilità, concepiti per accogliere le successive trasformazioni, con una elevata accessibilità ai servizi e alle infrastrutture

Queste trasformazioni in atto hanno determinato un rapido processo di evoluzione nel settore dell'edilizia per l'impresa, teso ad accompagnare e soddisfare al meglio le nuove esigenze del mercato. Nascono in questo modo, in un territorio dove elevata è la presenza di ampie superfici libere, dei veri e propri parchi industriali: insediamenti misti di varie funzioni (produttive, direzionali, commerciali e ricreative) in grado di convivere in modo armonico in un unico distretto.

Primo tra tutti è il caso della proposta dell'Induxia Corporate Park della Pirelli RE a Lacchiarella, ma meritano attenzione anche i comparti misti di Lacchiarella, Pieve E. e Sizzano.

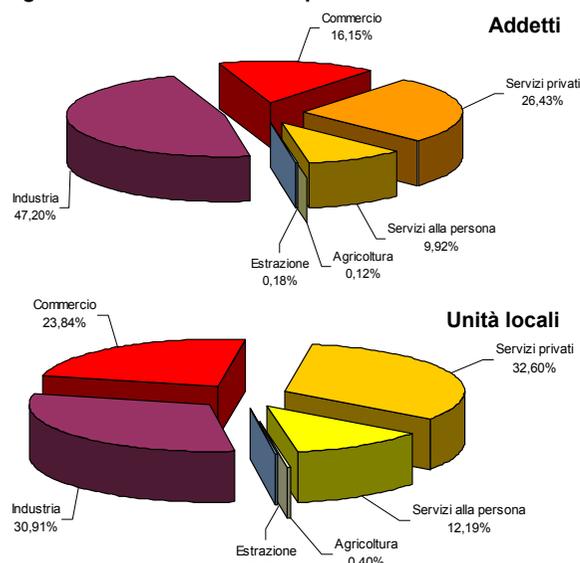
Tendenze evolutive e modello di sviluppo socio-economico complessivo

Date le caratteristiche economiche e gli squilibri evidenziati rispetto ad altri settori dell'area metropolitana, dove è più evidente una precisa vocazione economica del territorio, il Sud-Milano non è stato in grado fino ad oggi di esprimere una propria identità locale riconoscibile a livello metropolitano. Questa situazione è il risultato di una mancata programmazione politica locale coordinata tra i comuni del comparto.

Negli ultimi anni si è assistito a differenti tentativi di tutela e valorizzazione della risorsa locale più significativa, ossia il patrimonio ambientale-agricolo. Nel contempo l'evoluzione del sistema economico si è indirizzata verso altri modelli produttivi, lasciando così in declino le attività legate al patrimonio agricolo. Vi è quindi il rischio che, fondando l'identità locale sulla conservazione di valori economici in declino, non si riesca ad evidenziare le potenzialità di sviluppo dell'area.

Il settore industriale presente nell'ambito di analisi non è stato in grado di imporsi a livello di area vasta a causa di una serie di fattori: una contrazione dei livelli occupazionali, il peso delle imprese di elevate dimensioni esterne all'area, la presenza di una produzione diversificata e l'incapacità di generare relazioni tra i vari settori di filiera.

Fig.3.5 - Addetti e Unità locali per settore economico 2001



Fonte: Dati ISTAT-Censimento industria e servizi 2001

L'unico tentativo di integrazione tra settori produttivi simili è rappresentato dalla logistica: il Sud-Milano rappresenta un'area a forte vocazione in tal senso, che ha visto concentrare in pochi anni e in un territorio ristretto, circa 5km, una delle più alte concentrazioni di magazzini logistici di tutta la Lombardia, ossia il Polo Logistico Sud Milano (Cap.2.4).

Esistono all'interno di un simile contesto urbano, una serie di fattori di sviluppo che sono legati ai processi di traboccamento di funzioni di rango metropolitano. Un processo che, specie negli ultimi anni, ha interessato ambiti territoriali che circondano l'area centrale urbana, e in special modo il Sud-Milano e che necessita di una elevata capacità di gestione da parte delle autorità locali interessate, in modo da riuscire ad individuare proprie traiettorie evolutive, con lo scopo di raggiungere obiettivi strategici del sistema socio-economico locale.

Le risorse del territorio devono, allora, essere gestite in modo da creare sviluppo e occupazione:

- il territorio agricolo necessita di operazioni di salvaguardia e valorizzazione;
- le risorse umane necessitano di un coordinamento in grado di creare una rete di competenze attraverso sistemi formativi efficaci;
- la cultura di impresa e lo sviluppo di

capitale umano devono essere maggiormente valorizzati;

- i soggetti istituzionali devono essere più attenti in tema di valutazione dei progetti e di elaborazione di politiche pubbliche.

Le opportunità di sviluppo del Sud-Milano sono ricche, ma occorre utilizzarle a proprio vantaggio: uno sviluppo dell'area può avvenire solo attraverso la combinazione di una pluralità di *input*, esterni e interni all'area, di attori e risorse, in modo da riuscire a creare differenti e possibili percorsi di sviluppo.

I Progetti d'area, il PTCP, il Tavolo di Coordinamento dei Sindaci del Sud-Milano e lo Sportello Unico per le Attività Produttive rappresentano le occasioni fondamentali per attuare progetti condivisi di sviluppo territoriale.

3.2 Struttura e dinamica del sistema insediativo

I Comuni che si attestano lungo il confine meridionale della Provincia di Milano sono interessati da una porzione di suolo agricolo maggiore rispetto a quelli più prossimi alla prima cintura metropolitana, e sono cresciuti nel tempo con una forma urbana compatta, intorno alla quale si sono sviluppate attività di estensione piuttosto vasta (il polo commerciale il Girasole e il Milano Logistic Center).

L'analisi dei PRG dei comuni dell'ambito di studio conferma una destinazione d'uso del

suolo prevalentemente agricolo: circa l'85% del suolo comunale è destinato ad aree agricole e insediamenti agricoli, nella loro quasi totalità compresi all'interno del Parco Agricolo Sud Milano, che occupa il 64,4% del totale del territorio del Tavolo Interistituzionale 9.

Il suolo urbano destinato a funzioni e attrezzature occupa il restante 15%, di cui:

- il 5% tessuto residenziale consolidato;
- il 4% tessuto industriale artigianale;
- il 3% tessuto consolidato destinato ad attrezzature e servizi di livello comunale e sovracomunale (comprese aree verdi miste ad attrezzature e servizi di livello comunale e sovracomunale);
- il 2% destinato a verde e a parchi di livello urbano ed extraurbano;
- l'1% destinato ad attrezzature commerciali e direzionali.

Il modello insediativo è quello tipico della "frangia metropolitana", con aree destinate ai settori produttivo, direzionale e commerciale diversificati per complessità e, quindi, scarsamente integrati con il contesto territoriale.

