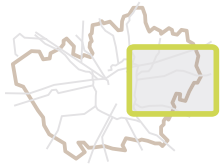


temi e progetti



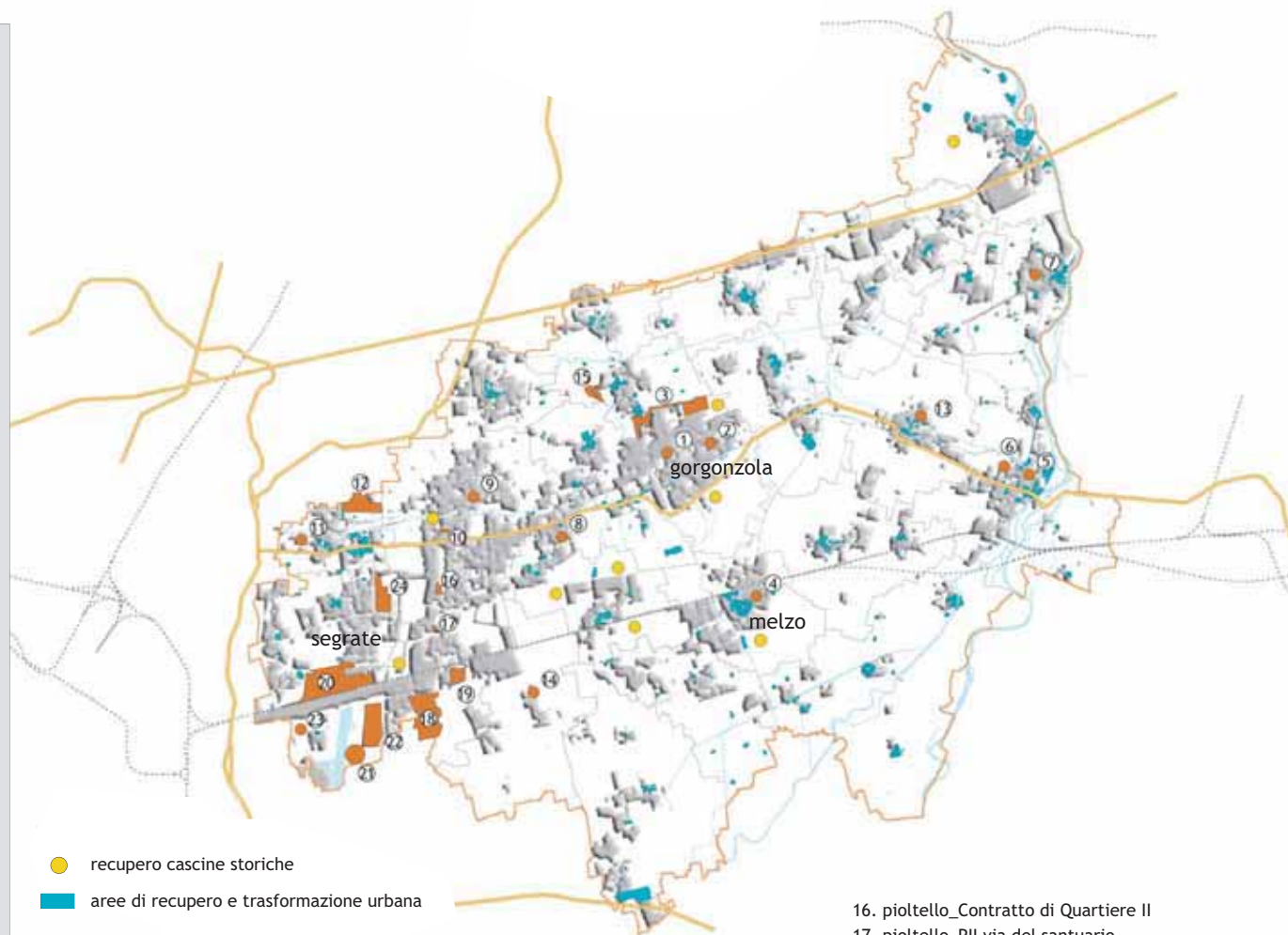
2.1 Trasformazioni urbane

La tavola mostra una selezione dei più significativi progetti di trasformazione urbana programmati nell'Adda-Martesana. L'immagine che questa selezione ci propone è quella di un **panorama particolarmente affollato di iniziative e trasformazioni rilevanti** e omogeneamente diffuse su tutto il territorio, ma perlopiù concentrate nei grossi comuni della fascia metropolitana (Segrate, Pioltello, Vimodrone, Cernusco, Gorgonzola e Melzo). Questo affollamento, e il peso di alcuni degli interventi prospettati, testimoniano la vitalità di questa porzione della regione urbana, ma la loro numerosità impone una valutazione attenta alle ricadute in termini di qualità urbana, nuovo consumo di territorio agricolo e incremento dei flussi di traffico. Questa valutazione, ovviamente, deve riguardare, sia i singoli progetti, quanto gli effetti che possono derivare dalla loro sommatoria. Si tenga inoltre conto che alcune delle trasformazioni più interessanti su questo territorio sono date dalla reiterazione di interventi con le medesime caratteristiche ma in se modesti. È questo, ad esempio, il caso della maggior parte degli insediamenti per la logistica, che stanno modificando radicalmente alcune porzioni dell'Adda-Martesana e della sua rete infrastrutturale, come anche il caso delle cascine e degli edifici rurali, per i quali esistono molteplici progetti di recupero testimonianza di una crescente attenzione alla valorizzazione degli spazi aperti e del paesaggio agricolo.

Il panorama degli interventi in atto può essere sinteticamente ricondotto ad alcune tipologie.

Grandi interventi di rilevanza metropolitana. Si tratta di grandi progetti per i quali la destinazione o finalizzazione prevalente è quella **produttiva di eccellenza**. Questi prevedono, ad esempio, la realizzazione di parchi scientifici o tecnologici, poli univer-

grandi progetti



- recupero cascine storiche
- aree di recupero e trasformazione urbana

1. gorgonzola_riqualificazione ospedale
2. gorgonzola_recupero villa serbelloni
3. gorgonzola_parco scientifico tecnologico
4. melzo_riqualificazione ospedale
5. cassano d'adda_riqualificazione ospedale
6. cassano d'adda_tecnoparco - ex linificio nazionale
7. vaprio d'adda_riqualificazione ospedale
8. bussero_auditorium comunale
9. cernusco sul naviglio_polo universitario
10. cernusco sul naviglio_Contratto di Quartiere II
11. vimodrone_recupero villa torre
12. vimodrone_comparto nord/ovest
13. inzagio_recupero villa
14. rodano_recupero pio albergo trivulzio
15. pessano con bornago_recupero area R12 e R14

16. pioltello_Contratto di Quartiere II
17. pioltello_PII via del santuario
18. pioltello_progetto malaspina - ex BICA
19. pioltello_recupero polo chimico
20. segrate_interporto FS
21. segrate_villaggio dello sport
22. segrate_area ex IBM - nuova polarità commerciale/direzionale
23. segrate_centro commerciale ellisse
24. segrate_santa monica

Fonte: Provincia di Milano, 2006



temi e progetti | trasformazioni urbane

martesana-adda

sitari, grandi insediamenti commerciali, centri direzionali e di servizio, non escludendo quote più o meno rilevanti di residenza e di altre funzioni. Si pensi al polo universitario di Cernusco (rilevante soprattutto per le possibili ricadute in termini di sviluppo dell'area), alle aree per il polo tecnologico di Gorgonzola, alla trasformazione commerciale della ex sede IBM di Segrate, connessa alla creazione del villaggio sportivo, alla rifunzionalizzazione del polo chimico di Melzo, alla realizzazione del "Tecnoparco" a Cassano d'Adda, ecc. Fra i grandi interventi occorre poi menzionare il progetto per il potenziamento dell'interporto di Segrate e il polo terziario/residenziale BICA di Segrate.

Interventi di rilevanza metropolitana a prevalente specializzazione residenziale. Si tratta di operazioni di dimensioni rilevanti a prevalente **specializzazione abitativa** di nuova costruzione o recupero. Si pensi per il recupero ai Contratti di Quartiere II di Pioltello e Cernusco e, più in generale, ad alcune iniziative per la valorizzazione dei centri storici e il recupero di alcuni quartieri realizzati nell'immediato dopoguerra. Per quanto invece riguarda le nuove edificazioni si pensi agli interventi promossi a Pessano con Bornago, Cernusco sul Naviglio, Pioltello, quelli di Segrate, il comparto nord-ovest di Vimodrone, oramai quasi terminato, ed altri ancora. In questi casi, la funzione residenziale non è mai esclusiva, ed è sempre accompagnata da una quota non irrilevante di altre destinazioni.

Valorizzazione di beni architettonici e cascine. Si tratta di interventi poco rilevanti sotto il profilo dimensionale ma di grande significatività se considerati complessivamente e per l'importanza delle attività che si insediano. La destinazione prevalente è, generalmente, servizi pubblici e residenza.

Servizi ospedalieri e sanitari. Progetti di potenziamento e riorganizzazione delle strutture ospedaliere

di Melzo, Gorgonzola, Cassano d'Adda e Vaprio d'Adda.

Un compendio più completo di interventi, indirizzi e politiche che hanno rilevanza per il sistema insediativo è quello proposto nell'Atlante dei progetti redatto in occasione del Piano d'area ed ora in via di approvazione da parte delle amministrazioni comunali. Nella scheda di pagina seguente viene proposto un abaco riassuntivo delle indicazioni proposte dal Piano d'area Adda-Martesana (cfr. scheda piano d'area).



