

temi e progetti

---



## 2.1 Trasformazioni urbane

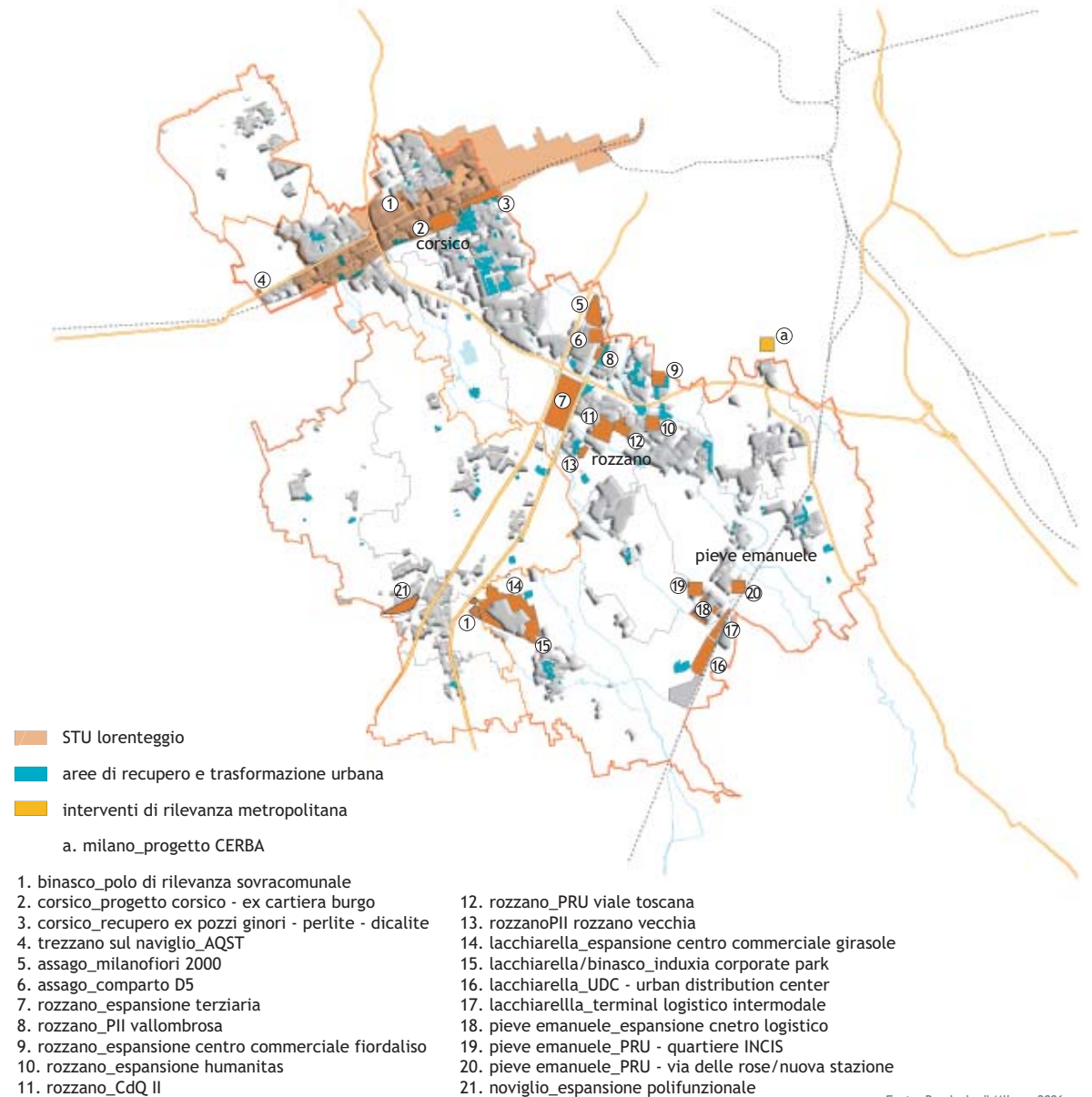
Le iniziative di sviluppo e riqualificazione urbana risultano essere numerose e in alcuni casi consistenti per dimensioni degli interventi proposti, qualità e raggio di influenza sul territorio nel quale si inseriscono.

Differenti sono le tipologie di trasformazione: interventi attuativi delle previsioni di piano (il Progetto Corsico - ex cartiera Burgo, il recupero dell'ex Pozzi Ginori a Corsico, il Comparto D5 a Rozzano); progetti integrati che intervengono su singole componenti del contesto urbano, con una pluralità di funzioni ed obiettivi e che si concentrano sulla riqualificazione del tessuto urbano esistente (i PRU di Pieve Emanuele); programmi di recupero e trasformazione urbana che agiscono su contesti con problemi rilevanti, dove fondamentale è l'integrazione tra intenti pubblici e privati, con una ridefinizione degli obiettivi e degli strumenti di piano tradizionali (la STU Lorenteggio, PII Vallambrosia di Rozzano, il CdQ II di Rozzano).

A questi progetti se ne aggiungono altri differenti per finalità e dimensioni: interventi che mirano a **ricucire la maglia insediativa e a promuovere un complessivo miglioramento della qualità urbana**; operazioni finalizzate alla trasformazione di porzioni del tessuto urbano dismesso; interventi di espansione produttiva, terziaria e commerciale (il Progetto Milanofiori 2000 ad Assago, l'espansione del centro commerciale Fiordaliso a Rozzano e Girasole a Lacchiarella); **operazioni urbanistiche in grado di creare nuove centralità** intorno a poli esistenti (espansione del polo logistico di Pieve Emanuele e Villamaggiore, l'Induxia Corporate Park a Lacchiarella).

I maggiori progetti all'interno dell'ambito risultano essere concentrati lungo la Nuova Vigevanese e l'asse della A7-SS35, nei punti di maggiore accessibilità. Sono **interventi di completamento/espansione del patrimonio produttivo, direzionale e commerciale esistente**, il cui scopo è quello di rafforzare i settori economici (gli interventi di ricambio continuo di attività commerciali lungo la Vigevanese, l'espansione dell'Ikea di Corsico e di altre attività