La propensione delle dinamiche insediative è indirizzata verso l'occupazione del suolo libero, con rari casi di sostituzione funzionale in ambiti urbani dove sono presenti impianti dismessi.

Una simile situazione può essere definita critica in quanto è connotata da una diffusione degli insediamenti residenziali misti ad attività

produttive, determinando spreco di suolo, favorendo i processi di conurbazione non pianificata tra nuclei urbani contermini e provocando, di conseguenza, problemi alla rete dei trasporti, sulla quale si riversano traffici misti e tra loro incompatibili.

Previsioni urbanistiche nella pianificazione comunale

L'analisi della pianificazione urbanistica dei Comuni dell'ambito di studio, risulta essere di interesse nella comprensione di possibili scenari programmatici e progettuali che investono il territorio.

Gli strumenti urbanistici vigenti risultano poco omogenei per età, contenuti e condivisione di interessi a livello sovracomunale (Tab.3.3).

Tab.3.3 - Stato della Pianificazione Comunale

Comuni	Tipo strumento	Stato	Data approvazione	Data ultima variante
Basiglio	Prg	Approvato	1987	2005
Binasco	Prg	Approvato	1994	2004
Casarile	Variante generale Prg	Adottato e controdedotto	1990	2005
Lacchiarella	Prg	Approvato	2001	2004
Noviglio	Prg	Approvato	2000	2005
Pieve Emanuele	Variante generale Prg	Approvato	2004	2005
Siziano *	Variante parziale	Approvato	2004	2005
Vernate **	Prg	Approvato	1993	2004
Zibido S.Giacomo	Prg	Approvato	2000	2004

* Comune in provincia di Pavia

** Comune del Tavolo Interistituzionale PTCP n.8

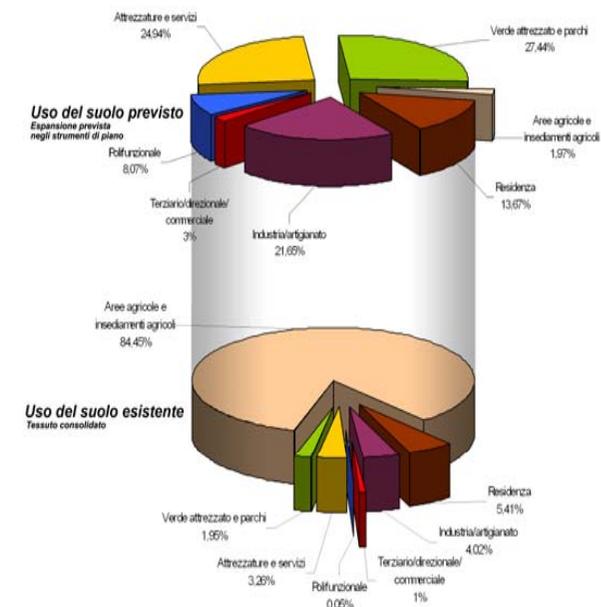
Inoltre, esistono difficoltà nell'individuazione dei margini urbani in ambiti ad elevata conurbazione, dove i confini amministrativi si intersecano fino a confondersi tra di loro.

Si vengono così a creare situazioni di conflitto tra le destinazioni d'uso dei singoli piani, in luoghi considerabili "di cerniera" tra differenti ambiti urbani e dove sono localizzate funzioni di rilevanza extralocale.

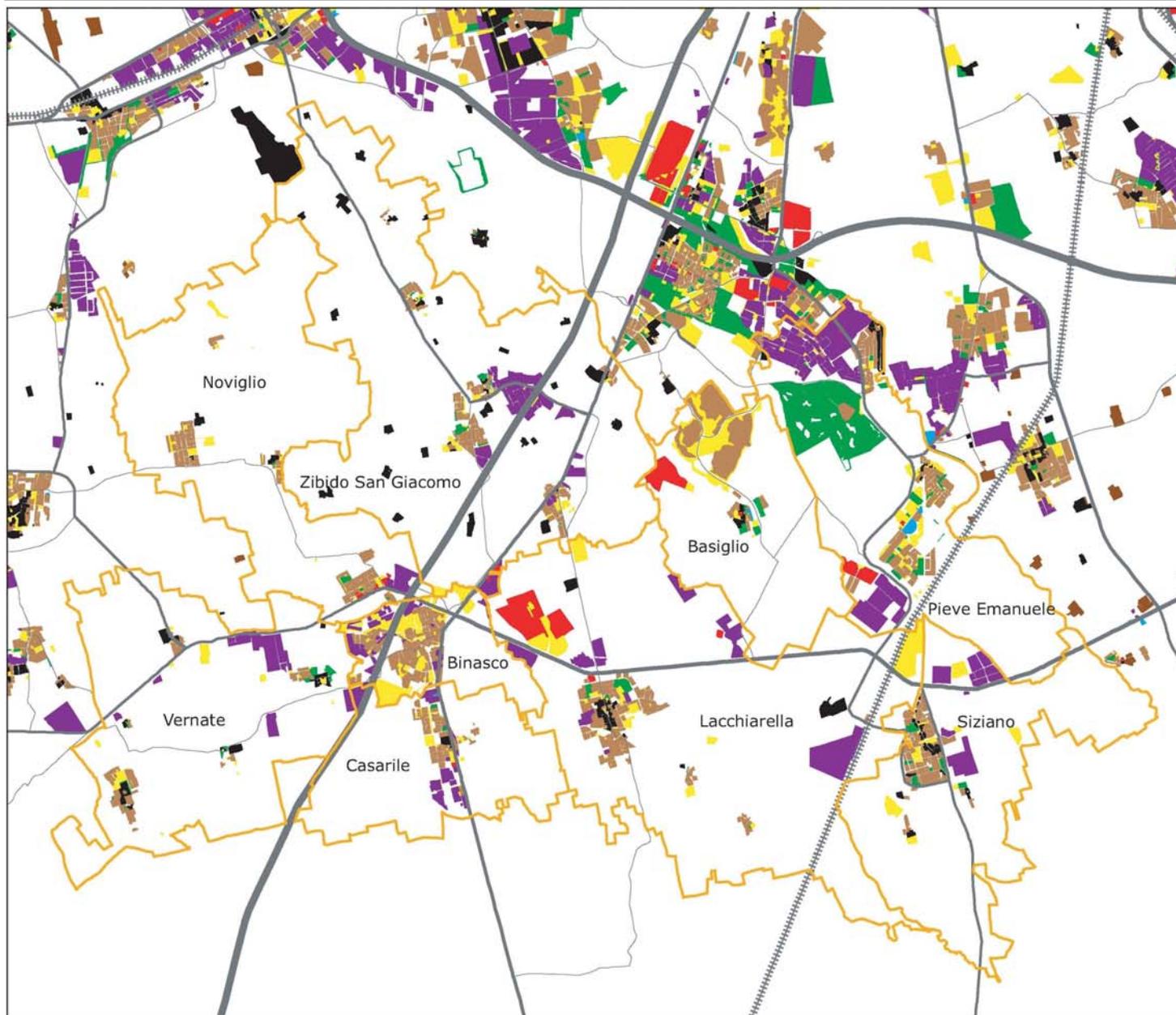
Ciò a dimostrazione della necessità di un progetto d'area condiviso dalle singole amministrazioni, che sia in grado di captare e potenziare le risorse territoriali, e al contempo di proporre soluzioni strategiche di sviluppo.