> UN TERRITORIO CHE SI VUOLE PENSARE COME UNA CITTÀ

1. Servizi di qualità per i cittadini

a. strumenti di coordinamento formalizzati per lavorare a una offerta di qualità per il territorio e per unire le forze

avviare il piano dei servizi, a partire dalla discussione aperta attorno al protocollo SCAR Navigli; attivare una specifica relazione tra la riorganizzazione della mobilità e il tema dei servizi ospedalieri, in collaborazione con l'ASL;

firmare protocollo d'intesa specifico tra il Trezzese e l'Amministrazione provinciale per affrontare gli effetti indotti dalla istituzione della nuova Provincia di Monza e Brianza;

avvio di una riflessione sul tema della istituzione del Circondario come strumento di consolidamento della cooperazione intercomunale;

promuovere una valutazione d'area della possibilità di fare di alcune cave poli di servizi intercomunali pubblici o d'uso pubblico ad alta qualità ambientale;

promuovere un ragionamento sulla attivazione di forme di coordinamento nel campo dei servizi a carattere ambientale e tecnologico.

b. alcune funzioni sovracomunali da consolidare/mettere a disposizione/potenziare

aprire alla fruizione intercomunale poli di servizi.

2. Funzioni qualificanti di rango metropolitano

a. alcune occasioni pubbliche metropolitane da non perdere

strutturare una offerta di funzioni di qualità, con particolare attenzione all'Università, lungo l'asta della MM2 e della Martesana, avviando progetti strategici.

b. governare l'insediamento delle funzioni di rango metropolitano e lavorare a progetti integrati attorno al costituirsi di nuove centralità

gestire le domande di funzione terziarie, direzionali, commerciali e fruitive negli ambiti ad alta accessibilità, promuovendo iniziative articolate e di qualità, lavorando con il metodo della perequazione intercomunale, contrastando operazioni poco qualificanti, promuovendo la costituzione di nuove centralità. Ripensare come luoghi di accesso al territorio, ai parchi e ai servizi, alcune delle nuove centralità e lavorare alla loro riqualificazione e integrazione territoriale.

c. adottare una strategia d'area contro l'insediamento di nuovi impianti tecnologici a servizio della regione urbana

L'area rivendica il proprio ruolo di qualità e pertanto non intende ospitare impianti tecnologici espulsi da Milano, che possa nuocere alla propria qualità ambientale. Si ritiene comunque necessario promuovere un coordinamento dei Sindaci per gestire le localizzazioni a livello intercomunale, anche contemplando meccanismi perequativi.

> UN TERRITORIO CHE VUOLE LAVORARE SULLA PROPRIA QUALITÀ COME RISORSA A CARATTERE MULTIPLO

1. Il patrimonio storico da cui ripartire

a. Centri storici a cui ritrovare ruolo e da difendere in maniera innovativa dalla perdita di funzioni

ripensare le politiche di tutela dei centri storici, continuando a investire su di essi per mantenerli vitali con politiche mirate al sostegno del commercio dei servizi locali.

b. un patrimonio di cascine da recuperare in maniera sostenibile e per la valorizzazione del territorio

avviare progetti di riqualificazione delle cascine per valorizzazione fruitiva locale.

c. un patrimonio artistico da qualificare e rendere fruibile

aprire al territorio il patrimonio di ville e beni esistenti, ricercando nuove forme di interazione tra pubblico e privato e strutturando un circuito turistico integrato di offerta museale diversificata ma coordinata a tema.

d. mettere in rete l'offerta culturale e ricreativa, in collaborazione anche con le associazioni e favorendo la costituzione di fondazioni

valorizzare le risorse presenti costruendo iniziative adeguate di comunicazione e integrazione. Mettere in rete e gestire le iniziative mature e promuoverne di innovative, selezionando alcune chiavi tematiche.

2. La rete dei parchi da allargare

a. procedere nella costruzione di una rete dei territori tutelati, anche a partire dal riconoscimento dei corridoi ecologici promossi dalla Provincia

partire dai corridoi ecologici promossi dal PTCP e eliminare le soluzioni di continuità tra i parchi esistenti, anche attraverso l'istituzione di un tavolo di coordinamento progettuale e gestionale tra i parchi sovracomunali.



b. pensare a nuove forme di gestione dei parchi e delle risorse ambientali e fruibili che riducano le difficoltà dei comuni nella loro gestione e istituzione
 promuovere nuove forme di ampliamento e gestione dei parchi in un'ottica intercomunale, di integrazione e con l'eventuale coinvolgimento di soggetti privati.

3. La residenza da orientare verso la qualità

a. governare le pressioni insediative a carattere residenziale

governare e impedire la crescita residenziale nei territori non urbanizzati,

attivare un dialogo con il Comune di Milano sul mercato immobiliare e i processi di filtering out dal capoluogo;

riconoscere ruolo strategico alle risorse ambientali valorizzate e mantenute dai comuni, attribuendo loro parte dei proventi derivanti da sperimentazioni di tipo perequativo.

b. gestire qualitativamente la nuova crescita/ fare pagare la qualità dell'abitare

lavorare a gestire attivamente la crescita, chiedendo opere di urbanizzazione di qualità, verde, servizi e adottando regole di sostenibilità per il patrimonio edilizio, puntando comunque sempre a dare vita a "parti di città".

promuovere nuove tipologie abitative capaci di dare risposta alle domande emergenti di residenza.

c. Difendere le fasce di popolazioni deboli da meccanismi di valorizzazione immobiliare e progressiva espulsione

promuovere forme di tutela delle fasce più deboli attraverso la promozione di edilizia convenzionata o altre cornici.

attivare un coordinamento progettuale con il Comune e la Provincia di Milano sui temi del disagio abitativo, provando a esercitare uno sguardo più ampio sulla intera regione urbana milanese.

4. L'agricoltura da sostenere come risorsa per il territorio

a. tutelare attivamente e valorizzare il patrimonio agricolo: adottare regole e politiche di sostegno per le aree agricole

dare identità al territorio non costruito; lavorare ad attribuire un ruolo nei PGT alle zone agricole capaci in modo da ridurre la frammentazione;

promuovere forme di sostegno e produrre regole progettuali capaci di re-interpretare il paesaggio tradizionale.

> UN TERRITORIO CHE VUOLE RAGIONARE STRATEGICAMENTE SULLE PROPRIE VOCAZIONI E ASSICURARE AL PROPRIO SISTEMA ECONOMICO LOCALE MARGINI DI CRESCITA E STANDARD DI FUNZIONAMENTO

1. Politiche e strategie di rilancio e governo degli spazi produttivi capaci di rendere sostenibile e di qualità il futuro del sistema economico locale

a. rilanciare una rappresentanza strutturata del territorio attorno a un'agenzia di sviluppo locale, capace di sostituire il vuoto creato dalla eliminazione del distretto, produrre strategie e coordinare politiche e azioni di sostegno al tessuto produttivo locale

riconoscere le molteplici vocazioni, rappresentare i problemi e le risorse dell'area, organizzare strategie.

b. riqualificazione degli spazi della produzione esistente e rilocalizzazione dell'improprio

promuovere occasioni di riqualificazione delle aree produttive e consolidare e fare conoscere le esperienze in atto: servizi, certificazione ambientale.

c. promozione di forme di perequazione territoriale per la realizzazione di aree produttive attrezzate di qualità

accordo quadro per la sperimentazione di meccanismi di perequazione territoriale, sulla base di una matrice di localizzazione condivisa; individuazione di ambiti locali e sovra locale di concentrazione delle nuove aree produttive, puntando alla riqualificazione di quelle dismesse;

2. Regole e occasioni per governare i processi della logistica

a. produrre a livello d'area regole e quadro strategico delle localizzazioni, evitando il consumo di territorio agricolo non urbanizzato

gestire la domanda insediativa della logistica promuovendo regole e strategie localizzative d'area, proponendosi di ospitare solo logistica di qualità e in sintonia con la domanda del sistema produttivo locale e senza mettere in gioco territorio non urbanizzato.

b. adottare meccanismi di compensazione per localizzazione logistica recuperando aree dismesse

riutilizzare aree dismesse ad alta accessibilità e con alti costi di recupero, ricorrendo anche a meccanismi perequativi, piuttosto che impegnare nuove aree.



2.2 Interventi per le infrastrutture

Strategie metropolitane e grandi progetti: decisioni esogene

Come noto, l'assetto delle reti di mobilità della Provincia di Milano è caratterizzato da una struttura marcatamente radiocentrica che, all'approssimarsi del capoluogo, si attesta sull'anello stradale delle tangenziali e sulla cintura ferroviaria milanese.