grandi progetti



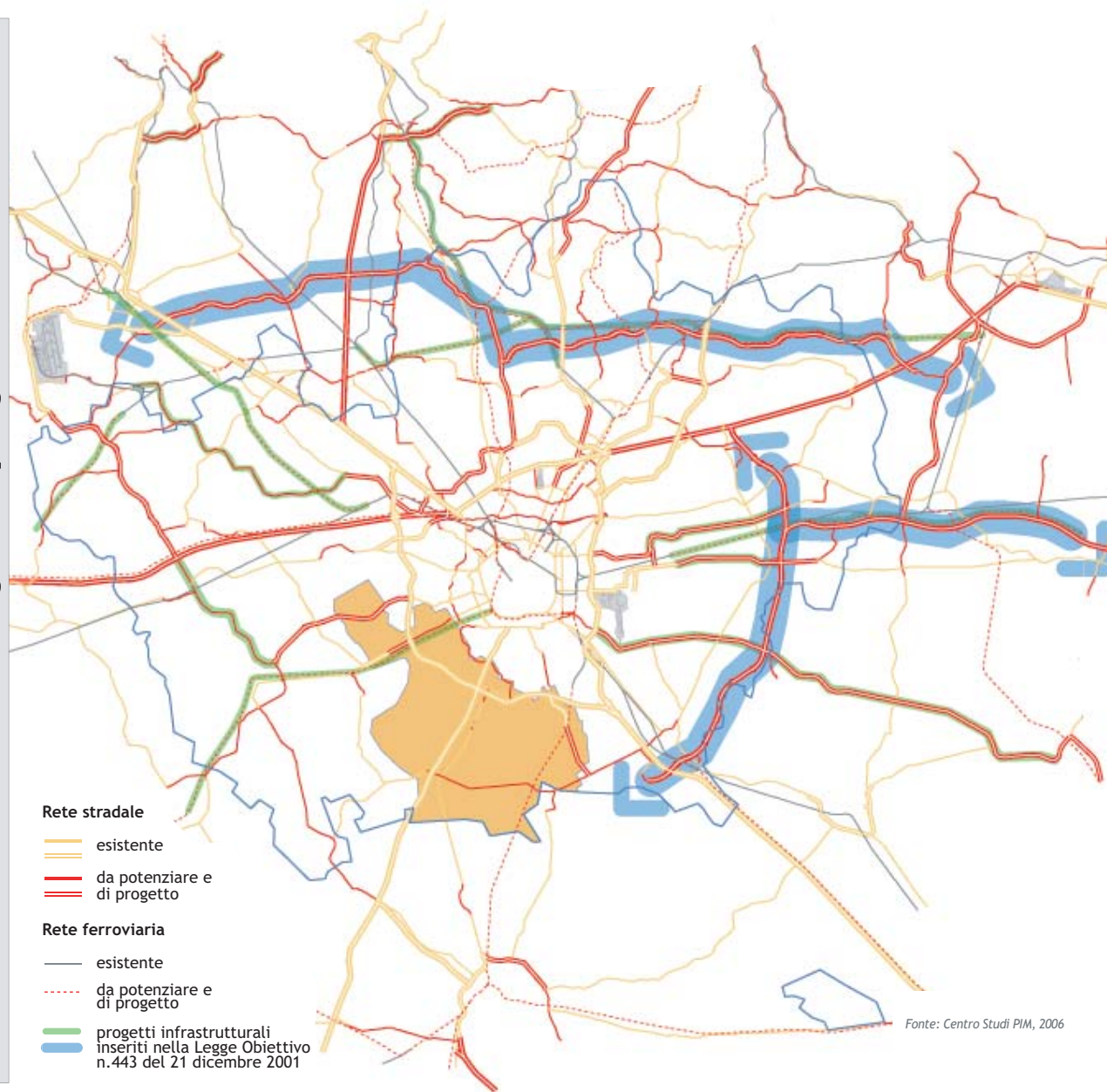
Fonte: Provincia di Milano, 2006



commerciali lungo le principali arterie stradali). Per dimensioni, iter procedurale, attori coinvolti e obiettivi, alcune di queste operazioni meritano particolare attenzione: due interventi di rilevanza sovracomunale sono rappresentati dall'**espansione dell'Istituto Clinico Humanitas di Rozzano** e il **progetto CERBA** al confine tra il Comune di Milano e Opera, volti a rafforzare il sistema ospedaliero nel quadrante sud orientale dell'area metropolitana milanese; la **STU - Lorenteggio**, promossa dal Comune di Milano, Cesano Boscone, Trezzano sul Naviglio e Corsico, che si sviluppa lungo l'asse Lorenteggio-Nuova Vigevanese, con lo scopo di predisporre in forma coordinata, integrata ed unitaria un piano complessivo di riqualificazione e ridisegno dell'area che miri alla revisione dell'assetto infrastrutturale, alla riqualificazione dei quartieri di edilizia residenziale pubblica, al ridisegno degli spazi pubblici, alla valorizzazione delle presenze storiche, culturali ed ambientali del territorio come fattori di qualità della vita e di identità locale, all'incremento della qualità dei servizi locali, sia attraverso il rilancio di quelli esistenti che mediante l'introduzione di nuovi servizi diretti ed indiretti alla persona; l'**espansione dei poli logistici** che si addensano lungo la SP40 Binaschina, attraverso una serie di interventi che mirano all'espansione dei manufatti edilizi esistenti e al rafforzamento infrastrutturale della porzione sud orientale della regione urbana milanese (cfr scheda).

Nell'insieme gli interventi di sviluppo urbano nel Sud Milano risultano essere numerosi ma poco interconnessi tra di loro, poco integrati e, generalmente, 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.

grandi progetti infrastrutturali





## 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 rade 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.

Di fronte 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;

- > 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, promovendo 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 diffi-

cile 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, Vanzaghello-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 principali opere previste nell'ambito Sud Milano riguardano, da un lato, il rafforzamento dell'offerta infrastrutturale lungo le direttrici radiali (riqualificando gli assi stradali esistenti, potenziando le linee ferroviarie ed estendendo la rete di forza del trasporto pubblico milanese oltre ai confini comunali del capoluogo), dall'altro, il miglioramento dei collegamenti in senso trasversale, sia nell'area più prossima a Milano, che nelle zone poste a sud dell'attuale sistema tangenziale.

### A) Riquilificazione della SP40 Binaschina

È stato siglato un accordo tra le Province di Milano e di Pavia, il Parco Agricolo Sud Milano ed i Comuni compresi tra la A7, la SP40 e la ferrovia Milano-Pavia per la redazione di uno Studio d'area (in fase di elaborazione) che consideri in modo integrato gli aspetti territoriali ambientali ed infrastrutturali della porzione di territorio a cavallo della Binaschina. L'obiettivo è quello di definire un progetto di intervento per questa direttrice stradale che vada a migliorare la vivibilità delle aree urbane da essa attraversate, realizzando, nelle tratte più critiche, delle varianti locali che consentano di mantenere l'asse storico per l'accessibilità alle funzioni insediate.

### B) Riquilificazione delle Vigevanesi

Sono previsti alcuni interventi (oggetto di differenti studi di fattibilità, in parte ancora in fase di predisposizione) per la riquilificazione funzionale ed ambientale della Nuova e della Vecchia Vigevanese, la prima per le tratte di attraversamento dei comuni di Corsico, Cesano Boscone e Trezzano sul Naviglio, la seconda, nella tratta di Trezzano sul Naviglio. L'obiettivo generale delle proposte avanzate è la

soluzione delle principali criticità presenti lungo gli assi viari di scorrimento (che si concentrano, in particolare, in corrispondenza delle intersezioni), a cui si accompagna la riorganizzazione della viabilità di adduzione alle aree insediate presenti ai loro margini e la definizione di ipotesi di intervento per la riquilificazione ambientale del contesto.

Accanto a questi interventi, è in fase di predisposizione anche uno studio di fattibilità inerente la realizzazione di un nuovo collegamento nord-sud fra la Vecchia e la Nuova Vigevanese, con possibile ulteriore prosecuzione fino alla SP114 Baggio-Castelletto, realizzando una variante esterna ad ovest dell'area urbana di Trezzano sul Naviglio.

### C) Nuovo itinerario tangenziale Milano-Corsico-Buccinasco-Assago-Rozzano

Si tratta di un asse viario esterno rispetto alle aree densamente insediate che si sviluppano lungo la Tangenziale Ovest di Milano, finalizzato a creare una nuova connessione di livello intercomunale alternativa a tale asse di scorrimento, ulteriormente in grado di alleggerire la viabilità locale nord-sud di una quota di traffico di attraversamento.

Il livello progettuale di tale intervento, previsto anche nel Piano Urbano della Mobilità del comune di Milano, è differente a seconda delle tratte considerate, ossia: per il tracciato principale è stato redatto uno studio di fattibilità; per il nuovo svincolo previsto in corrispondenza della A7 è stato redatto il progetto definitivo; per la tratta finale in comune di Rozzano, costituita dal nuovo svincolo sulla Tangenziale Ovest per l'accessibilità al centro commerciale il Fiordaliso, sono in corso i lavori di realizzazione.

