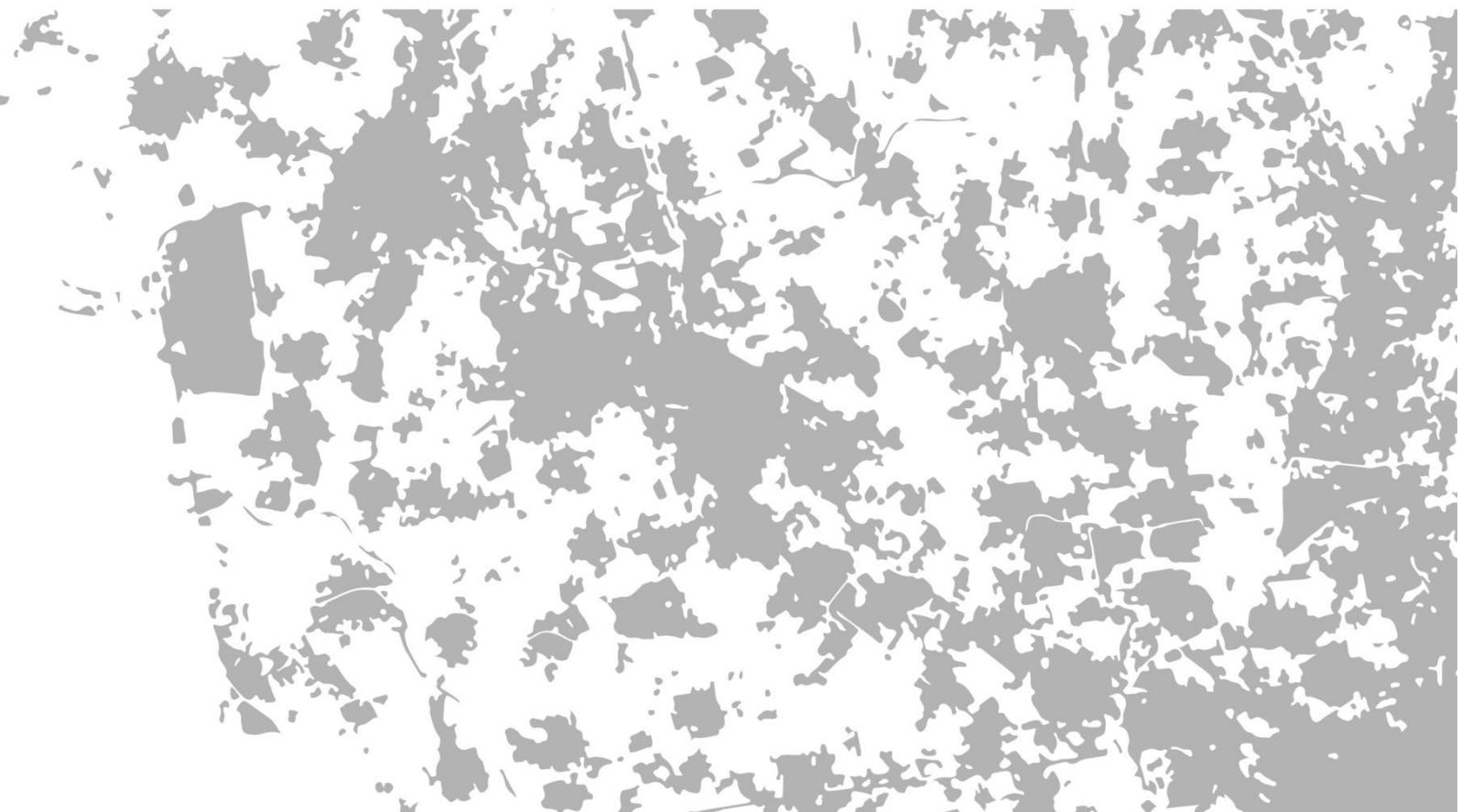


Carta di identità del territorio metropolitano



Città
metropolitana
di Milano



**IL PIANO STRATEGICO
METROPOLITANO MILANESE**

I NUMERI DEL TERRITORIO

La Città metropolitana di Milano, con oltre 3 milioni di abitanti residenti in 134 comuni, di cui 1.337.155 nel comune capoluogo, è la seconda area metropolitana italiana. La popolazione metropolitana, che vede una presenza di cittadini di provenienza straniera pari al 13,7% del totale, concentrata prevalentemente nel capoluogo (57%), evidenzia una dinamica positiva negli ultimi dieci anni (+4%), sensibilmente superiore rispetto al precedente decennio.

Nel 2015 sono presenti sul territorio circa 288mila imprese attive, oltre un terzo di quelle lombarde, che ne confermano la connotazione densamente produttiva, con 183 imprese e 1.175 addetti per kmq.