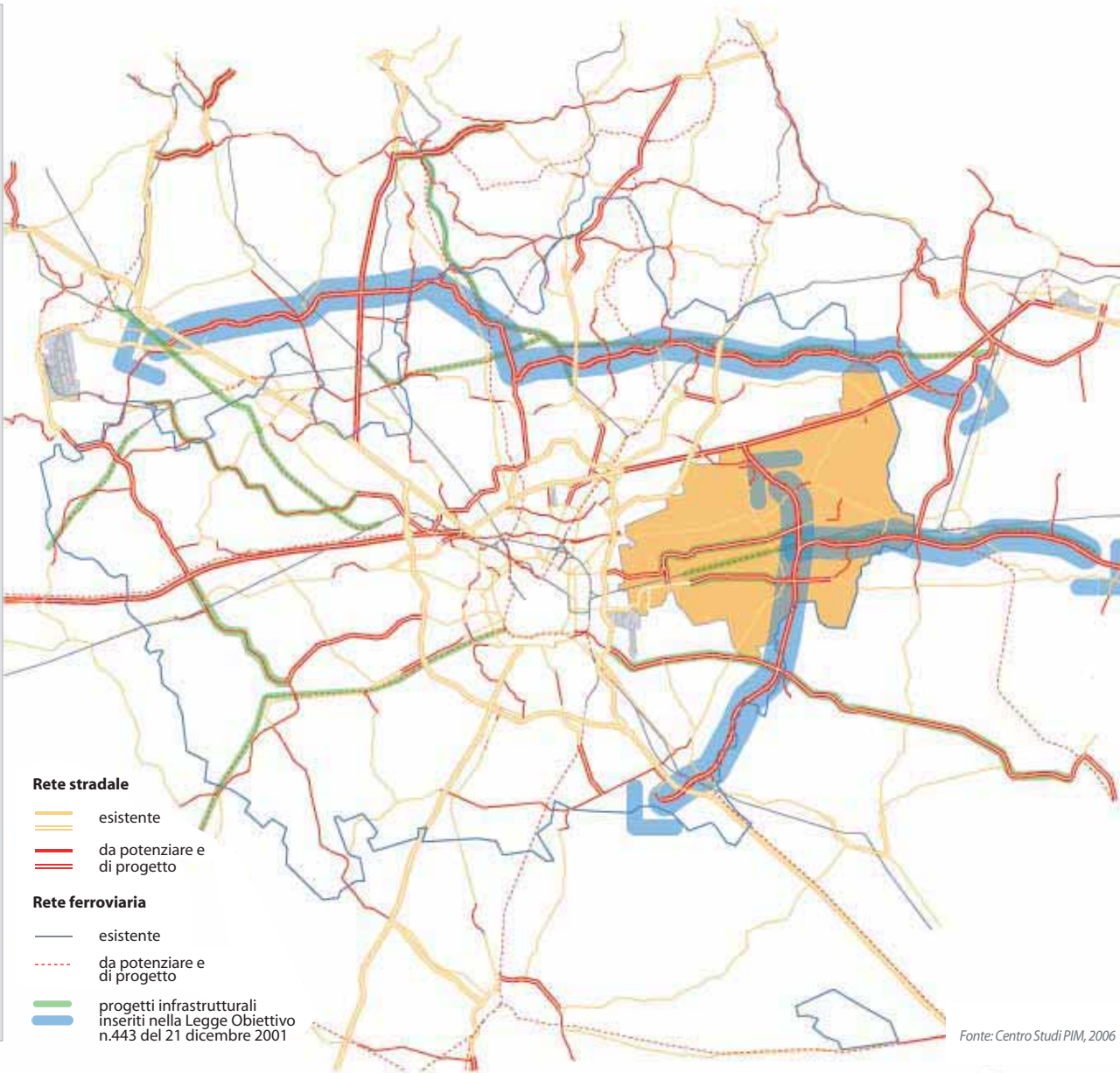
Al contrario, allontanandosi dall'area centrale, le connessioni trasversali diventano più rare ed è proprio tale configurazione che contribuisce a peggiorare la situazione di grave congestione di tutte le direttrici, in particolare quelle radiali. Ad esse, infatti, viene demandato il compito di smaltire traffici di natura e con destinazioni differenti, che, in mancanza di un'adeguata struttura della maglia, tendono a gravitare ulteriormente, e talvolta inutilmente, sul nodo centrale dell'area metropolitana.

A tutto ciò si aggiunge una generale condizione di **inadeguatezza delle prestazioni tecniche** di molti itinerari, che, per quanto riguarda le direttrici stradali, si trovano ormai ad attraversare un denso susseguirsi di aree urbane, con inevitabili ricadute, sia sulla fluidità di scorrimento veicolare, che sulla vivibilità dei luoghi.

Difronte a questo scenario, emerge la necessità di **attuare una riorganizzazione complessiva delle reti**, secondo criteri di pianificazione che interessino tutti i livelli della mobilità, ne considerino le reciproche sinergie, si integrino e risultino compatibili con il sistema territoriale e ambientale. La logica di base riguarda l'**individuazione di sistemi** che consentano di :

- > assicurare una adeguata gerarchizzazione degli assi, che risponda maggiormente alle esigenze di relazione sul territorio;

grandi progetti infrastrutturali



- > allontanare i traffici di transito dall'area centrale, già interessata da una propria elevata quota di spostamenti in ingresso;
- > integrare tra loro le diverse modalità di trasporto, potenziando i nodi di interscambio;
- > favorire forme di mobilità sostenibile e meno impattanti, da un lato, promuovendo il trasferimento modale verso il trasporto pubblico, e dall'altro, sostenendo progetti infrastrutturali territorialmente e ambientalmente compatibili.

Rete stradale

Le principali strategie di intervento riguardano:

- > il potenziamento delle principali direttrici radiali esistenti, con opere prevalentemente in sede, per rendere più efficienti i collegamenti in avvicinamento al capoluogo (A4, A9, SS36, Paullese, Cassanese, Rivoltana, SP114, varianti al Sempione e alla Varesina);
- > la riqualificazione puntuale della maglia viaria diffusa, per aumentare la sicurezza, migliorare gli attraversamenti urbani, rendere più fluide e incrementare le connessioni trasversali;
- > la realizzazione di nuovi tronchi autostradali, con andamento prevalentemente trasversale, di valenza strategica per l'intera Lombardia e tutto il Nord Italia la cui attuazione è ancora subordinata al raggiungimento del necessario consenso delle realtà territoriali coinvolte: Pedemontana, Tangenziale Est Esterna, BreBeMi. Questi sono, come noto, i progetti al tempo stesso più rilevanti e di più difficile realizzazione, sia per la loro natura e l'impatto che determinano sul territorio e le comunità locali, sia per il numero dei decisori coinvolti e i riflessi che comportano, che vanno bene al di là dell'ambito di competenza del PTCP. In questo senso possono essere definiti **progetti esogeni**.

Rete ferroviaria

Gli interventi attengono, sia ad aspetti infrastrutturali, che al servizio offerto, con gli obiettivi di:

- > liberare "tracce" per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale, grazie alla realizzazione delle nuove linee ad Alta Capacità (direzione Bologna, Torino, Venezia, Gottardo) e il potenziamento di quelle radiali esistenti (Milano-Pavia, Milano-Mortara, Rho-Gallarate);
- > allontanare i traffici merci dal "nodo milano" verso un più esterno sistema di "gronde" (FNM Saronno-Seregno, Vanzaghella-Novara e RFI Seregno-Bergamo);
- > offrire un servizio qualitativamente migliore, ammodernando e completando la rete suburbana (FNM Milano-Asso, RFI Monza-Molteno, Secondo Passante), realizzando adeguate aree di interscambio ed attuando un orario di tipo cadenzato;
- > rafforzare le opportunità offerte dal trasporto pubblico di tipo metropolitano, estendendo le linee esistenti o previste oltre ai confini comunali di Milano.



Interventi per l'ambito

Le opere previste riguardano prevalentemente interventi di **riqualificazione e potenziamento** della rete stradale radiale esistente, al fine di rendere più agevole la circolazione in accesso all'area milanese (anche per le provenienze esterne), e di migliorare le condizioni di vivibilità delle aree urbane attraversate. A ciò si affianca il dibattito in merito alle **scelte più opportune e condivise** per il miglioramento delle **relazioni in senso trasversale** (con orientamento nord- sud), che implicano, da un lato, il rafforzamento dell'offerta infrastrutturale per le relazioni di transito, dall'altro, lo sviluppo della mobilità pubblica per gli spostamenti locali, integrata con la rete ferroviaria e metropolitana esistente.

A) Potenziamento della SP103 Cassanese

L'obiettivo dell'intervento è quello di aumentare le caratteristiche prestazionali di una delle principali direttrici di accesso all'area metropolitana, grazie al raddoppio, prevalentemente in sede, della carreggiata tra Pioltello e Melzo.

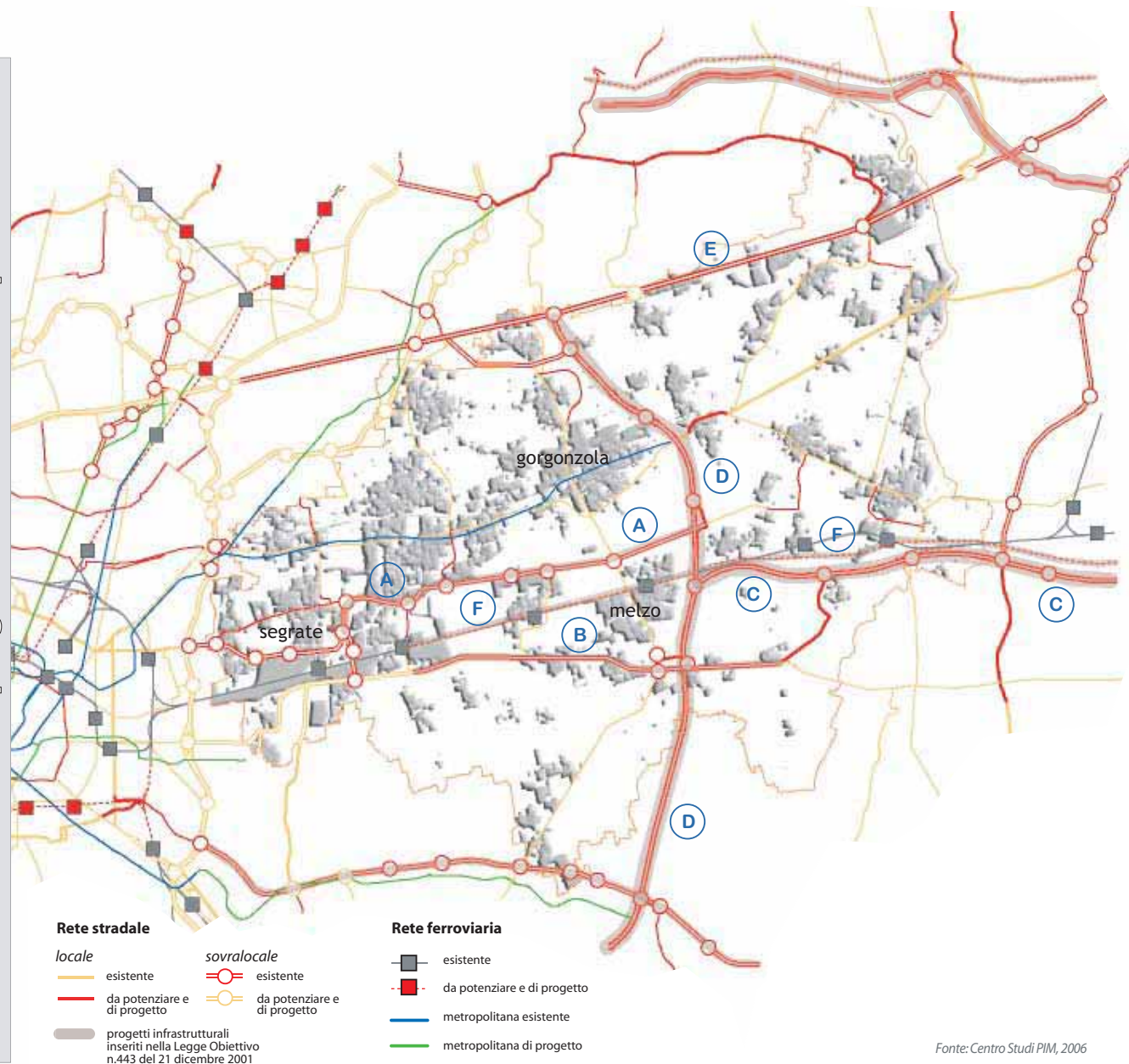
Nella tratta più prossima a Milano, l'intervento si inquadra nel "Protocollo d'intesa per il completamento del Centro intermodale di Segrate e delle opere connesse" (2001), che contempla:

- > il potenziamento dello svincolo di Lambrate sulla Tangenziale est di Milano e il completamento della cosiddetta "viabilità speciale" di Segrate, in carico alla concessionaria Serravalle s.p.a che sta già aggiudicando i lavori;

- > la prosecuzione verso est del tratto in variante fino a Pioltello, con sistemazione della rete viaria minore, in carico alla Provincia di Milano;

- > l'ipotesi, ancora allo studio, di un nuovo collegamento tra la "viabilità speciale" prima menzionata e la Rivoltana, con scavalco della ferrovia.

progetti infrastrutturali per l'ambito



Fonte: Centro Studi PIM, 2006



Gli altri interventi previsti dal citato Protocollo d'intesa, invece, relativi al raddoppio in sede fino alla Cerca all'altezza di Melzo e alla realizzazione delle varianti alla SP121 a Pioltello e Cernusco, sono rubricati fra le opere connesse del progetto BreBeMi. L'assoluta necessità di potenziare la Cassanese suggerisce però la necessità di definire in modo diverso le competenze e la tempistica, sia per la predisposizione del progetto, che per l'esecuzione dei lavori. Per quanto riguarda il tratto di SP103 ad est della Cerca, è prevista, nell'ambito del progetto della Tangenziale est esterna, una variante a doppia carreggiata a nord dell'abitato di Melzo, che si innesterà su quella recentemente realizzata a nord di Pozzuolo, che a sua volta prosegue fino alla variante alla SP180 in fase di realizzazione ad est di Inzago.

B) Potenziamento della SP14 Rivoltana

Il raddoppio della carreggiata della Rivoltana consentirà di migliorare la percorrenza di un altro importante asse di penetrazione in Milano, distribuendo più facilmente i traffici provenienti dai territori ad est dell'area metropolitana (in sinergia con il potenziamento della Cassanese di cui sopra).

Il tratto più prossimo al capoluogo è già a carreggiate separate, e pertanto i lavori riguarderanno soprattutto il potenziamento della tratta tra Rodano e Trucazzano, dove non sono però necessarie caratteristiche di efficienza analoghe a quelle richieste per la parallela SP103.

L'intervento è stato ricompreso tra le opere connesse al progetto BreBeMi, sebbene, anche in questo caso, l'importanza strategica del potenziamento della Rivoltana consigli ulteriori approfondimenti in merito a competenze e tempistica di progettazione ed esecuzione dei lavori.

C) BreBeMi

Si tratta di uno dei progetti di scala regionale "esogeni", in quanto il PTCP si limita a recepirne la previsione.

L'opera consiste in un nuovo itinerario autostradale tra Brescia e Milano, il cui progetto preliminare è stato approvato, con prescrizioni nell'ambito delle procedure della Legge obiettivo, dal CIPE. I nodi da sciogliere sono ancora molti: da un lato quelli legati al raggiungimento del più ampio consenso da parte degli enti territoriali coinvolti, dall'altro quelli legati al reperimento delle risorse finanziarie necessarie, ben superiori rispetto alle previsioni iniziali.

L'intervento autostradale dovrà essere accompagnato da una serie di opere connesse, le più importanti delle quali riguardano le tratte in avvicinamento all'area milanese: l'efficacia del nuovo collegamento è infatti subordinata al potenziamento delle radiali esistenti (Cassanese e Rivoltana) che consentiranno di distribuire "a pettine" i flussi diretti verso il capoluogo lombardo.

D) Tangenziale est esterna

Anche questo intervento si configura come uno dei progetti "esogeni" rispetto alle competenze del PTCP.

Il progetto preliminare del nuovo itinerario autostradale tangenziale (che collega la A4 con la A1) è stato approvato con prescrizioni da parte del CIPE nell'ambito delle procedure della Legge obiettivo. La Regione Lombardia ha recentemente avviato l'Accordo di Programma tra gli enti interessati alla realizzazione per valutare anche un più generale potenziamento dell'intero sistema della mobilità nell'Est-Milano.

La Provincia di Milano ed i Comuni che in rappresentanza di tutti quelli interessati parteciperanno all'Accordo di Programma ripongono grandi aspettative proprio in quest'ultimo aspetto, in quanto la soluzione dei problemi della mobilità dell'intero comparto è perseguibile solo operando su più fronti e in modo integrato. Ossia, da un lato, individuando soluzioni per il nuovo tracciato tangenziale che sia più condiviso dalle realtà locali e di minor impatto per l'ambiente, dall'altro, promuovendo tutti gli interventi sulla viabilità minore e il trasporto pubblico necessari e conseguenti alla definizione di una strategia più ampia ed articolata.

E) Quarta corsia A4 Milano-Bergamo

Sono attualmente in corso i lavori per l'ampliamento di una delle più trafficate direttrici stradali dell'est milanese, che consentiranno di alleggerirne lo stato di congestione.

F) quadruplicamento della tratta ferroviaria Pioltello-Treviglio

Questa opera, per la quale sono in corso i lavori, è parte integrante del più ampio intervento di realizzazione della nuova linea ad Alta Capacità Milano - Venezia. Notevoli sono le ricadute alla scala metropolitana e regionale, poiché la disponibilità di nuovi binari consentirà di separare il servizio veloce da quello regionale e suburbano, aumentando l'efficienza di entrambi.

Già i primi interventi realizzati in tal senso (apertura del Passante ferroviario di Milano e quadruplicamento della tratta fino a Pioltello) hanno consentito di attivare alcune tratte del servizio Suburbano (linea S5 Varese - Pioltello), migliorando l'offerta di trasporto pubblico dell'area.



L'ulteriore potenziamento del Servizio ferroviario regionale fino a Treviglio (linea S6-Novara-Treviglio) dovrà essere accompagnato da adeguati interventi di valorizzazione delle stazioni e dei nodi di interscambio (quelle esistenti e quella prevista a Pozzuolo Martesana), migliorandone l'accessibilità (privata e pubblica), anche in funzione del ruolo attribuito a ciascuna di esse dal servizio svolto.

G) progetti per la riqualificazione delle stazioni extraurbane lungo la metropolitana M2

Questi interventi, per i quali la Provincia di Milano ha già predisposto gli studi di fattibilità (con il coinvolgimento della Regione e dei Comuni interessati), riguardano la riorganizzazione complessiva delle stazioni in termini di accessibilità (veicolare, ciclabile e pedonale con abbattimento delle barriere architettoniche) e della realizzazione di aree di interscambio (parcheggi, servizi e funzioni strategiche localizzabili nelle aree limitrofe).

L'obiettivo è quello di aumentare il raggio di influenza delle stazioni stesse e di migliorare l'efficienza e l'appetibilità del servizio.

In questo quadro dovranno essere realizzati anche altri interventi riguardanti l'integrazione del servizio metropolitano con quello del trasporto pubblico locale su gomma, prevedendo un'adeguata riorganizzazione delle linee di adduzione alle aree di interscambio.



2.3 Progetti per gli spazi aperti

Parchi, progetti di fruizione, rete ecologica

Le aree complessivamente destinate a parchi di rilevanza sovracomunale hanno una estensione di **2,8 kmq**, corrispondono a circa il **2%** dell'intero territorio dell'ambito ed interessano quasi il **6%** del territorio ineditificato.

Il **Parco Sud** e il **Parco Adda Nord** ne rappresentano i “**capisaldi**”, all'interno dei quali sono ancora presenti episodi di notevole valore naturalistico, come le sorgenti della Muzzetta nel Parco Sud o le residue aree boschive lungo l'Adda; su di essi si innesta un sistema di **aree protette** (PLIS già istituiti o in fase di istituzione) estremamente differenziato, che riguarda tanto i **corsi d'acqua** (Parchi del Rò Vallone e del Molgora) che, in particolare nella porzione di territorio più vicina al capoluogo, i residui **spazi agricoli ed ineditificati** (Parco delle Cascine a Pioltello, Parco delle Cave a Cernusco sul Naviglio).