Importante risulta essere la mancanza, all'interno di questi strumenti di piano di una riflessione sul concetto di standard urbanistico, fondamentale in un ambito territoriale dove predominante è la presenza di spazi agricoli e dove insistono previsioni di rilevanza strategica-ambientale.

Fig.3.6 - Uso del suolo esistente e previsto dalla pianificazione locale



Fonte: Sintesi dei PRG (Centro Studi PIM e MISURC Provincia di Milano-Dir.Centrale Pianificazione e Assetto del Territorio)



STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO
AMBITO RICOMPRESO TRA LA A7, LA SP40 E LA FERROVIA MILANO-PAVIA

tav. 3.1

scala 1:65.000

Il territorio pianificato:
il tessuto urbano consolidato

Le destinazioni d'uso

- Residenza:** tessuto urbano storico intorno al quale è avvenuta l'espansione della città.
- Industriale/Produttivo/Artigianale:** insediamenti produttivi che si sono inseriti nel tessuto urbano preesistente, in ambiti periferici o lungo la rete infrastrutturale.
- Commerciale/Direzionale:** insediamenti che si sono inseriti, a livello locale all'interno della matrice residenziale storica, a livello sovracomunale lungo le vie di accesso principali all'area metropolitana milanese.
- Polifunzionale/Turistico/Ricettivo:** insediamenti a servizio delle attività terziarie, localizzati in ambiti metropolitani ad elevata accessibilità e visibilità.
- Servizi di livello comunale e sovracomunale:** a livello locale si inseriscono nel tessuto storico residenziale, a livello metropolitano lungo la rete infrastrutturale principale, accostandosi alle attività commerciali e direzionali.
- Verde di livello comunale e sovracomunale:** l'ambito, essendo inserito all'interno del Parco Agricolo Sud, presenta una ricca dotazione di aree verdi.
- Insediamenti agricoli:** i cascinali, elementi che caratterizzano il paesaggio meridionale dell'area metropolitana milanese.
- Interventi di recupero e trasformazione**
- Confine dell'ambito di analisi

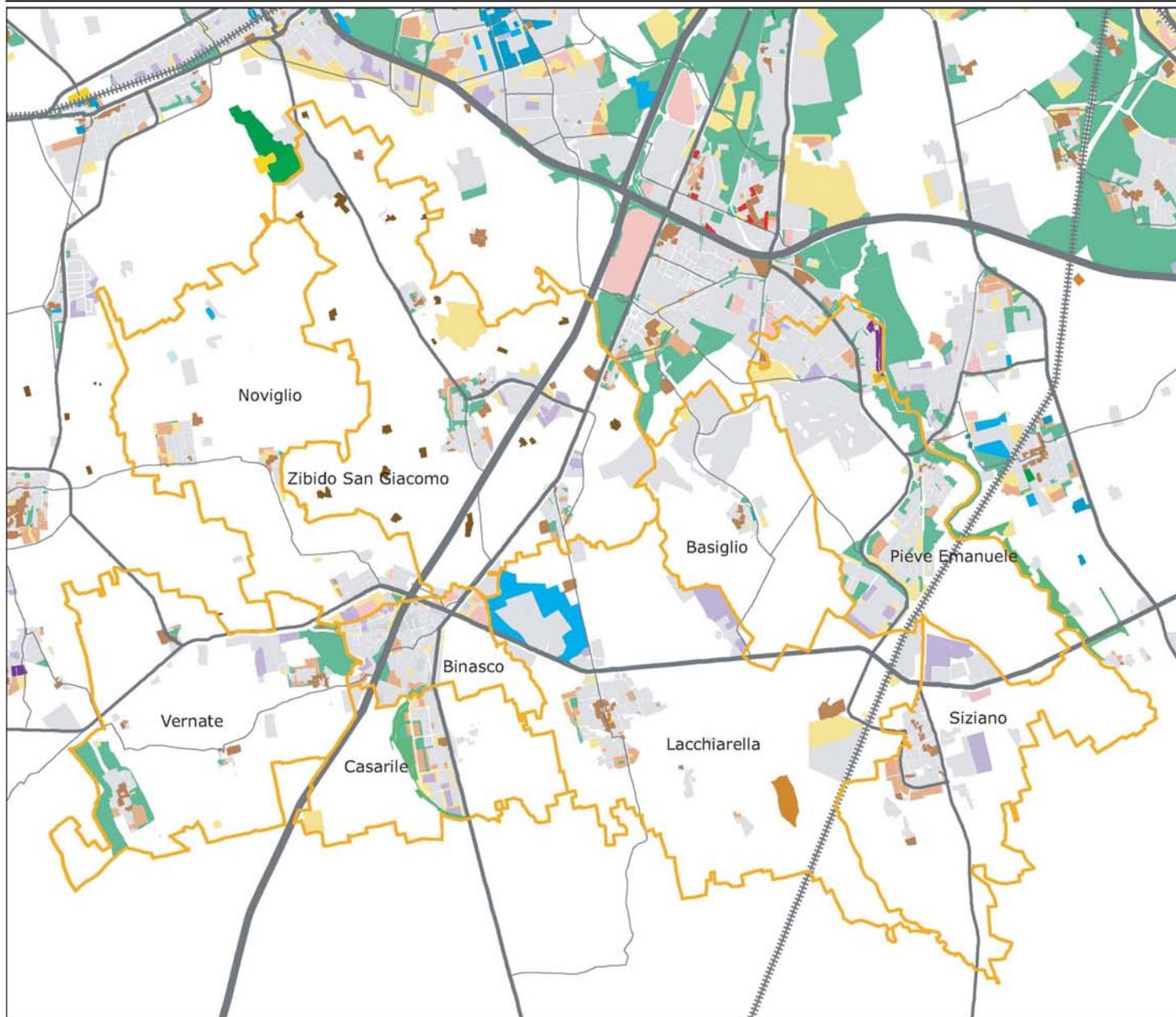
Fonte: Sintesi dei PRG (Centro Studi PIM e MISURC Provincia di MilanoDir.Centrale Pianificazione e Assetto del Territorio)