### D) Potenziamento della ex-SS412 Val Tidone

L'intervento consiste nel completamento del raddop-

pio della carreggiata della ex strada statale, nella tratta che si estende da Locate T. (dove la sezione stradale è già a carreggiate separate) fino all'intersezione con la SP40 Binaschina a Carpiano.

Di tale opera, che rientra nella programmazione regionale di lungo periodo, non è ancora stato elaborato un progetto specifico.

A nord della Tangenziale Ovest, l'itinerario della Val Tidone si immette nella via Ripamonti di Milano, per la quale è pure previsto un intervento di ristrutturazione, che si estenderà dal confine comunale fino all'incrocio con via Selvanesco (progetto definitivo in corso di elaborazione).

### E) Raddoppio della tratta ferroviaria Milano Mortara (primo lotto)

La finalità dell'opera (che consiste nel raddoppio dei binari, nella realizzazione di nuove stazioni e nella riquilifica di quelle esistenti) è la riquilificazione di una tratta ferroviaria oggi poco efficiente, con l'opportunità di rafforzare l'accessibilità su ferro verso il capoluogo ed estendere il Servizio Ferroviario Regionale anche verso il comparto ovest dell'area metropolitana.

L'aggiudicazione dell'appalto integrato concernente il primo lotto di lavori (che riguardano la tratta fra Milano e Cascina Bruciata) si è concluso, fatta eccezione per quanto riguarda la viabilità di accesso alle fermate, per la quale è in corso di sottoscrizione un accordo a livello locale.

Per il secondo lotto dei lavori, riguardanti la linea fra Albairate/Vermezzo - Vigevano - Parona Lomellina, sta procedendo l'iter progettuale a valle dell'approvazione del preliminare da parte del CIPE. Sono in corso valutazioni in merito ad una diversa soluzione per l'attraversamento di Abbiategrasso.



#### F) Quadruplicamento della linea Milano-Pavia

L'intervento è finalizzato al potenziamento dell'offerta infrastrutturale lungo la direttrice per Pavia, per consentire un ulteriore incremento del Servizio Ferroviario Regionale che, già in seguito al completamento dei lavori in corso per il ramo Rogoredo del Passante Ferroviario di Milano, vedrà l'estensione dei servizi di tipo suburbano anche verso il sud dell'area metropolitana.

Nell'ambito del Protocollo d'Intesa tra RFI, Regione Lombardia, Provincia di Milano e Comune di Pieve Emanuele è in fase di predisposizione il documento "Linee guida per la realizzazione di una stazione ferroviaria nel comune di Pieve Emanuele per l'attestamento dei servizi ferroviari suburbani". In attuazione di tale documento è prevista la realizzazione della nuova fermata che, conseguentemente al quadruplicamento della tratta, potrà essere trasformata in stazione di attestamento dei servizi suburbani.

#### G) Prolungamento delle linee tranviarie n.15 e n.24

Al fine di ampliare il bacino di utenza della rete di forza del trasporto pubblico milanese verso il cuore del Sud Milano, è previsto il prolungamento delle esistenti linee tranviarie:

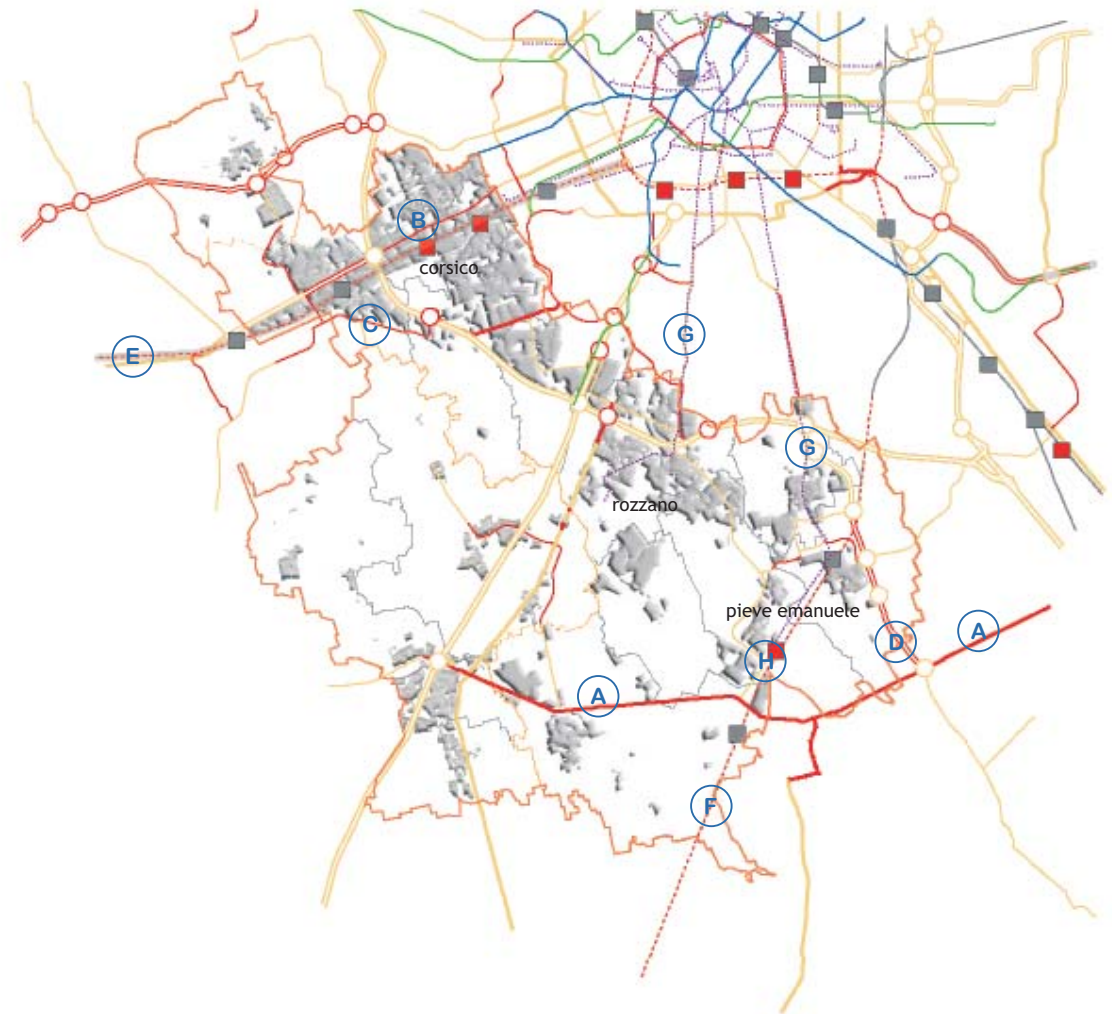
> nel caso della Metrotranvia Sud n.15 è stato predisposto il progetto definitivo per lo spostamento verso sud dall'attuale capolinea di Rozzano;

> nel caso della tranvia n. 24 è disponibile il progetto preliminare per il prolungamento fino alla stazione di Locate di Triulzi.