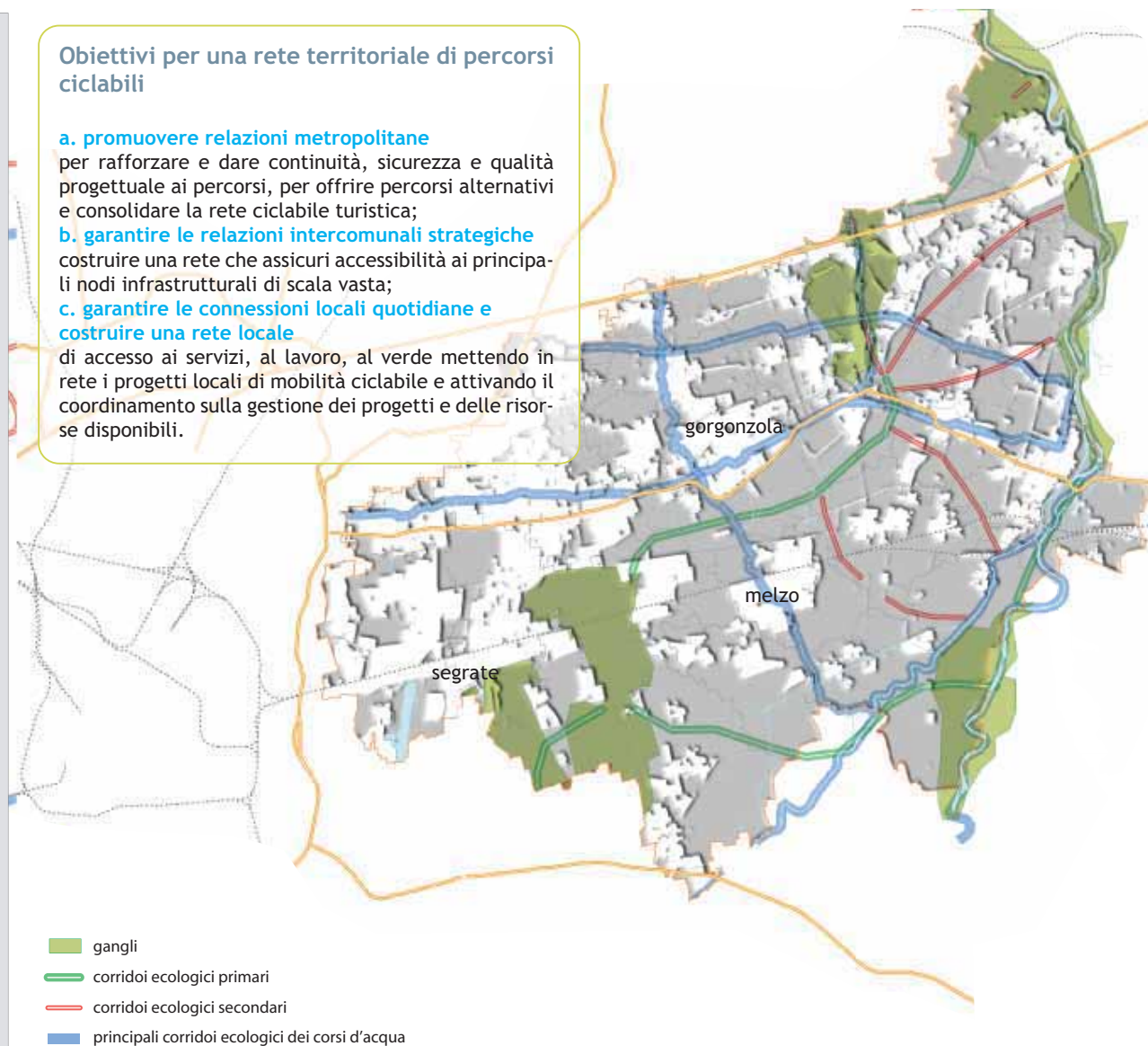
Il Piano d'area, a partire dai corridoi della rete ecologica del PTCP, propone il **consolidamento** e l'**estensione** della rete dei **territori tutelati** finalizzata ad eliminare le soluzioni di continuità tra i parchi esistenti e a promuovere più efficaci modalità di gestione mediante un “tavolo di coordinamento” tra i parchi sovracomunali.

Moltissime sono le **iniziative pubbliche** in atto o già programmate per **valorizzare e favorire l'effettiva possibilità di una fruizione “a rete” del ricco patrimonio ambientale dell'area**: dalla realizzazione di passerelle per il superamento dei tracciati infrastrutturali (Segrate, Pioltello, Trezzo) alla sistemazione delle strade alzaie lungo il Martesana, la Muzza, il Villaresi e l'Adda (Cernusco sul Naviglio, Cassina de' Pecchi, Cassano, Inzago, Vaprio d'Adda, Trezzo d'Adda), al recupero o all'acquisizione degli edifici

rete ecologica PTCP

Obiettivi per una rete territoriale di percorsi ciclabili

- promuovere relazioni metropolitane** per rafforzare e dare continuità, sicurezza e qualità progettuale ai percorsi, per offrire percorsi alternativi e consolidare la rete ciclabile turistica;
- garantire le relazioni intercomunali strategiche** costruire una rete che assicuri accessibilità ai principali nodi infrastrutturali di scala vasta;
- garantire le connessioni locali quotidiane e costruire una rete locale** di accesso ai servizi, al lavoro, al verde mettendo in rete i progetti locali di mobilità ciclabile e attivando il coordinamento sulla gestione dei progetti e delle risorse disponibili.



Fonte: PTCP vigente.

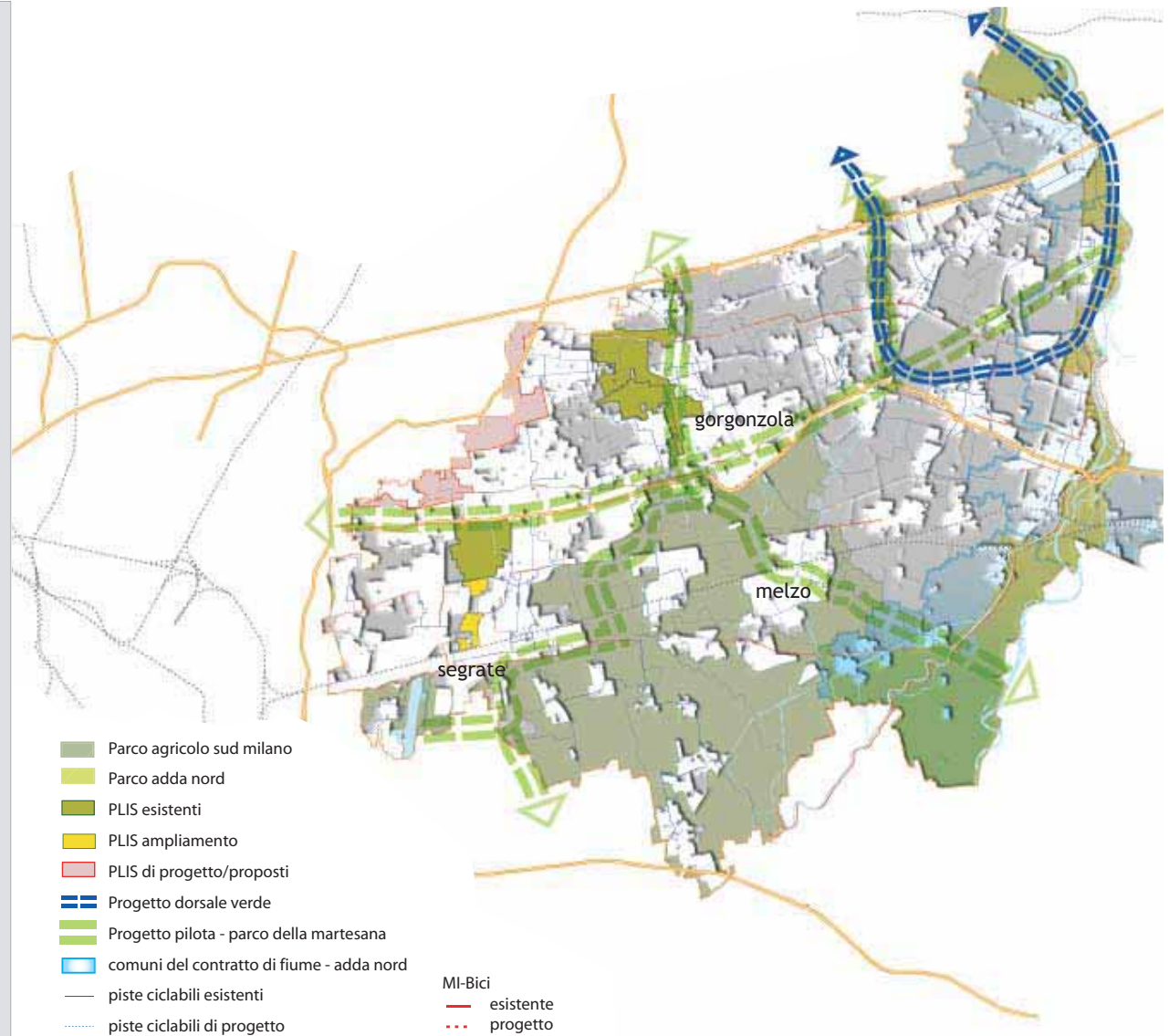


che testimoniano la complessa storia di questi territorio, come cascina Gogna a Bussero, villa Aitelli e il suo parco a Inzago, la vecchia filanda Gavazzi e villa Alari Visconti a Cernusco o la casa del custode delle acque a Vaprio d'Adda. Ancora, il recente progetto pilota promosso dalla Regione Lombardia e dalla società Navigli Lombardi Scarl per la forestazione e lo sviluppo di insediamenti sostenibili.