gennaio 2006

CON_26_05_ELA_TV_18_REV1_AV01





STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO
AMBITO RICOMPRESO TRA LA A7, LA SP40 E LA FERROVIA MILANO-PAVIA

tav. 3.2

scala 1:65,000

Il territorio pianificato:
le previsioni di piano

R: recupero
T: trasformazione
E: espansione

Le destinazioni d'uso

- R - T **Residenza:** interventi di recupero e trasformazione urbana sul tessuto residenziale esistente, e interventi di espansione residenziale su aree libere contermini.
- E
- R - T **Industriale/Produttivo/Artigianale:** interventi di recupero e trasformazione di comparti industriali dismessi, e interventi di espansione su aree libere, in relazione con l'esistente e la rete infrastrutturale.
- E
- R - T **Commerciale/Direzionale:** interventi di recupero e ridimensionamento sullo esistente, ed espansione in aree libere di insediamenti commerciali lungo le direttrici di collegamento territoriale.
- E
- R - T **Polifunzionale/Turistico/Ricettivo:** interventi mirati al potenziamento e alla espansione dell'esistente, mirati al rafforzamento dei servizi per le imprese.
- E
- R - T **Servizi di livello comunale e sovracomunale:** interventi locali che si inseriscono nel tessuto urbano consolidato, e interventi a livello metropolitano lungo la rete infrastrutturale principale.
- E
- R - T **Verde di livello comunale e sovracomunale:** interventi che mirano alla creazione di corridoi ecologici nel territorio considerato, in attuazione delle previsioni di piano sovra locale.
- E
- R - T **Insediamenti agricoli:** interventi volti alla tutela e conservazione del tessuto storico esistente, in attuazione dei vincoli di tutela sovra locali.
- E

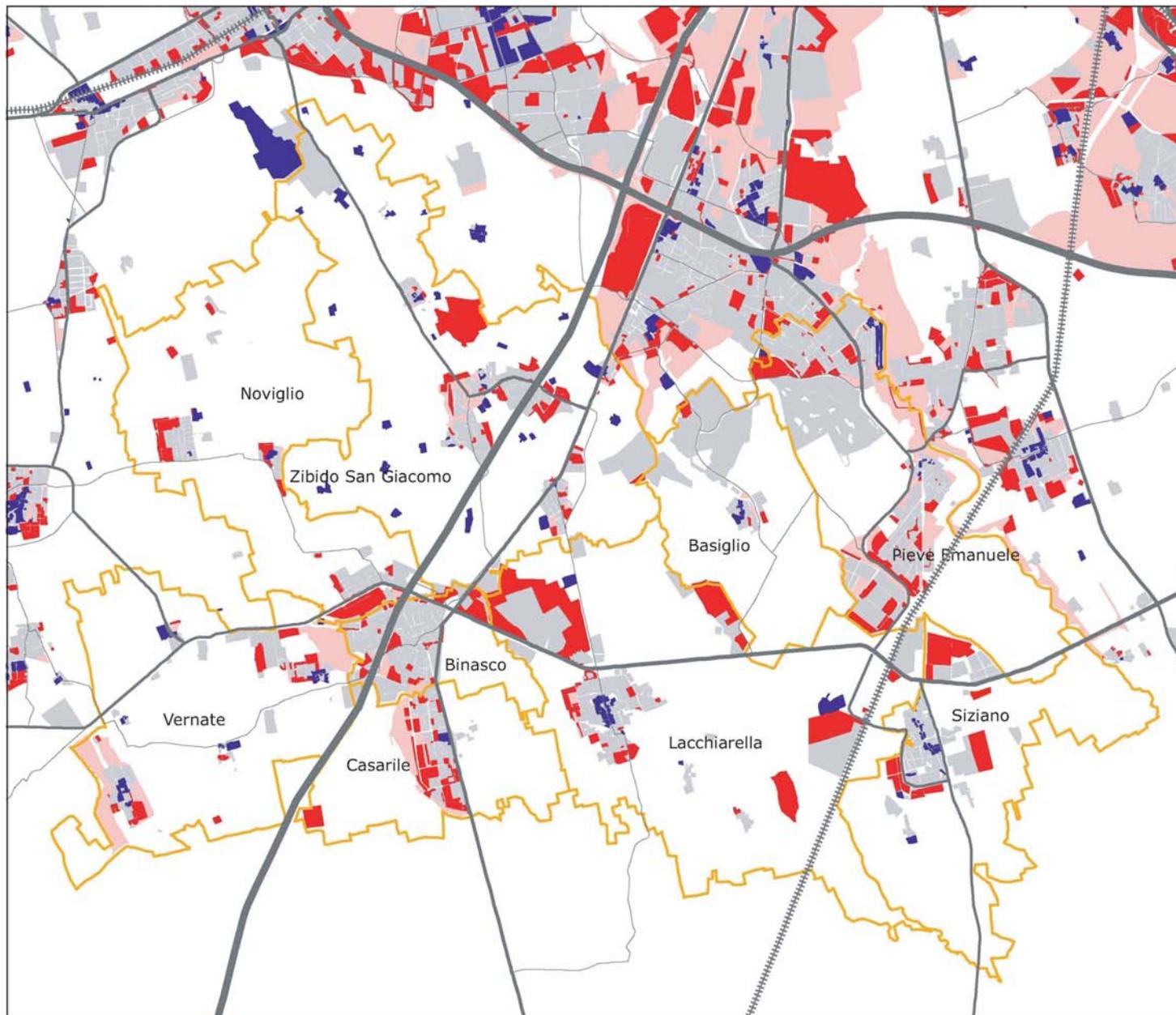
Fonte: Sintesi del PRG (Centro Studi PIM e MISURC Provincia di MilanoDir.Centrale Pianificazione e Assetto del Territorio)



gennaio 2006

CON_26_05_ELA_TV_19_REV1_AV01





STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO
AMBITO RICOMPRESO TRA LA A7, LA SP40 E LA FERROVIA MILANO-PAVIA

tav. 3.3

scala 1:65.000

Le dinamiche di sviluppo insediativo

La propensione delle dinamiche insediative è indirizzata verso l'occupazione del suolo libero, con rari casi di sostituzione funzionale in ambiti urbani dove sono presenti impianti dismessi. Una simile situazione può essere definita critica in quanto è connotata da una diffusione degli insediamenti residenziali misti ad attività produttive, determinando spreco di suolo e favorendo i processi di conurbazione tra nuclei urbani contermini, provocando di conseguenza problemi alla rete dei trasporti, sulla quale si riversano traffici misti e tra loro incompatibili.

- **Espansione:** sono compresi tutti gli interventi che prevedono la crescita di funzioni economiche, servizi, infrastrutture e offerta abitativa
- **Espansione ambientale:** interventi che prevedono verde pubblico su aree libere.
- **Recupero e Trasformazione:** nel primo caso sono compresi tutti gli interventi di recupero delle strutture ambientali, urbanistiche ed edilizie esistenti e il loro adeguamento funzionale e tecnologico. Essi sono localizzati in aree interne al tessuto consolidato, in ambiti urbani dove elevato è il degrado fisico, ambientale e sociale della città. Nel secondo caso sono compresi tutti gli interventi di riqualificazione e recupero del tessuto degradato esistente, caratterizzati dalla trasformazione d'uso dell'area, con destinazioni d'uso strategiche.
- **Il tessuto urbano consolidato:** rappresenta lo sfondo sul quale si muovono le previsioni di piano, le quali connettono le parti che lo compongono.