Il tasso di natalità delle imprese, pari al 6,7%, è superiore a quello regionale e nazionale e anche il tasso di mortalità pone la città metropolitana in una condizione migliore rispetto alla Lombardia e all'Italia nel suo complesso.

La grande vitalità dell'economia metropolitana si è tradotta in un costante incremento del numero delle imprese, anche se il sistema produttivo e quello occupazionale non hanno ancora recuperato il terreno perso a partire dalla crisi iniziata nel 2008.

L'area milanese si distingue inoltre per la complessità della sua struttura imprenditoriale, che vede la persistenza di un forte tessuto manifatturiero composto da industrie operanti sia in settori tradizionali sia in quelli più avanzati (scienze della vita, moda e design, media e comunicazione, chimica e farmaceutica, meccanica di precisione e strumentale, ecc.), ben posizionate sui mercati esteri, tanto che il peso dell'export milanese è pari al 9,4% del totale nazionale, facendo di Milano la prima "provincia" esportatrice. In questo quadro, il terziario, pur assolvendo un ruolo sempre più rilevante, non è stato esente da forti processi di ristrutturazione anche in settori fondamentali dell'economia milanese, come quelli delle attività finanziarie e del commercio.

Sul fronte della neo-imprenditorialità, appare rilevante lo sviluppo delle *startup*, cresciute in misura significativa negli ultimi due anni: sono circa 600 le realtà di questo tipo che nel 2015 operano sul territorio metropolitano, l'83% delle quali nei servizi avanzati che investono su innovazione, ricerca e creatività.

Il territorio metropolitano rappresenta inoltre un polo importante del sistema dell'istruzione superiore, particolarmente attivo nei campi delle scienze della vita, delle scienze fisiche e ingegneristiche e delle scienze sociali, con 8 università e 5 accademie e la presenza di oltre 180mila studenti (circa 10mila dei quali stranieri), oltre a docenti e ricercatori.

abitanti [2015]

3.196.826
ABITANTI

439.308
STRANIERI

2.016 ab/kmq
DENSITA' ABITATIVA

ricchezza procapite
media [2014]

22.604
€ / procapite

studenti universitari
[2011]

186.000
UNIVERSITARI

di cui **5%** stranieri

8 SEDI UNIVERSITARIE
5 ACCADEMIE

turismo [2014]

13.000.000
TURISTI

di cui **7.000.000** stranieri

71.115
POSTI LETTO

CITTA' METROPOLITANA
DI MILANO



134
COMUNI METROPOLITANI

1.575
kmq di SUPERFICIE

imprese [2014]

SETTORE PREVALENTE → TERZIARIO

288.000
IMPRESE ATTIVE

183 imprese/kmq
DENSITA' DELLE IMPRESE

addetti alle imprese [2014]

1.853.000
ADDETTI ALLE IMPRESE

di cui **31%** occupati in imprese <10 addetti

533
START UP AL 2015

[**14%** sul totale nazionale]

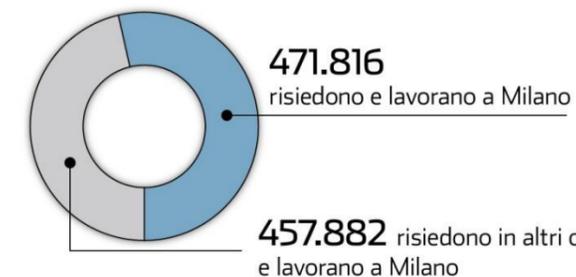
incidenza delle imprese [2014]

8% imprenditoria giovanile

13% imprenditoria straniera

sul totale delle imprese registrate

lavoratori a Milano [2014]



Ambiente

ECOSISTEMA

Nell'area metropolitana il sistema delle aree protette può ritenersi sufficientemente definito: le aree di grande interesse naturale o paesistico sono sostanzialmente identificate e perimetrare e le iniziative dei Comuni e dell'ex Provincia a difesa dei residui di naturalità o degli spazi aperti di una certa consistenza sono numerosi (840 kmq di aree tutelate su una superficie totale di 1.575 kmq, pari al 53% circa della superficie territoriale).

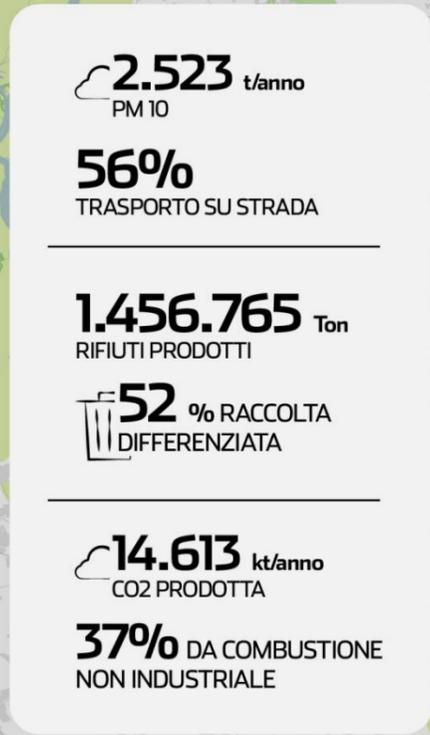
I grandi parchi regionali istituiti a protezione delle aste fluviali (Ticino e Adda) costituiscono le spalle forti del sistema, mentre a nord del nucleo metropolitano si colloca una serie di aree protette (alcune di istituzione regionale, altre di livello sovracomunale) che, a partire dal primo arco collinare, penetrano nell'area metropolitana. Questi parchi recuperano e proteggono aree boscate, brughiere o aste fluviali minori, ambiti particolari della storia agraria del territorio, mantenendo e rinforzando gli spazi residui di naturalità intaccati e indeboliti dalla conurbazione metropolitana.