#### H) Intermodalità merci e logistica

E' prevista la realizzazione di un Terminal Intermodale ferro/gomma a Villamaggiore, oltre al centro per la distribuzione urbana delle merci - UDC.

progetti infrastrutturali per l'ambito



#### Rete stradale

##### locale

- esistente
- da potenziare e di progetto
- progetti infrastrutturali inseriti nella Legge Obiettivo n.443 del 21 dicembre 2001

##### sovralocale

- esistente
- da potenziare e di progetto

#### Rete ferroviaria

- esistente
- da potenziare e di progetto
- metropolitana esistente
- metropolitana di progetto
- metrotranvie di progetto

Fonte: Centro Studi PIM, 2006





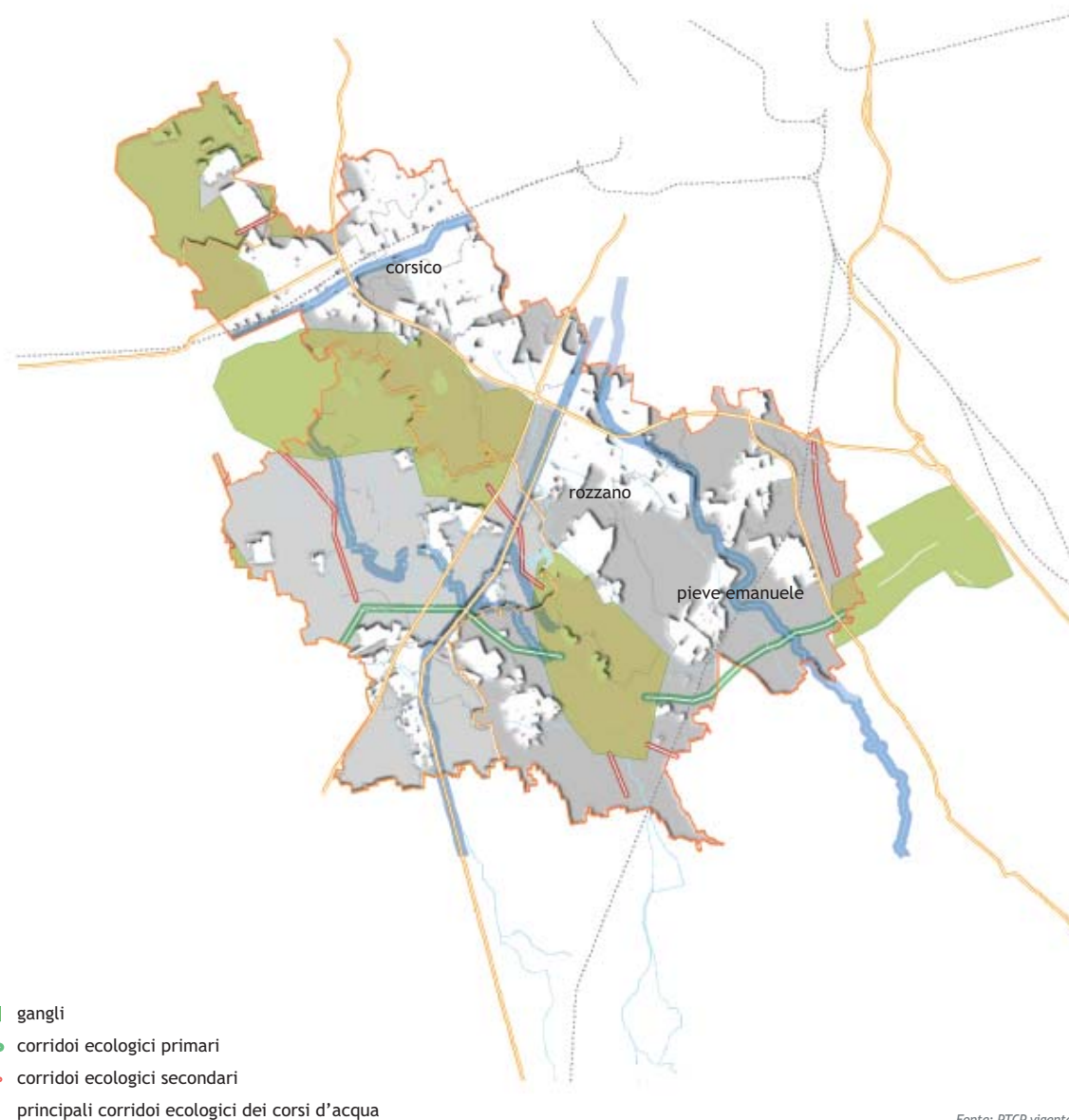
## 2.3 Progetti per gli spazi aperti

### Parchi, progetti di fruizione, rete ecologica

Il PTCP della Provincia di Milano sviluppa il **Progetto di Rete Ecologica** con lo scopo di connettere funzionalmente le aree di interesse naturalistico mediante la riqualificazione di ambiti territoriali definiti **corridoi ecologici**, in corrispondenza dei quali sono da applicare, per i progetti di opere che possano produrre ulteriore frammentazione della rete ecologica, **opere di mitigazione e di inserimento ambientale**, in modo da **garantire sufficienti livelli di continuità ecologica**, oltre a **favorire la realizzazione di unità ecosistemiche**, coerenti con le finalità della rete ecologica provinciale. In quest'ottica, vengono individuati gangli, corridoi ecologici primari e secondari, corridoi ecologici in corrispondenza dei corsi d'acqua, che intercettano e interconnettono ambiti naturalistici di particolare pregio.

**Tutti i comuni del Sud Milano sono ricompresi nel Parco Agricolo Sud Milano.** Per i comuni di prima cintura tale appartenenza è legata alla salvaguardia di aree di prevalente valore ambientale, in quanto destinate a riequilibrare il sistema degli insediamenti con i paesaggi circostante (classificati **territori di cintura urbana e di collegamento** nel PTC del Parco). Il territorio dei comuni più esterni è orientato alla conservazione dell'attività agricola e alla riqualificazione dei caratteri fondamentali del paesaggio agrario (classificati **territori di cintura urbana metropolitana** nel PTC del Parco). In particolare: la fascia territoriale compresa tra Buccinasco e il Naviglio Pavese e l'area attorno all'Oasi di Lacchiarella vengono inserite nell'elenco delle riserve naturali; la fascia di tutela del Ticinello e la fascia di connessione tra i due ambiti precedentemente citati, nei comuni di Basiglio e Lacchiarella,