— Confine dell'ambito di analisi

Fonte: Sintesi dei PRG (Centro Studi PIM e MISURC Provincia di MilanoDir.Centrale Pianificazione e Assetto del Territorio)

Sistema insediativo residenziale

Nell'ultimo ventennio si è assistito nei Comuni della seconda cintura milanese ad un incremento di edilizia residenziale. La motivazione di un simile fenomeno è da ricercare nelle caratteristiche del territorio interessato: ad una scarsa razionalità localizzativa corrisponde una elevata disponibilità di suolo libero e un minor costo del terreno e degli oneri rispetto a situazioni metropolitane con elevate dotazioni di servizi e di trasporto pubblico.

Per tali motivi, piccoli centri agricoli si sono trasformati in centri di media grandezza, con conseguenze dal punto di vista della mobilità e della qualità abitativa:

- da un lato si è assistito alla frammentazione degli insediamenti verso l'esterno;
- dall'altro si sono registrati dei peggioramenti dal punto di vista dell'accessibilità territoriale, con un incremento dei flussi di traffico a origine e destinazione locale.

Dal punto di vista sociale si è assistito ad un rapido cambiamento della società locale, con l'aumento dei flussi migratori e la conseguente modifica del sistema dei servizi locali.

Dal punto di vista tipologico risulta prevalente l'insediamento medio-piccolo di completamento/espansione del tessuto residenziale consolidato. Importanti risultano essere gli interventi di recupero e trasformazione del patrimonio residenziale storico: il recupero dei cascinali e

il PRU di Pieve E..

Sistema insediativo dei servizi

L'ambito risulta essere interessato da una dotazione disomogenea di servizi. Dalla lettura dei PRG si può osservare che la dotazione di attrezzature e servizi di livello comunale e sovracomunale occupa il 3% del totale delle attività territoriali esistenti, con una previsione di crescita pari al 25% del totale delle previsioni. La dotazione di servizi risulta essere adeguata anche se si nota una disomogeneità di distribuzione sul territorio.

Qualità, integrazione e fruibilità rappresentano le fondamentali criticità del sistema dei servizi del Sud-Milano, insieme alla necessità che questi riescano a soddisfare la domanda proveniente dalle attività economiche locali. Emerge, quindi, un impellente necessità di innovazione nelle modalità gestionali dei servizi e un coordinamento sovralocale.

Per quanto riguarda i servizi alla persona si denota la gravitazione dei Comuni del Sud-Milano verso le strutture ospedaliere e scolastiche superiori di Milano e Melegnano.

Ulteriormente, l'intero ambito, essendo caratterizzato da una posizione di confine rispetto alle due province, presenta anche un'elevata dipendenza dai servizi localizzati nei comuni vicini della provincia di Pavia, provocando, di conseguenza, flussi viabilistici congestionanti

lungo tutto il sistema infrastrutturale su gomma, fenomeno che si riscontra in modo più rilevante nei nodi di interconnessione quali quello di Binasco e Siziano.

Una simile situazione pone ancora di più l'accento sulla necessità di una ridefinizione del ruolo di questo sistema territoriale e delle infrastrutture ivi presenti, all'interno di un sistema economico ed infrastrutturale di rango metropolitano.

Non è da trascurare, infine, la necessità di potenziamento delle strutture ludico-sportive, che costituiscono uno degli elementi di sviluppo prioritari per i comuni inseriti nel Parco Agricolo Sud Milano.

Sistema agricolo

L'evoluzione del sistema economico locale ha ridefinito i ruoli dei differenti settori economici. Il sistema agricolo è quello che ha risentito maggiormente di questo fenomeno, sia dal punto di vista economico, che dal punto di vista dell'erosione del territorio dedicato, da parte della espansione urbana. Circa l'85% del territorio è occupato da suoli e insediamenti agricoli, che risultano inseriti nella loro quasi totalità all'interno del Parco Agricolo Sud, e perciò tutelati dal punto di vista paesistico e ambientale. Tale caratteristica non ha, però, influenzato la conformazione del tessuto urbano consolidato, rendendolo un territorio ad

alta vulnerabilità ambientale.

La pianificazione territoriale locale dimostra questa tendenza con previsioni di recupero e trasformazione che si attestano intorno al 2% circa delle previsioni di piano.

Sistema insediativo produttivo

Le trasformazioni economiche e dimensionali dei settori manifatturieri tradizionali, l'insediamento di nuovi comparti industriali tecnologicamente avanzati e la diffusione della piccola e media industria, hanno implicato effetti sulla struttura economica e sociale del territorio, con una redistribuzione e un ridimensionamento delle attività che gravitano su di esso.

Le attività produttive sul territorio considerato, che occupano circa il 4% del totale delle attività presenti, risultano essere differenti per dimensioni, età e tipologia di prodotto rispetto a quelle presenti nella prima fascia metropolitana.

Si sono consolidati in questo modo insediamenti industriali di piccole dimensioni, che sono andati ad accostarsi a quelli esistenti, seguendo, nella loro distribuzione territoriale, la conformazione della rete infrastrutturale, secondo criteri di visibilità e diretta accessibilità.

La pianificazione comunale destina circa il 22% del totale delle previsioni di piano al comparto industriale/artigianato, con interventi di trasformazione del patrimonio esistente ed espansione sul territorio agricolo contermina a queste aree.

Sistema insediativo commerciale e direzionale

Da una lettura dei dati sull'uso del suolo esistente, le attività commerciali e direzionali occupano solo l'1% del totale.

Nell'evoluzione dell'area milanese si è assistito alla diffusione di grandi centri commerciali e direzionali lungo la rete infrastrutturale principale, in aree intermedie tra il capoluogo e i Comuni di prima fascia, costituendo polarità al servizio dell'intera area metropolitana (come il caso della Vigevanese, per quanto fuori comparto, dei centri commerciali il Fiordaliso di Rozzano e la Coop di Opera, del polo commerciale il Girasole di Lacchiarella), sebbene, da questo punto di vista, l'ambito di analisi risulti essere sottodotato, ad eccezione del caso di Lacchiarella.

Per tali motivi la pianificazione locale prevede di destinare il 3% del totale delle previsioni di piano ad attività commerciali e direzionali.

Queste sono localizzate lungo la rete infrastrutturale principale, specie lungo la SP40, senza una precisa logica distributiva, riempiendo i vuoti urbani tra il tessuti esistenti.

Sistema insediativo della logistica

Entro un ideale quadrilatero delimitato dalla A50 Tangenziale ovest di Milano, dalla SP40 e dai tratti delle autostrade A7 e A1 e si è insediata una delle più alte concentrazioni di magazzini logistici di tutta la Lombardia.