Queste iniziative sono spesso strettamente legate ai numerosi interventi che riguardano lo sviluppo e il **potenziamento della rete della ciclabilità**, strutturata a partire dal percorso di interesse regionale lungo il Naviglio del Martesana (per il quale si propone l'estensione fino a Vaprio e Trezzo d'Adda), che ha trovato una prima sintesi nel progetto Mi-Bici. Particolarmente ricco è l'elenco di iniziative per la ciclabilità censite dall' "Atlante dei progetti" del Piano d'area (cfr. box pagina precedente)

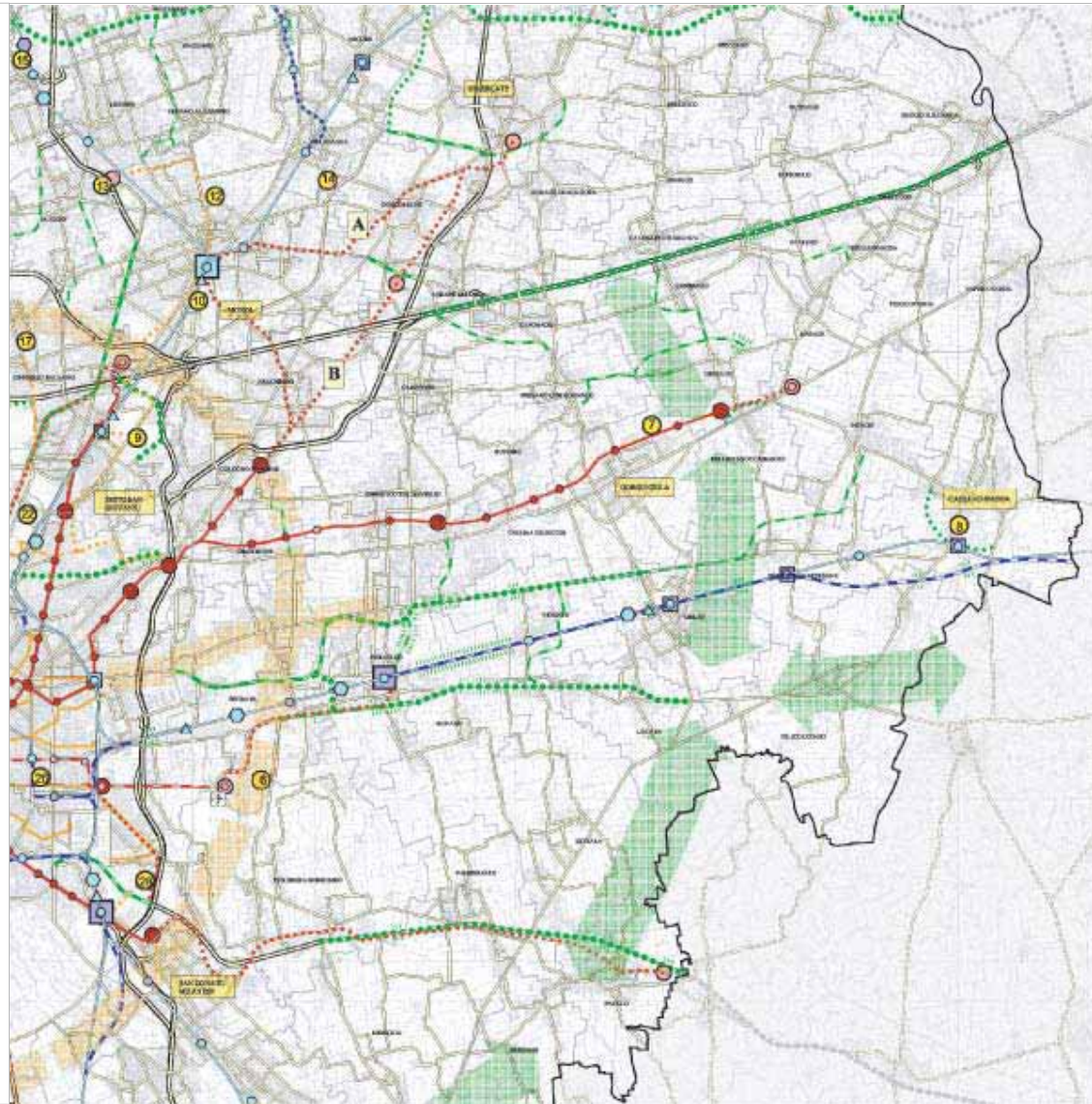
I numerosi progetti e la molteplicità degli attori coinvolti se, da un lato, testimonia la crescente attenzione delle comunità locali per la valorizzazione e l'uso degli spazi aperti e del patrimonio storico, paesaggistico e ambientale, fa emergere con evidenza, dall'altro, l'esigenza di un coordinamento delle iniziative; esigenza alla quale i Comuni dell'area si propongono di rispondere mediante un insieme di azioni integrate: ricostruendo la rete del sistema ambientale e degli spazi aperti dell'area, consolidando la maglia della rete ecologica del PTCP e proponendo il progetto pilota del **Parco del Martesana** (cfr. scheda Parco del Martesana) come "figura percepibile e comunicabile" che mette in relazione e reinterpreta gli episodi e le potenzialità di maggiore interesse.

valorizzazione del territorio



Fonte: Provincia di Milano, 2006.





Sistema Insediativo

Centri di rilevanza sovramunicipale

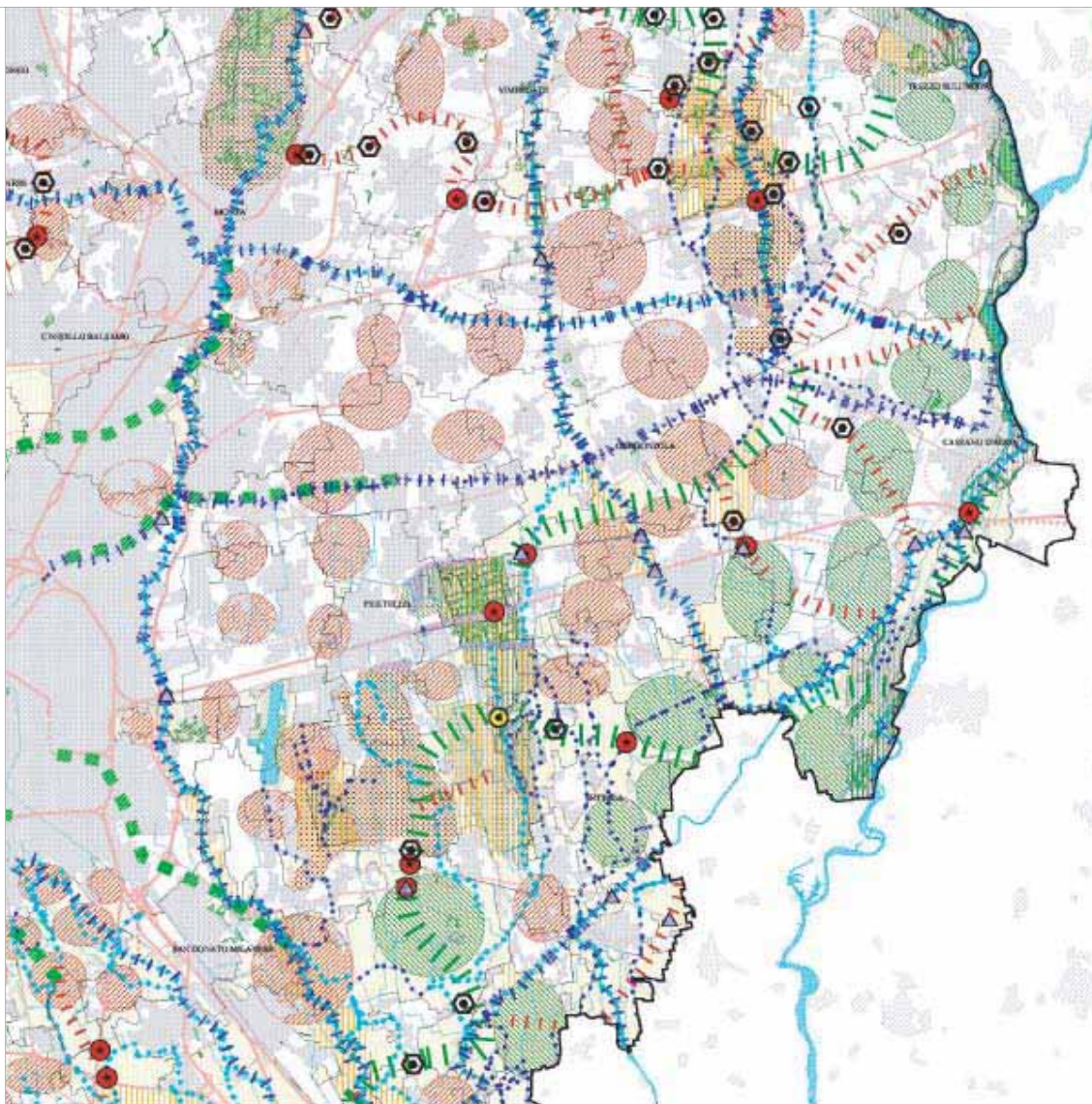
Aree e interventi di rilevanza sovramunicipale

- 1 Polo tecnologico multifunzionale - Cerro Maggiore
- 2 Centro polifunzionale - Turbigo
- 3 Polo Universitario - Abbiategrasso
- 4 Centro multifunzionale - Assago
- 5 Area Cascina Nuova - Rozzano
- 6 Polo ricreativo-sportivo Idropark - Segrate
- 7 Area Cascina Vergani - Gorgonzola
- 8 Tecnoparco - Cassano d'Adda
- 9 Area multifunzionale ex Falck - Sesto S. Giovanni
- 10 Ambito di trasformazione urbana ex Fossati Lamperli ed ex TFM - Monza
- 11 Polo culturale, servizi, attrezzature sportive sovramunicipali - Villa Reale e Parco - Monza
- 12 Centro servizi polifunzionali - Monza
- 13 Area ex Lombarda Petroli - Villasanta
- 14 Centro universitario-tecnologico - Desio
- 15 Centro servizi-terziario - Seregno
- 16 Museo della fotografia - Cinisello Balsamo
- 17 Polo tecnologico-produttivo - Comuni di Cesano M. Ceriano L. - Lambiate - Bovisio M.
- 18 Polo culturale e di servizi - Castellazzo di Bollate
- 19 Polo fieristico estemo - Rho - Pero
- 20 Area ex Alfa Romeo - Arese
- 21 Progetto Bicocca-Ansaldo-Università Statale - Milano
- 22 Politecnico di Milano (Bovisa)
- 23 Funzioni istituzionali e Centro per la moda e design Milano - (Garibaldi - Repubblica)
- 24 Progetto Portello - Milano (Fiera)
- 25 Grande biblioteca - Milano (Porta Vittoria)
- 26 Cittadella del sapere - Milano (Sanf'Ambrogio)
- 27 Centro congressi - Milano (Rogoredo)
- 28 Area strategica Olona - Area Legnase

Sistema Infrastrutturale

- Aerporti
 - Stazioni ferroviarie
 - Scali merci
 - Terminali intermodali o logistica roccarda
 - Ferrovie
 - Metropolitane
 - Forme della metropolitana
 - Sistemi di trasporto pubblico e guida veicolare
 - Intersezioni con caratteristiche di intermodalità di scolline
 - Intersezioni di rilevanza sovramunicipale
 - Intersezioni con la rete metropolitana
 - Stade
 - Alternative di tracciato
 - Confine provinciale
 - Confine comunale
 - Principali intersezioni delle reti infrastrutturali previste e/o programmate con i gangli della rete ecologica e i corridoi ecologici
- Note:**
 Le indicazioni al di fuori dei confini provinciali hanno mero valore indicativo, e sono funzionali alla comprensione dell'assetto delle reti.
 Ulteriori indicazioni su aree ed interventi di rilevanza sovramunicipale sono contenute nei capitoli 3 e 4 della "Relazione generale".
 L'individuazione puntuale delle aree ed interventi di rilevanza sovramunicipale è indicativa e riservata per la definizione di dettaglio alla fase operativa degli interventi.