rete ecologica PTCP



Fonte: PTCP vigente



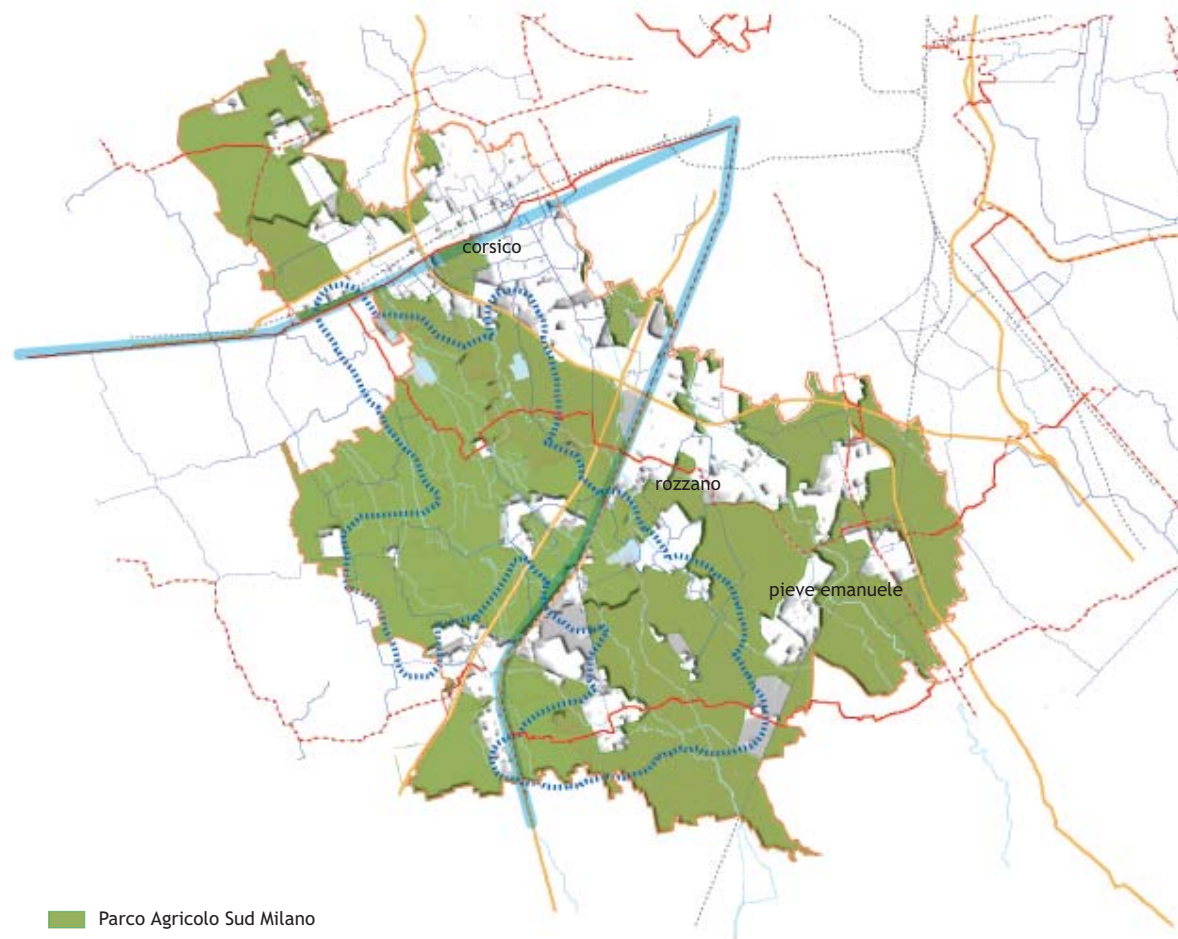


vengono definite di tutela e valorizzazione paesistica; le cascate, i nuclei rurali storici, i fontanili e le rogge quali elementi di connotazione del paesaggio; i progetti di recupero del sistema delle cave dismesse e i grandi impianti per il tempo libero, quali il golf club di Tolcinasco, vengono inseriti nel sistema della fruizione del parco.

La Regione Lombardia, nell'ambito dell'Atto Integrativo dell'Accordo di Programma Quadro Ambiente ed Energia, tra il Ministero dell'Ambiente, Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica ha previsto un finanziamento per **interventi di riqualificazione floristica e forestale nel Parco Agricolo Sud Milano**, mirati a rafforzare la rete ecologica territoriale e ad accrescere le occasioni di fruizione delle aree ad ovest di Milano. Gli interventi interesseranno una superficie circa di 150 ettari distribuiti in **19 aree di intervento** con il coinvolgimento di 12 comuni. Per il territorio del Sud Milano compreso nel Parco Sud sono previsti: il recupero naturalistico e ambientale della roggia Speziana e del Lago di Basiglio, il recupero ambientale dell'area Tolcinasco, dell'area di via dei Tulipani e della roggia Pizzabrosa di Pieve Emanuele, il recupero naturalistico e ambientale dell'area Valleambrosia di Trezzano sul Naviglio. A questi si affianca il progetto di riforestazione **Metrobosco**, progetto pilota del Piano Strategico della Provincia di Milano, con lo scopo di rafforzare il sistema delle reti ecologiche attraverso la creazione di un grande anello verde metropolitano (cfr scheda).

Un importante progetto di riqualificazione territoriale e ambientale di rilevanza sovracomunale è **Camminando sull'acqua**, nato dall'intesa dei comuni di Gaggiano, Lacchiarella, Zibido San Giacomo, Basiglio e Buccinasco, per un intervento coordinato orientato a sostenere e sviluppare le componenti ambientali del territorio. Gli scopi principali di questo progetto sono quelli di creare, lungo un percorso denominato dorsale principale, un corridoio di rafforzamento delle qualità paesaggistiche e ambientali del territorio, collegando e mettendo in rete una serie di occasioni di recupero di ambienti umidi, di riequipaggiamento del paesaggio agrario, oltre che di conoscenza del patrimo-

valorizzazione del territorio



- Parco Agricolo Sud Milano
- Master Plan Navigli
- ⋮ Progetto Camminando sull'Acqua
- piste ciclabili esistenti
- ⋯ piste ciclabili di progetto
- MI-Bici
- esistente
- ⋯ progetto

Fonte: PTCP vigente



nio storico rurale presente nell'area.

Progetto di interesse locale, mirato al recupero della naturalità dei luoghi, è il **Lamberin di Opera**, predisposto dal Parco Sud. Localizzato in una porzione di territorio al confine tra i comuni di Opera, Locate Triulzi e Pieve Emanuele, un tempo occupata da un'ansa del Lambro meridionale. Il progetto, in parte realizzato, mira alla ricostruzione della naturalità attraverso interventi di recupero naturalistico e di fruizione pubblica.

Per quanto riguarda il sistema dei Navigli è stato approvato nel 2004 il **Master Plan Navigli**, progetto interdisciplinare che individua gli interventi di recupero lungo il tracciato e nelle aree circostanti, oltre a disciplinare le modalità di attuazione e inquadrarle in un piano organico di valorizzazione dell'area, definendo vere e proprie destinazioni d'uso di ciascun segmento di territorio nel contesto di uno sviluppo sostenibile dell'intero sistema. Nell'ambito del Sud Milano, il Master Plan Navigli prevede la creazione di un parco urbano nell'area ex Pozzi Ginori di Corsico, opere di restauro e consolidamento delle sponde del Naviglio Grande nel tratto di Trezzano, oltre alla creazione di un percorso ciclo-pedonale nel tratto dei comuni di Rozzano e Buccinasco. Il **progetto recupero fontanili** si pone come il passo successivo e ha come obiettivo il recupero, la riqualificazione e la creazione di percorsi ciclopedonali lungo i canali d'acqua presenti nei territori comunali, in particolare quelli appartenenti al Parco Agricolo Sud, costituendo una rete isolata dai percorsi automobilistici e ciclabili di tipo urbano, finalizzata alla fruizione e alla scoperta di ambiti naturalistici per la didattica ed il tempo libero. Il Comune di Buccinasco grazie ad un contributo provinciale sta avviando un progetto di recupero di dieci fontanili sul proprio territorio, sette dei quali situati all'interno del Parco Agricolo Sud Milano.

Il **Progetto MiBici**, relativamente ai Comuni di Assago, Buccinasco e Trezzano sul Naviglio, intende collegare i percorsi ciclopedonali a scala sovracomunale che, con il progetto Camminando sull'acqua, sono stati pensati e realizzati