La collocazione strategica, l'ampia offerta di comparti territoriali liberi e la disponibilità da parte degli operatori a ricollocarsi sul territorio, hanno portato nel giro di un ventennio alla nascita di insediamenti di logistica a Carpiano, Pieve E., Siziano e Villamaggiore, costituenti nel loro insieme il Polo Logistico Sud Milano, una concentrazione di oltre 640.000 mq di superficie coperta destinata alla logistica e a servizi a tale attività (Cap.2.4).

La decisa crescita di tale settore indirizza le scelte territoriali nella previsione di iniziative che migliorino l'accessibilità all'area, la quale risulta essere interessata da un elevato numero di movimenti veicolari e forti impatti sul contesto territoriale e ambientale, tutto ciò aggravato dall'assenza di connessioni intermodali alla rete ferroviaria.

A tali funzioni corrisponde un incremento delle attività connesse e della grande distribuzione commerciale.

3.3 Progetti di sviluppo urbano e territoriale nel Sud-Milano

Previsioni di sviluppo nella pianificazione d'area vasta

Il quadro di riferimento strategico per il governo del territorio è fornito dai Piani Territoriali di Coordinamento (PTCP) delle due Province coinvolte (entrambi approvati nel 2003), che hanno il compito di coordinare e riorientare i processi decisionali sui temi della mobilità, della difesa del suolo e della tutela delle realtà locali.

Nel PTCP della Provincia di Milano non vengono fornite indicazioni specifiche in merito alle aree sulle quali risultano effettivamente previsti interventi di rilevanza sovracomunale, mentre vengono segnalati alcuni obiettivi da rispettarsi nella pianificazione comunale per gli insediamenti produttivi e le aree industriali ecologicamente attrezzate (accessibilità, funzione del verde, impatto sul sistema idrico e ambientale, gestione energetica), obiettivi in gran parte previsti negli stessi PRG comunali. Anche il PTCP della Provincia di Pavia, per quanto riguarda la zona più prossima alla Provincia di Milano, non contiene previsioni significative, fornendo solo indicazioni

riguardanti il consolidamento delle attività agricole, in continuità con le previsioni del Parco Agricolo Sud Milano.

Progetti di sviluppo e riqualificazione urbana

Nell'analisi di dettaglio dei progetti di sviluppo urbano si è volutamente allargato il confine dell'ambito allo studio estendendolo ai Comuni limitrofi, in quanto con essi vengono instaurati rapporti di dipendenza reciproca, essendo tutti inseriti all'interno del Tavolo Interistituzionale n.9 del PTCP della Provincia di Milano.

Le iniziative risultano essere numerose e in alcuni casi consistenti per qualità degli interventi proposti, dimensioni e raggio di influenza sul territorio nel quale si inseriscono, con progetti differenti tra loro per finalità e dimensioni (Tab.3.4 e Tav.3.4).

Gli strumenti urbanistici adottati per la loro realizzazione sono:

- progetti attuativi delle previsioni di piano (PP, PL);
- progetti integrati che intervengono su singole componenti del contesto urbano, con una pluralità di funzioni ed obiettivi, concentrando la loro attenzione sulla riqualificazione del tessuto urbano esistente (PRU);
- i Programmi Integrati di Intervento (PII) che agiscono su contesti con problemi rilevanti,

dove fondamentale è l'integrazione tra intenti pubblici e privati, con una ridefinizione degli strumenti di piano tradizionali.

I maggiori progetti all'interno dell'ambito considerato risultano essere concentrati lungo la SP40: sono interventi di completamento/espansione del patrimonio logistico, produttivo e direzionale esistente, con lo scopo di rafforzare questi settori economici, effetto della già citata vocazione di questa porzione dell'area metropolitana milanese a ridefinire il proprio ruolo in un contesto di scala superiore. Nell'insieme, essi sono poco interconnessi tra di loro, poco integrati e a carattere multifunzionale. Prevalgono, inoltre, interventi di scala locale, finalizzati a costituire polarità funzionali e di servizio al sostegno del contesto sociale, economico e territoriale di scala intercomunale. Nel quadro dei maggiori interventi di trasformazione urbanistica in corso di definizione nell'area milanese, l'area che si estende da Binasco a Carpiano, seguendo il tracciato della SP40, è interessata da un grande "addensamento" di funzioni, caratterizzato dalla presenza del Polo Logistico Sud Milano e dalla previsione dell'Induxia Corporate Park, in grado di competere per complessità, dimensioni, specificità delle funzioni previste, con i grandi progetti di sviluppo urbano che stanno interessando l'intera area metropolitana milanese (Tav.3.5).

Tali funzioni sono volte a dare nuova ricchezza

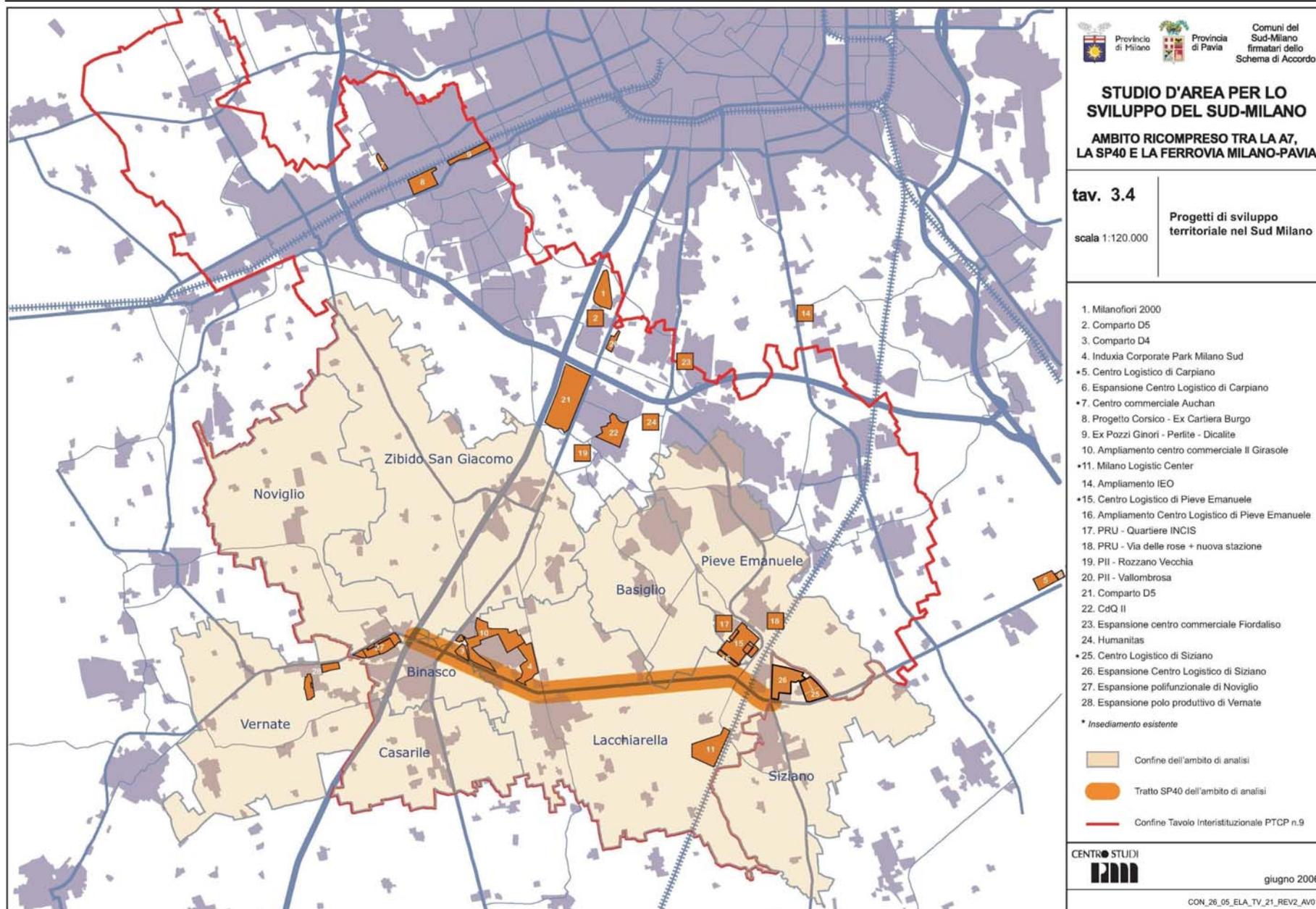
e identità al Sud-Milano, integrando le originarie funzioni agricole e residenziali per costituire una realtà territoriale più articolata e complessa, dotata di maggior autonomia e riconoscibilità all'interno di un settore che non ha saputo cogliere l'occasione di poter giocare un ruolo predominante all'interno dell'area metropolitana milanese.