Le immagini pubblicate in questa e nella pagina precedente sono gli estratti per il territorio qua considerato della tavola n. 4 del PTCP oggi vigente. La prima tavola definisce il quadro complessivo del progetto per l'ambiente: ad esempio la rete ecologica nelle sue diverse declinazioni; le zone "peri" ed "extra" urbane di cui all'art. 61 le connessioni verde, i corsi d'acqua minori, le aree boscate e altre prescrizioni di dettaglio. La tavola pubblicata nella pagina precedente fornisce indicazioni circa il sistema infrastrutturale e insediativo (rete infrastrutturale esistente e di progetto, progetti di rilevanza sovracomunale, ecc.) gi  commentate nei capitoli antecedenti.

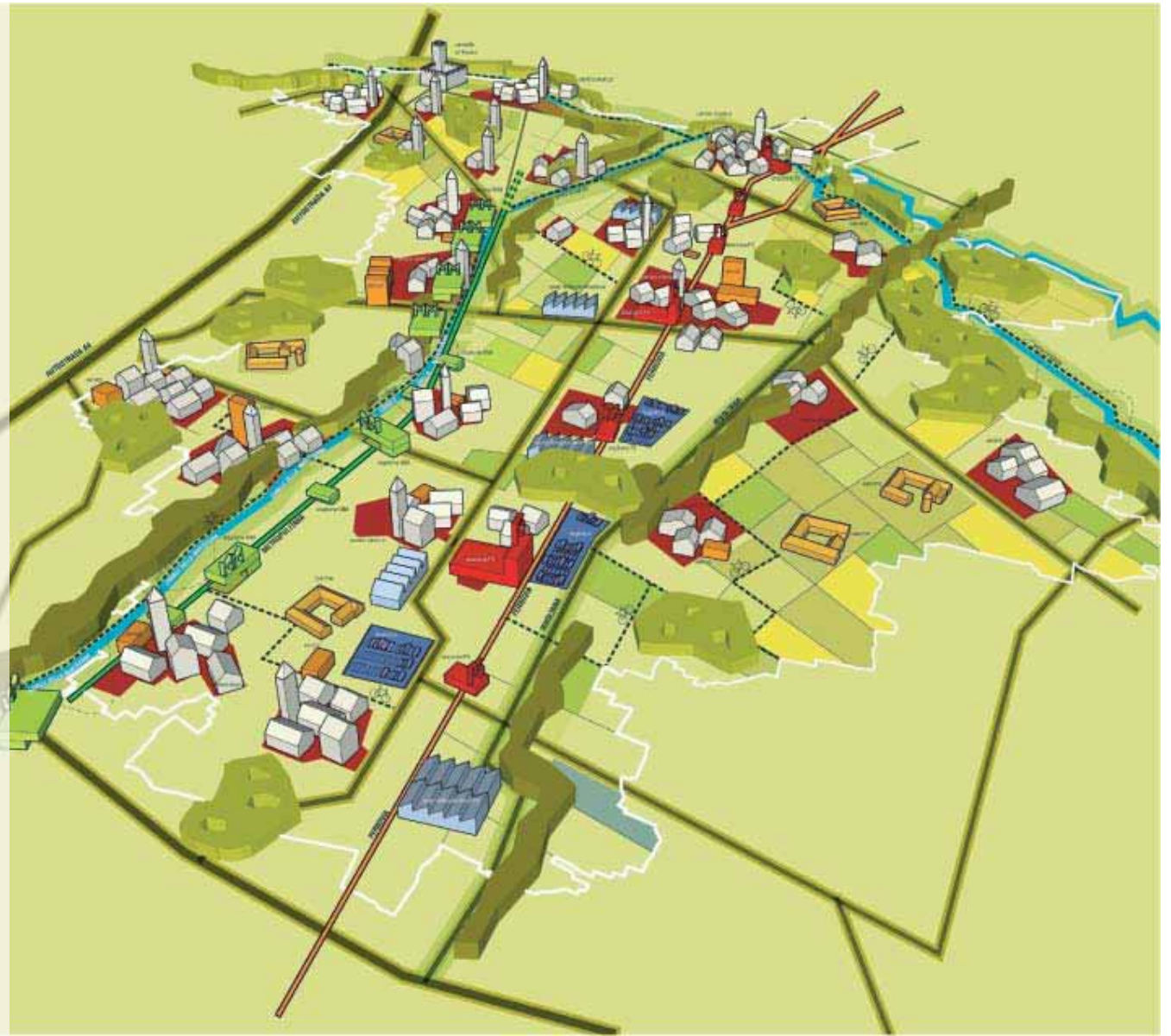


L'esperienza del Piano d'area Adda-Martesana

Il lavoro riguardante il Piano d'Area è stato sviluppato nel corso degli ultimi 45 anni a partire da una complessa fase di approfondimento analitico del contesto dei 28 Comuni dell'area compresa tra A4SS ed il fiume Adda. Il lavoro è stato supportato tecnicamente dal Politecnico di Milano con un incarico ai prof. Alessandro Balducci e Ederico Ova; il prof. Raffaele Cecchi si è occupato del progetto pilota Parco della Martesana.

Particolare attenzione è stata dedicata alla fase di coinvolgimento dei vari soggetti, in prima battuta degli amministratori locali e successivamente degli altri portatori di interessi. Dal luglio 2005 il processo di costruzione del Piano è stato infatti supportato dall'attività di un apposito Forum che ha coinvolto anche il mondo dell'associazionismo ed i privati cittadini.

Il Piano d'area definisce "un'immagine di sintesi interpretativa e progettuale - la città parco nell'economia che cambia - che chiama in causa risorse, strategie e progetti pilota, definendo il ruolo che questo ambito vuole avere nella regione urbana pensandosi come una città parco nell'economia che cambia e in che modo voglia lavorare alla abitabilità di questo territorio". Risultato dell'operazione è la definizione di una struttura territoriale gerarchica fortemente connessa alle infrastrutture ed un modello di conurbazioni per macrosistemi caratterizzati da differenti specificità e vocazioni. Alla struttura viene affiancato un sistema di interventi e di possibilità di sviluppo, disaggregato per ambito e per comune, derivato dalla sommatoria e dal coordinamento delle differenti progettualità emerse nella complessa fase di relazione tra i vari soggetti. Parallelamente, sono sviluppati progetti pilota su specifiche tematiche,



riguardanti l'asse della MM2 e le possibili trasformazioni urbanistiche connesse alle eccezionali condizioni di accessibilità ed il cosiddetto Parco del Martesana, "sistema complesso che agisce su una serie di ambiti diversi, con l'obiettivo di fissare le linee guida per una riqualificazione paesaggistica e ambientale estesa all'intero territorio".

Il piano è stato strutturato in quattro parti: visioni al futuro, modello territoriale, atlante dei progetti e development perspective, progetti pilota.

Visioni al futuro.

A partire dalla lettura dei problemi, delle caratteristiche e delle potenzialità della Martesana-Adda gli amministratori e le associazioni riunite nel Forum hanno ragionato su alcune immagini e scenari in parte sovrapposti e in parte complementari: quello della "città parco" e quello della "città dell'economia che cambia". I due scenari incorporano una riflessione sul presente, definiscono un futuro possibile e così facendo costituiscono un "frame" utile per selezionare le azioni e le politiche che possono essere intraprese e suggerirne una declinazione congruente.

Modello Territoriale.

È la lettura "condivisa" delle caratteristiche salienti del territorio e delle sue trasformazioni, nonché un modo per localizzare e dare corpo nello spazio ai processi analizzati e discussi.

Atlante dei progetti e Development Perspective.

Il primo è il registro di tutte le politiche, le azioni e i progetti avviati o che possono essere utilmente intrapresi sulla base delle due visioni al futuro messe a fuoco. In particolar modo quelle che implicano un'azione cooperativa fra le amministrazioni e quelle che, pur promosse da singoli comuni, comportano esternalità negative per gli altri. La "Development perspective" è una sorta di simulazione territoriale dei possibili esiti dei progetti e delle politiche prospettate, ovvero un disegno a larga scala (un progetto) di

come il territorio potrebbe configurarsi nel futuro.

Progetti Pilota.

Si tratta di due esplorazioni in profondità, concernenti temi di particolare rilevanza per la discussione in atto e le prospettive di sviluppo dei territori considerati. I progetti pilota riguardano: il sistema di connessioni territoriali e ambientali denominato Parco della Martesana e la mobilità, ovvero l'individuazione, la caratterizzazione e la progettazione dei corridoi infrastrutturali.