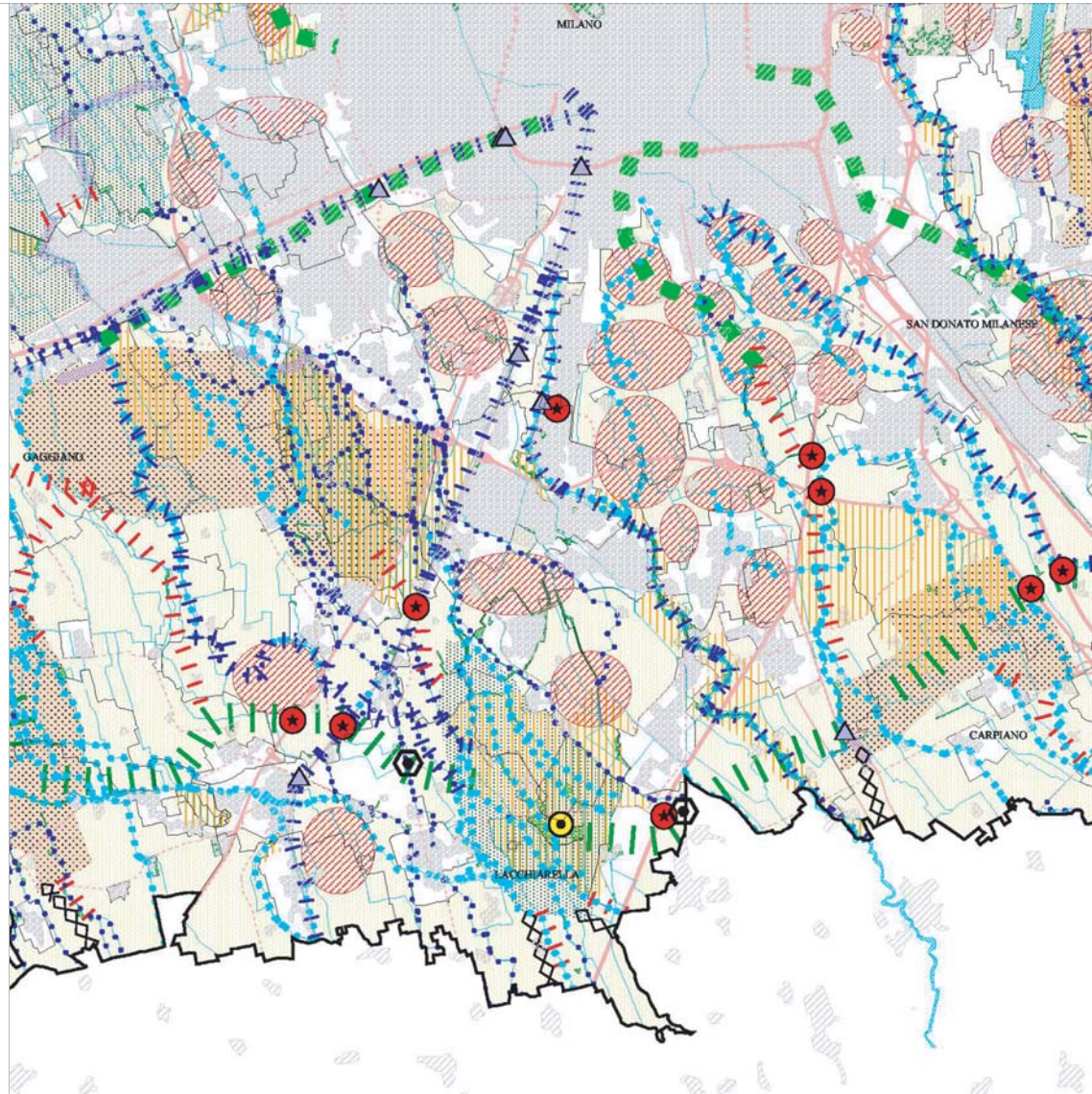
nelle aree di interesse naturalistico, ambientale e storico monumentale, con le reti ciclabili organizzate su scala capillare dai singoli comuni. I percorsi individuati, per circa 8 km, intendono garantire una continuità e connettività degli itinerari, cercando di collegare tra di loro i più importanti poli naturalistici.

Questo territorio risulta essere **uno degli ambiti territoriali maggiormente sottoposti a vincoli e tutele paesistico-ambientali**.

È opportuno **mettere a sistema i molteplici progetti in atto sul territorio**, in una logica di copianificazione sovracomunale, con la finalità di un'adeguata valorizzazione ambientale delle risorse presenti sul territorio.



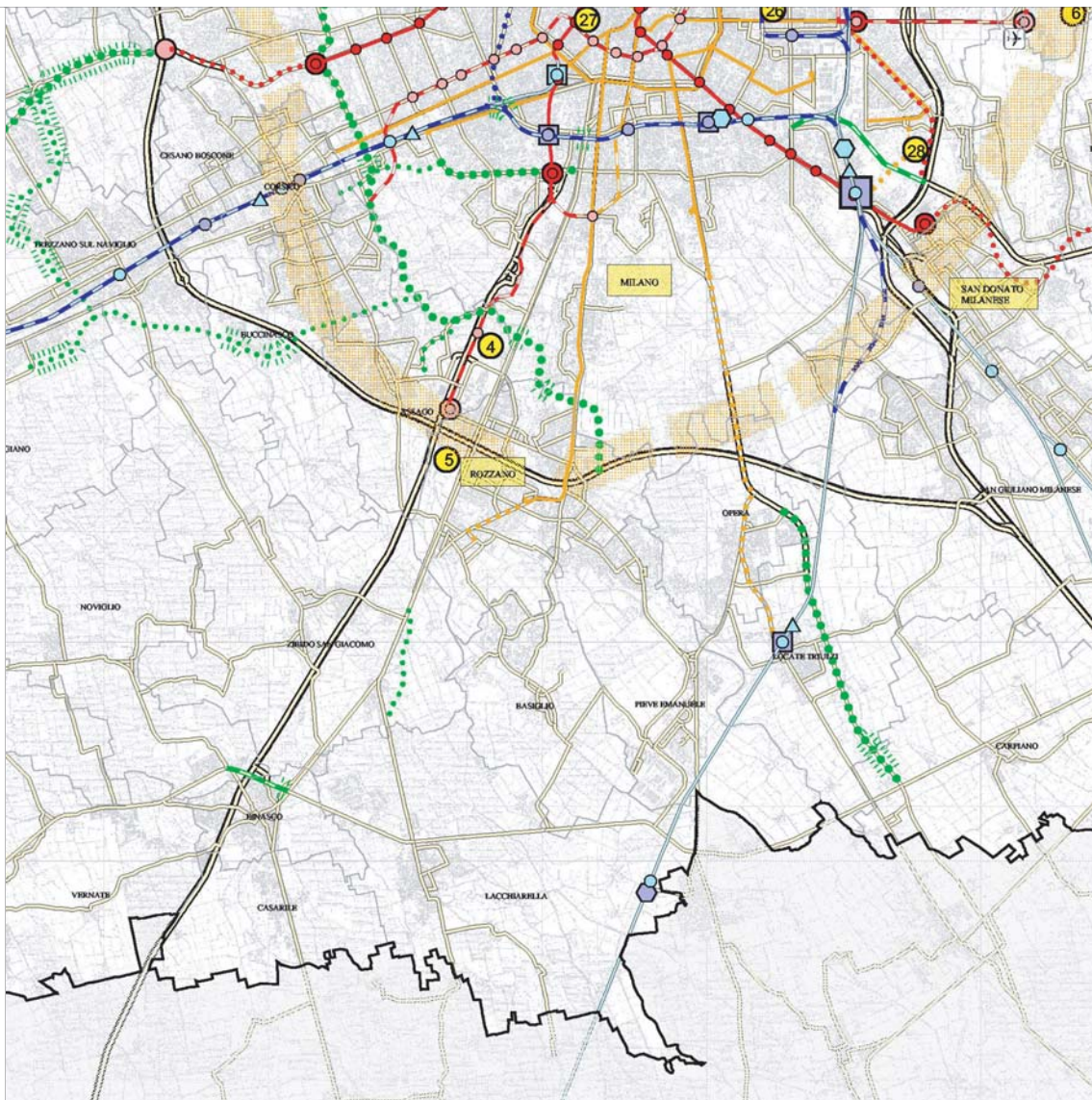




Le immagini pubblicate in questa e nella pagina successiva sono gli estratti per il territorio qua considerato della tavola n°4 e n°1 del PTCP oggi vigente. La prima tavola definisce il quadro complessivo del progetto per l'ambiente: ad esempio la rete ecologica nelle sue diverse declinazione; le zone "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 successiva fornisce indicazioni circa il sistema infrastrutturale e insediativo (rete infrastrutturale esistente e di progetto, progetti di rilevanza sovracomunale, ecc.) già commentate nei capitoli antecedenti.