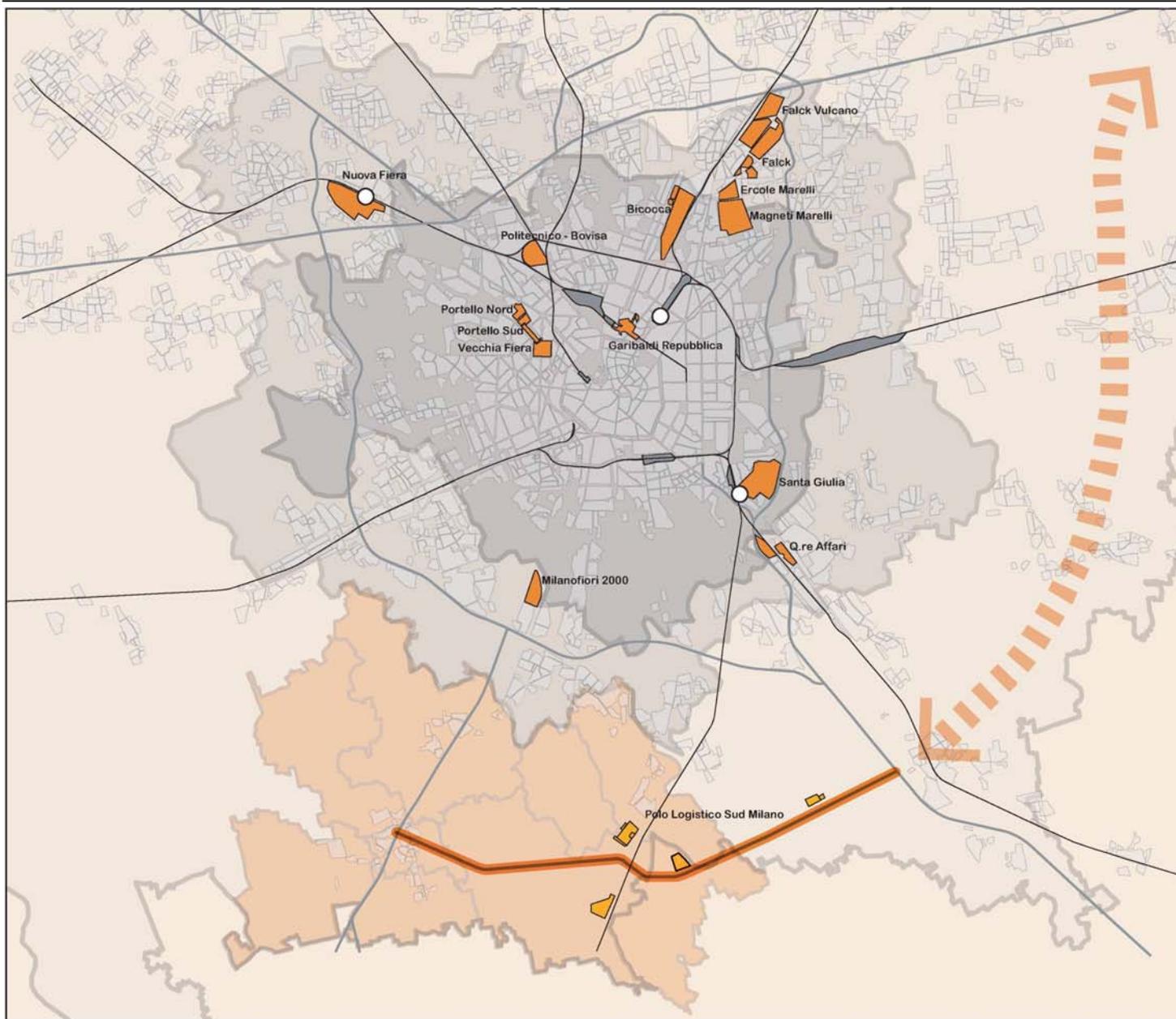
Esse hanno, in realtà, avuto una scarsa presa locale, perché le opportunità generate in termini di risorse, reddito e occupazione non hanno avuto rilevanti ricadute sul sistema economico dell'ambito, generando al contrario impatti sul sistema ambientale e infrastrutturale.