Concludono il Piano d'area alcuni specifici approfondimenti sulla geografia delle attività commerciali e gli indicatori definiti dal PTCP vigente per la verifica del consumo di suolo a scopi urbani e l'attuazione degli obiettivi dello stesso. Per il suo carattere sperimentale, la metodologia adottata, gli esiti prodotti e l'attenzione prestata al dialogo e alla collaborazione fra le diverse amministrazioni e fra queste e cittadini, il Piano d'area Adda Martesana è un utile riferimento per le altre esperienze in corso e, più in generale, per la riflessione disciplinare sul governo del territorio alla scala intercomunale e provinciale.



Progetto Pilota Parco del Martesana

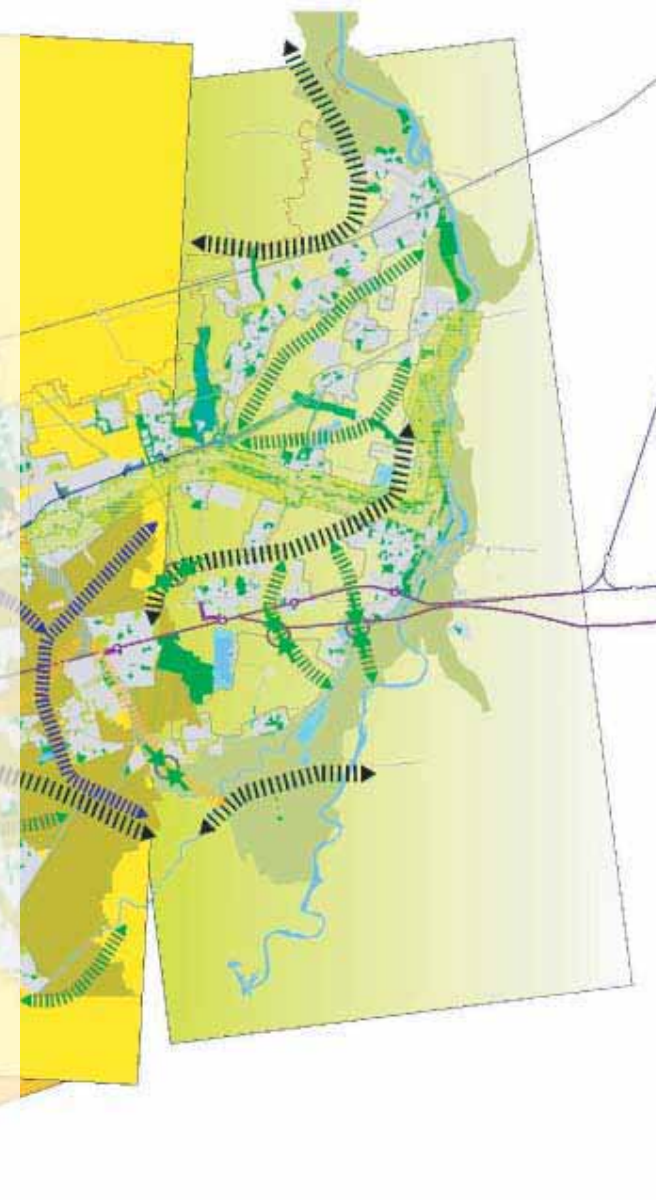
Il progetto pilota del parco del Martesana si propone come **infrastruttura complessa e a fini multipli** e costituisce uno **strumento fondamentale della strategia proposta dal Piano d'area**.

Nella relazione che lo accompagna (vedi Piano d'area e Relazione di progetto) si dichiara che, a differenza dei parchi esistenti che “promuovono la salvaguardia del territorio nelle sue peculiarità ambientali, il parco del Martesana proporrà un **nuovo uso del territorio**, e la **costruzione di nuovi luoghi di pregio ambientale e paesaggistico**” e, nello stesso tempo, dovrà proporsi “come un **dispositivo di sviluppo economico** con un alto indice di sostenibilità, come un fattore di riqualificazione dei luoghi e come un’**infrastruttura al servizio di nuove iniziative imprenditoriali** legate alla mobilità, all’interscambio, al tempo libero, allo sport, all’educazione e alla ricerca scientifica”

Il **progetto del parco** “si propone come primo obiettivo l’organizzazione degli ambienti naturalistici di pregio e delle aree di verde agricolo all’interno di una **figura percepibile e comunicabile**”, **attraversa tutti gli ambienti** (i centri storici e le aree urbane, le “isole agricole residuali” dell’ambito piùdenso, le cave e le zone umide, gli spazi agricoli continui che raggiungono l’Adda) e **si intreccia con tutti i temi** (viabilità e nodi infrastrutturali, recupero del patrimonio delle cascate, costruzione della rete della mobilità ciclabile e pedonale, ricostruzione di una identità territoriale e di una qualità ambientale che fungano da attrattori di un nuovo sviluppo economico dell’ambito, ecc.) **che sono oggetto del Piano d'area** costituendone una **precisa articolazione operativa** che sembra suggerire l’opportunità di individuare una **forma organizzativa adeguata** e in parte diversa rispetto alla tradizionale esperienza dei parchi.

Per quanto riguarda i **temi più direttamente legati agli spazi aperti** il progetto, oltre alla valorizzazione delle risorse naturalistiche e ambientali esistenti (in particolare la riviera dell’Adda e l’oasi naturalistica delle Sorgenti della Muzzetta) e del ricco patrimonio storico, architettonico e paesaggistico, si propone la costruzione di un **nuovo paesaggio** che, tenendo insieme “memoria e futuro”, restituisca identità a questo territorio:

- **recuperando**, attraverso un “piano del colore”, i **corpi estranei**, sparsi sul territorio, costituiti dalle aree e dai capannoni industriali;
- **sviluppando le potenzialità paesaggistiche e la capacità di attrazione di luoghi attualmente privi di una precisa identità** (si tratti delle aree agricole residuali della parte più densamente edificata, degli specchi d’acqua delle cave dismesse o gli stessi nodi legati agli attraversamenti infrastrutturali);
- **ridefinendo**, a partire dal progetto Mi-Bici, il **sistema della mobilità ciclabile alle diverse scale di intervento** (dai percorsi di rilevanza regionale, come quello del naviglio del Martesana o la dorsale dell’Adda, alla rete di connessione locale) **come nuovo modo di percorrere il territorio** sia negli itinerari casa-scuola, casa-lavoro, e nell’accesso ai servizi pubblici dei residenti che nei suoi caratteri, in larga misura consolidati, di attività ludico sportive favorite dalla vicinanza al capoluogo e dalla ricchezza delle risorse territoriali.



Piano strategico

La Provincia di Milano ha intrapreso il percorso di costruzione del nuovo Progetto Strategico per promuovere lo sviluppo, la competitività, la capacità di governo, la coesione sociale e territoriale dell'area metropolitana milanese, e il benessere individuale e collettivo dei suoi abitanti.

Il Progetto Strategico esercita un punto di vista inedito: superando i confini amministrativi, assume come sfondo di riferimento la regione urbana milanese, un'area densamente urbanizzata, caratterizzata da intense relazioni sociali ed economiche, che comprende le province di Milano, Lodi, Piacenza, Pavia, Novara, Varese, Lecco, Como e Bergamo.

Il Progetto assume la dimensione dell'abitabilità come prospettiva strategica, condizione primaria e imprescindibile per lo sviluppo dell'area milanese, e propone una visione in grado di orientare l'azione attorno a temi concreti, attraverso progetti operativi e fattibili.

Il Progetto strategico osserva, nello specifico, il territorio della Provincia di Milano secondo due nuovi orientamenti: da un lato, tende a riconoscere una pluralità di "popolazioni" (i pendolari, gli studenti, ecc.) che fanno un uso allargato del territorio metropolitano senza radicarsi prioritariamente in un luogo, configurandosi come produttori di domande di nuova urbanità; dall'altro, riconosce l'emergere di aggregazioni territoriali intermedie, che danno vita a nuove condizioni di urbanità e che possono essere interpretate come "città" caratterizzate da confini fluidi, non riconducibili a limiti amministrativi definiti, campi privilegiati di nuove politiche dell'abitabilità. A partire da queste premesse, il Progetto Strategico identifica tre + sette + una "città": tre città che compongono il mosaico unitario del nuovo territorio della Provincia di Monza e Brianza; sette città che struttureranno il territorio della futura nuova Provincia di

Milano; una città composta dal cuore urbano, in gran parte coincidente con il Comune di Milano.

Per la propria natura, queste nuove "identità territoriali", pur presentando molti punti di congruenza, non coincidono con i tavoli interistituzionali del PTCP. Esse, piuttosto, si propongono come ambiti in grado di generare visioni e rappresentazioni dell'area milanese nelle sue diverse articolazioni. Infatti, per ciascuna delle tre + sette + una "città", il Progetto Strategico avanza una immagine progettuale, una ipotesi di cosa potrebbe diventare nel futuro, per sollecitare e orientare l'azione dei soggetti responsabili delle politiche urbane. In questo senso, proprio per le differenti finalità che animano i due strumenti, le "città" che il Progetto Strategico ha riconosciuto possono rappresentare un patrimonio progettuale e conoscitivo utile ad alimentare le attività degli stessi tavoli del PTCP.

Gli obiettivi e i contenuti del Progetto sono descritti nel documento "Città di città. Un progetto strategico per la regione urbana milanese", presentato pubblicamente nel mese di febbraio 2006.

Gli aggiornamenti e le informazioni relative all'evoluzione del processo sono disponibili sul sito web www.cittadicitta.it

Martesana-Adda: i risultati del Bando e l'immagine interpretativa-progettuale emersa dal Progetto strategico

Nell'ambito del Progetto Strategico, abbiamo descritto questo come un territorio metropolitano maturo ad alta accessibilità e intenso carico urbanistico - attraversato da nuovi rilevanti progetti infrastrutturali e preoccupato di gestirne le pressioni insediative e ambientali- ma anche come un territorio dalle importanti risorse ambientali, sociali, culturali- teso a ricercare risposte capaci di coniugare in maniera innovativa le sfide dello sviluppo, della coesione sociale e territoriale, della qualità ambientale.