### Sistema Insediativo

Centri di rilevanza sovracomunale

### Aree e interventi di rilevanza sovracomunale

- 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 Lamperti ed ex TPM - Monza
- 12 Polo culturale, servizi, attrezzature sportive sovracomunali Villa Reale e Parco - Monza
- 13 Centro servizi polifunzionali - Monza
- 14 Area ex Lombarda Petroli - Villasanta
- 15 Centro universitario-tecnologico - Desio
- 16 Centro servizi-terziario - Seregno
- 17 Museo della fotografia - Cinisello Balsamo
- 18 Polo tecnologico-produttivo - Comuni di Cesano M. Ceriano L. - Limbiate - Bovisio M.
- 19 Polo culturale e di servizi - Castellazzo di Bollate
- 20 Polo fieristico esterno - Rho - Pero
- 21 Area ex Alfa Romeo - Arese
- 22 Progetto Bicocca-Ansaldo-Università Statale - Milano
- 23 Politecnico di Milano (Bovisa)
- 24 Funzioni istituzionali e Centro per la moda e design Milano - (Garibaldi - Repubblica)
- 25 Progetto Portello - Milano (Fiera)
- 26 Grande biblioteca - Milano (Porta Vittoria)
- 27 Cittadella del sapere - Milano (Sant' Ambrogio)
- 28 Centro congressi - Milano (Rogoredo)
- 29 Area strategica Olona - Area Legnase

### Sistema Infrastrutturale

- Aeroporti
  - Stazioni ferroviarie
    - esistente
    - previsto
  - Scali merci
    - esistente
    - programmato
  - Terminali intermodali e logistica raccordata
    - esistente
    - previsto
  - Ferrovie
    - esistente
    - programmato
    - previsto
  - Metropolitane
    - esistente
    - programmato
    - previsto
  - Fermate della metropolitana
    - esistente
    - programmato
  - Sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata
    - esistente
    - programmato
    - previsto
  - trasporto pubblico in sede protetta con tracciato da definire
  - Interscambi con caratteristiche di intermodalità di eccellenza
    - esistente
    - previsto
  - Interscambi di rilevanza sovralocale
    - esistente
    - previsto
  - Interscambi con la rete metropolitana
    - esistente
    - previsto
  - Strade
    - esistente 1 carreggiata
    - esistente 2 carreggiate
    - intervento programmato 1 carreggiata
    - intervento programmato 2 carreggiate
    - intervento previsto 1 carreggiata
    - intervento previsto 2 carreggiate
  - collegamento strategico con tracciato da definire
  - Alternative di tracciato (A, B)
  - Confine provinciale
  - Confini comunali
  - Principali interferenze 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 sovracomunale sono contenute nei capitoli 3 e 4 della "Relazione generale".  
 L'individuazione puntuale delle aree ed interventi di rilevanza sovracomunale è indicativa e rinviata per la definizione di dettaglio alla fase attuativa degli interventi.







### 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 struttu-

rano 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](http://www.cittadicitta.it)

### Il Sud Milano

Il Piano Strategico distingue il territorio del Sud Milano in Sud Ovest e Sud Est, riconoscendo alcune caratteristiche peculiari dei due ambiti. Di seguito vengono presentate due schede per ciascuno dei due territori che presentano i primi risultati del Bando, mettendo in lavoro alcune immagini progettuali presentate dal Piano Strategico.



## Il Sud Ovest: i risultati del Bando e l'immagine interpretativa - progettuale emersa dal Progetto strategico

Nell'ambito del Progetto Strategico abbiamo assunto il contesto territoriale del Sud Ovest come una città caratterizzata da una straordinaria qualità ambientale, paesistica e storico-culturale, collocata nel cuore del Parco Agricolo Sud Milano e caratterizzata da dinamiche socio-economiche e insediative che necessitano di una forte capacità di governo, nella quale i principi della tutela e quelli della valorizzazione siano adeguatamente temperati.

### I primi risultati del Bando

Alla scadenza del 31 maggio 2006, data di chiusura della prima fase del Bando "Città di città", sono state presentate, nell'area del Sud Ovest, 21 proposte, distinte tra 8 buone pratiche e 13 idee progettuali. I proponenti sono in gran parte amministrazioni comunali anche se non mancano alcune proposte presentate da soggetti associativi del terzo settore.

Nel loro insieme le proposte del Bando appaiono del tutto coerenti con l'immagine interpretativa e progettuale proposta per il Sud Ovest milanese nell'ambito del progetto strategico. Infatti esse concentrano l'attenzione su tre famiglie di temi, che intercettano compiutamente l'immagine di un territorio che è in grado di produrre innovazione a partire dalla piena valorizzazione delle proprie caratteristiche ambientali, paesistiche e insediative:

#### *Progetti di valorizzazione dell'ambiente e del paesaggio*

Si tratta di progetti orientati a riconoscere e valorizzare lo straordinario patrimonio ambientale (con particolare attenzione al tema delle acque, del sistema dei Navigli e dei fiumi, delle rogge e dei fontanili), storico e culturale (in particolare in relazione al sistema delle cascine, ai nuclei storici rurali, alla tradizio-

ne contadina).

#### *Progetti per l'abitabilità urbana*

Si tratta di una famiglia di progetti che intercetta la forte domanda di urbanità dei nuclei urbani di maggiori dimensioni (e in particolare dei quartieri di edilizia economica e popolare, laddove vengono proposte anche politiche di natura partecipativa e di ripensamento del welfare locale), ma anche di riqualificazione (ambientale e paesistica) del sistema infrastrutturale e delle aree produttive.

#### *Progetti di sviluppo economico sostenibile*

Sono stati presentati anche alcuni progetti che mettono a fuoco le possibilità di promozione di azioni sperimentali di sviluppo in settori (come quello delle economie solidali, quello della rete di iniziative enogastronomiche o quello dell'agricoltura sostenibile) che alludono alla possibilità di far crescere nel Sud Ovest milanese una cultura di impresa che sia in grado di far tesoro delle caratteristiche e delle specificità del territorio del sud Milano.

### Una immagine interpretativa e progettuale

L'immagine interpretativa e progettuale per il futuro del Sud Ovest milanese che emerge dalle proposte presentate al Bando radicalizza alcuni elementi che un insieme di analisi, politiche e progetti per quest'area hanno permesso di mettere a fuoco negli ultimi anni. Nel Sud Ovest sono in atto processi rilevanti di natura economica e sociale, programmi di investimento da parte di grandi operatori e politiche pubbliche che permettono di identificare due "vie" possibili dello sviluppo metropolitano. Un primo scenario disegna una via "bassa", che non intacca il modello di sviluppo centrato sulla localizzazione di funzioni espulse dal nucleo urbano (i grandi quartieri di edilizia economica e popolare nei quali si concentrano forti problemi di degrado sociale e di convivenza; l'agglomerazione di mediocri capannoni nelle aree