Tab. 3.4 – Progetti di sviluppo e riqualificazione urbana nel settore sud della Provincia di Milano

N.	Comune	Nome progetto	Dati	Contenuti/Obiettivi
1u	Assago	Milano Fiori 2000	ST: 364.164 mq	Realizzazione di un quartiere polifunzionale per l'insediamento di funzioni eccellenti a livello sovracomunale.
2u*	Assago	Comparto D5	SC: 34.800 mq	Raddoppio di un polo commerciale esistente con l'inserimento di una grande struttura di vendita, il polo verrà rafforzato anche con la localizzazione di funzioni integrate e di supporto.
3u	Binasco	Comparto D4	ST: 54.546 mq Slp: 38.182 mq	Comparto d'espansione terziaria con quote di commercio a servizio dell'insediamento. Obiettivo realizzare un polo direzionale di rilevanza sovracomunale per l'insediamento di funzioni attrattive e qualificanti.
4u	Lacchiarella	Induxia Corporate Park Milano Sud	ST: 242.565 mq Slp: 79.975 mq	Realizzazione di un Parco Tecnologico e Industriale con una pluralità di funzioni: industria, artigianato, laboratori, miste a servizi, attività ricreative e per il tempo libero.
5u*	Carpiano	Centro Logistico	SC: 220.000 mq	Polo logistico localizzato lungo la SP40.
6u	Carpiano	Espansione centro logistico	SC: 15.000 mq	Espansione del polo logistico esistente.
7u*	Cesano B.	Centro commerciale Auchan	Slp: 18.000 mq	Nuovo centro commerciale.
8u	Corsico	Progetto Corsico - Ex Cartiera Burgo	ST: 247.224 mq Slp: 109.193 mq	Trasformazione di un'area dismessa destinandola ad ospitare attrezzature, anche di scala sovracomunale, residenza e commercio di servizio (esclusa la grande distribuzione).
9u	Corsico	Ex Pozzi Ginori/Perlite/Dicalite	ST: 137.000 mq Vol. tot: 136.440 mc	Trasformazione urbana di aree industriali, da destinare a insediamento polifunzionale con funzioni pubbliche, residenza e laboratori di ricerca.
10u	Lacchiarella	Ampliamento Centro Commerciale Il Girasole	ST: 517.435 mq Slp: 186.025 mq	Insiste su un'area adiacente ad un vasto insediamento commerciale, per permettere un suo significativo ampliamento.
11u*	Lacchiarella Villamaggiore	Milano Logic Center	ST: 451.128 mq Slp: 120.000 mq	Polo logistico localizzato a sud di Milano lungo la linea ferroviaria FFSS Milano-Pavia.
14u	Milano	Ampliamento IEO	ST: 70.600 mq Slp: 32.742 mq Vol. tot: 98.225 mc	L'intervento prevede il restauro di una cascina per permettere l'ampliamento Istituto Europeo di Oncologia - IEO.
15u*	Pieve E.	Centro Logistico	ST: 360.605 mq Slp: 216.363 mq	Polo logistico localizzato a sud di Milano lungo la linea ferroviaria FFSS Milano-Pavia.
16u	Pieve E.	Espansione centro logistico	ST: 117.300 mq Slp: 70.200 mq	Ampliamento del polo logistico esistente.
17u	Pieve E.	PRU - Q.re INCIS	ST: 8.270 mq Slp: 2.889 mq	Progetto di riqualificazione d'un quartiere di edilizia residenziale pubblica con la realizzazione di nuova volumetria e centri di aggregazione e commerciali e ridisegno degli spazi pubblici.
18u	Pieve E.	PRU - via delle rose + nuova stazione	ST: 44.655 mq Slp: 35.119 mq	Progetto di riqualificazione del complesso ENPAM, all'interno del quale rientra la realizzazione della nuova struttura ferroviaria, integrata nel servizio ferroviario suburbano (linee S).
19u	Rozzano	P.I.I. Rozzano Vecchia		Il progetto propone il completamento con funzioni residenziali e vari servizi alla persona del comparto di edilizia economica popolare 2RO 6, in modo tale da garantire un miglioramento della qualità della vita in Rozzano Vecchia.
20u	Rozzano	P.I.I. Vallambrosia	ST: 86.204 mq Slp: 23.867 mq	Nel progetto viene prevista un'ipotesi di riqualificazione dell'area ed espansione residenza associata alla realizzazione di un nuovo PIP su area di proprietà comunale, oltre che di un nuovo parco pubblico.
21u	Rozzano	Comparto D 5	ST: 1.100.000 mq Slp: 310.000 mq SC: 350.000 mq	Il comparto dovrà ospitare funzioni terziarie e servizi di livello superiore andando ad integrare sviluppandola verso Sud il polo già esistente di Milanofiori.
22u	Rozzano	C.d.Q. II	ST: 559.201 mq SF: 460.378 mq	Manutenzione, adeguamento normativo e adozione di interventi di risparmio energetico su 11 fabbricati di proprietà Aler, realizzati con sistema di prefabbricazione a grandi pannelli (complessivamente 617 alloggi) e la realizzazione di un nuovo edificio residenziale su area di proprietà Aler (24 alloggi per un incremento totale di 6.975 mc).
23u	Rozzano	Espansione Centro Commerciale Fiordaliso	Slp: 42.000 mq	Completamento del polo commerciale Fiordaliso.
24u	Rozzano	Humanitas	ST: 130.000 mq Slp: 75.000 mq	Completamento ed espansione della struttura ospedaliera esistente.
25u*	Siziano	Centro Logistico	SC: 80.000 mq	Polo logistico localizzato lungo la SP40.
26u	Siziano	Espansione centro logistico	ST: 274.000 mq Slp: 140.885 mq	Espansione del centro logistico esistente.
27u	Noviglio	Espansione polifunzionale	ST: 123.880 mq Slp: 44.628 mq	Intervento di espansione del comparto produttivo esistente e creazione di servizi di rilevanza comunale e sovracomunale, misti ad attività commerciali lungo il tracciato della SP40.
28u	Vernate	Espansione polo produttivo	ST: 60.000 mq Slp: 30.000 mq	Intervento di espansione del polo produttivo esistente.

* Insediamento esistente





STUDIO D'AREA PER LO SVILUPPO DEL SUD-MILANO
AMBITO RICOMPRESO TRA LA A7, LA SP40 E LA FERROVIA MILANO-PAVIA

tav. 3.5
Progetti di sviluppo urbano e territoriale a scala metropolitana

Nel quadro dei grandi interventi di trasformazione urbanistica in corso di definizione nell'area milanese, l'area che si estende da Binasco a Carpiano, seguendo il tracciato della SP40, è interessata da un grande "addensamento" di funzioni, in grado di competere per complessità, dimensioni, specificità delle funzioni previste, con i grandi progetti di sviluppo urbano che stanno interessando l'area metropolitana milanese.

Tali funzioni sono volte a dare nuova ricchezza e identità al Sud Milano, per riuscire a costituire una realtà territoriale più articolata e complessa, dotata di maggior autonomia e riconoscibilità all'interno di un territorio che non ha saputo cogliere l'occasione di poter giocare un ruolo predominante.

-  **Grandi interventi di riqualificazione e trasformazione urbana:** sono compresi i grandi progetti che sono in fase di completamento nell'area metropolitana milanese. Operazioni che vanno a chiudere il ciclo del riuso delle grandi aree industriali dismesse.
-  **Il Polo Logistico Sud Milano:** costituito dal centro logistico di Carpiano, Pieve Emanuele, Siziano e Villamaggiore. In un'area di circa 5 km si è assistito ad una delle maggiori concentrazioni di attività logistiche di tutta la Lombardia.
-  Confine dell'ambito di analisi
-  Tracciato possibile della tangenziale est esterna
-  SP40
-  Stazioni per l'alta velocità