produttive; alcuni servizi industriali "ingombranti", ma anche i contenitori commerciali del consumo di massa e le grandi infrastrutture viabilistiche), caratterizzato da un sistema di imprese fragile e a bassa intensità tecnologica e da un livello scarso di scolarizzazione e di dotazione di servizi ad alto valore aggiunto. Un secondo scenario permette invece di riconoscere una via "alta" allo sviluppo, fatta di buona qualità insediativa; di una eccellente dotazione di aree per il tempo libero e di uno straordinario patrimonio storico e ambientale (a partire dall'eccezionale sistema delle acque); di alcune eccellenze dal punto di vista dell'offerta a scala metropolitana di servizi alla persona. In particolare questa via "alta" può appoggiarsi sulla presenza e sulla futura crescita di strutture di eccellenza nei settori dei servizi e della ricerca sanitaria, che potrebbero costituire la risorsa a partire dalla quale costruire un cluster territoriale integrato della salute. Sembra emergere l'idea che il Sud Ovest possa diventare per la regione urbana milanese una grande area di riequilibrio ambientale e di sperimentazione di azioni innovative e di progetti di sviluppo sostenibile, che potrebbero essere coerenti anche con le spinte a immaginare questa "città" come un vero e proprio "parco" delle tecnologie e dei servizi alla persona nella filiera della salute. Un parco costruito sull'armatura rappresentata dal sistema delle acque e che assume la presenza del Parco Agricolo Sud Milano come una straordinaria possibilità per politiche attive sul fronte della cultura, del tempo libero, della produzione agricola di qualità, della valorizzazione della biodiversità. Un parco che sia il palinsesto di un'economia delle qualità, che cerca di porre in connessione luoghi di eccellenza metropolitana e progetti "locali" di sviluppo; che si mette in rete con altri grandi parchi di cintura metropolitana in Europa e nel mondo anche per promuovere una cultura della qualità urbana e ambientale e della salute.





## Il Metrobosco

Il Metrobosco è uno dei Progetti Pilota ipotizzati nell'ambito delle attività del Piano Strategico "Città di Città" della Provincia di Milano. Un progetto di forestazione quale scelta fondamentale per accrescere l'abitabilità della Regione Urbana Milanese.

- Scopi del progetto:
- > la creazione di un grande anello verde dell'area metropolitana che parte dalle esigenze delle persone che qui vivono, di avere un territorio dove trovare non solo opportunità di lavoro e di abitabilità, ma più in generale un luogo che offra un maggiore benessere psicofisico;
  - > lo sviluppo di un sistema ecologico ambientale, e di paesaggio, al servizio dell'area metropolitana di oggi e di domani;
  - > la costituzione di una rete ecologica con l'obiettivo di costruire un sistema di collegamenti fisici, sociali e culturali che possano rendere questa area vivibile.

Le aree protette, fra cui il Parco Agricolo Sud Milano, rappresentano l'ossatura del progetto di rete ecologica. Sono aree con un forte valore, perché rappresentano l'integrazione tra protezione dell'ambiente e sviluppo produttivo, nell'ottica della realizzazione di un'area metropolitana sostenibile.

Il progetto risponde alle finalità di influenzare positivamente la qualità dell'aria, regolando il microclima e intervenendo sulle polveri sottili. Inoltre si pone nell'ottica di soddisfare la domanda di "loisir", di benessere, di tempo libero, di ambiente, di natura, di paesaggio.

La realizzazione di un comune impegno di canalizzazione di risorse finanziarie europee, nazionali, regionali e derivanti dalle opere di compensazione, verso il progetto di Metrobosco, in collaborazione con la

Regione Lombardia e gli altri enti locali, in particolare i Comuni. Inoltre Metrobosco può essere collocato nell'ambito delineato dalla LR n.12 del 2005, in merito "all'individuazione di corridoi ecologici e del sistema ambientale di connessione fra territorio rurale ed edificato" e rappresenta una grande opportunità per l'agricoltura multifunzionale, che tanta rilevanza ha per il Parco Sud. Importante infine risulta essere il ruolo dei Comuni nella valorizzazione del proprio territorio, per la loro capacità di operare a favore della qualità della vita dei cittadini.

La Provincia di Milano attraverso il Piano Strategico "Città di Città" ha raccolto proposte e idee da oltre 30 soggetti pubblici e privati; con loro intende aprire un confronto per verificare la fattibilità dei progetti e per creare una forte rete di enti e persone impegnate nella realizzazione del Metrobosco.



BOSCO DELLA MOBILITA': strada a raso



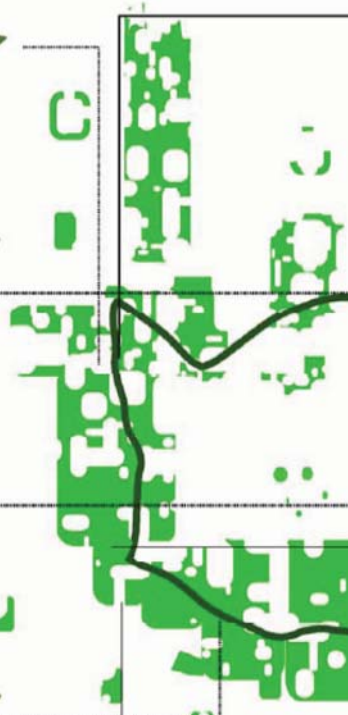
BOSCO DELLA MOBILITA': strada in trincea



BOSCO DELLA MOBILITA': strada in rilevato



BOSCO DELLA MOBILITA': svincoli a rondo'



Fonte: Lab. Multiplicity, DiAP - Politecnico di Milano, Provincia di Milano, 2006.



## Polo Logistico Sud Milano

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

La collocazione strategica per l'accessibilità, 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 degli insediamenti di "logistica spontanea" di Carpiano, Pieve Emanuele, Siziano e Villamaggiore, costituenti nel loro insieme il Polo Logistico Sud Milano, una concentrazione di oltre 620.000 mq di superficie coperta destinata alla logistica e a servizi a tale attività, cui si deve aggiungere il Girasole, importante centro commerciale e fieristico di 65.000 mq tra Binasco e Lacchiarella.

Tuttavia queste operazioni, ad eccezione del centro commerciale, hanno avuto scarsa presa locale, perché le opportunità generate in termini di risorse, reddito e occupazione non hanno avuto rilevanti ricadute sul sistema economico locale, ma al contrario, hanno generato forti impatti sul sistema ambientale e infrastrutturale.

Il Piano della intermodalità e della logistica della Regione Lombardia e il Piano di Bacino della Mobilità Provinciale individuano nella modalità ferroviaria l'asse portante del sistema di trasporto e sottolineano contestualmente la necessità e l'urgenza di collocare un sito per l'intermodalità nel quadrante sud della "prima corona milanese", in un raggio di 20 km da Milano, al fine di soddisfare l'elevata domanda di intermodalità non supportata dall'attuale offerta dei terminal esistenti. La decisa crescita del settore della logistica ha indirizzato le scelte territoriali

verso previsioni che migliorino l'accessibilità all'area, che risulta essere interessata da un elevato numero di movimenti veicolari.

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

Se la tendenza futura di questa porzione del territorio metropolitano è di affermare il proprio ruolo a scala sovracomunale, le scelte di pianificazione saranno indirizzate alla dotazione di strutture e servizi per le attività presenti su di esso.

La tendenza nelle scelte distributive di funzioni caratterizzanti e forti dal punto di vista economico è stata quella di occupare suolo agricolo.

Un simile atteggiamento evolutivo può avere una doppia valenza. Da un punto di vista locale il **consumo di suolo agricolo** ai fini espansionistici può essere visto **come un elemento di criticità**, in quanto vengono generati processi di conurbazione, di non riconoscibilità dei differenti contesti urbani, di deturpamento del paesaggio agricolo, di impatto ambientale e sociale.

Da un punto di vista sovralocale esso può essere visto come potenzialità, risorsa alla quale attingere per dotare il territorio dei servizi e delle attività che lo rendono competitivo a livello metropolitano. Emerge allora forte la necessità, in un simile contesto, di **attuare politiche di trasformazione dell'area che ricerchino compatibilità opportune tra sviluppo economico, sviluppo insediativo e tutela e valorizzazione ambientale.**