Al di sotto della linea del Villoresi inizia la grande fascia agricola, dove la necessità di proteggere tali aree e le sue capacità e strutture produttive ha determinato l'istituzione del Parco di cintura metropolitano Agricolo Sud Milano.

Nonostante la buona percentuale di aree tutelate e aree a verde, nella Città metropolitana permangono ancora grandi criticità legate alle emissioni di inquinanti in atmosfera, dovute principalmente all'elevata densità abitativa e di traffico. Nel territorio metropolitano, il trasporto su strada costituisce la principale fonte di inquinamento, contribuendo a oltre la metà delle emissioni di PM10 e alla maggior parte di quelle di NOx e CO2. La combustione non industriale, invece, riveste la maggior importanza per le emissioni di CO2eq, parametro con cui si misura il contributo al fenomeno dell'effetto serra e, quindi, ai potenziali cambiamenti climatici.

Nell'area metropolitana di Milano si evidenzia, negli ultimi anni, il perdurare del *trend* di decrescita dei rifiuti prodotti annualmente e dell'aumento della quota di rifiuti differenziati, che ormai costituiscono circa il 52% del totale dei rifiuti prodotti.

IL PIANO STRATEGICO
METROPOLITANO MILANESE



Territorio

SUOLO ANTROPIZZATO

Alle soglie storiche del DUSAF (DUSAF 1.1 anno 1999/2000, DUSAF 4.0 anno 2012) si registra una crescita complessiva di suolo antropizzato pari a circa 12 kmq (+2% circa). Da una lettura più specifica dei dati alle due soglie temporali disponibili, si osserva, in particolare, un incremento di 5,13 kmq relativo al TU11 – Aree urbanizzate e un incremento di 8,27 kmq relativo al TU12 – Insediamenti produttivi, grandi impianti e reti di comunicazione.

Le motivazioni di un simile fenomeno vanno contestualizzate nel particolare scenario economico contemporaneo, che ha condizionato il mercato immobiliare rispetto ai decenni precedenti. Lo sviluppo del tessuto residenziale è avvenuto per aggiunte ai confini del tessuto urbano consolidato, attraverso interventi finalizzati alla ridefinizione dei margini urbani e legati a previsioni urbanistiche derivanti dai vecchi PRG.

L'incremento di suolo utilizzato ai fini produttivi e commerciali è avvenuto come effetto indotto dalla realizzazione dei grandi progetti infrastrutturali: le previsioni si sono collocate in aree della regione urbana che negli ultimi anni hanno registrato un rafforzamento della loro vocazione produttiva e commerciale, oltre ad aver potenziato il livello di accessibilità rispetto al sistema degli spostamenti su gomma (varianti stradali e nuovi nodi infrastrutturali).

Particolarmente interessante risulta essere il dato relativo al TU13 – Aree estrattive, discariche, cantieri, terreni artefatti e abbandonati: la riduzione di 12,20 kmq di suolo occupato prevalentemente da cantieri è dovuta alla realizzazione dei grandi progetti infrastrutturali che hanno interessato la regione urbana milanese nell'ultimo decennio: il completamento dell'Autostrada Bre-Be-Mi e Tangenziale Est Esterna, oltre a tutte le opere ad esse connesse.

Tessuto urbanizzato

- misto-prevalentemente residenziale
- produttivo, grandi impianti
- aree estrattive, discariche, cantieri, terreni artefatti e abbandonati
- aree verdi non agricole

Tessuto della mobilità

- reti stradali, ferroviarie e spazi accessori, aree portuali, aeroporti e eliporti

QUANTO E' CRESCIUTA
L'AREA METROPOLITANA
MILANESE?



+ 2%
SUOLO
CONSUMATO

TRASFORMAZIONI URBANE

Con la legge di governo del territorio, entrata in vigore da poco più di dieci anni, la Regione Lombardia ha dato un impulso potente al rinnovo della strumentazione urbanistica locale. L'introduzione dei Piani di Governo del Territorio, in sostituzione dei Piani Regolatori Generali, ha costretto i Comuni a porre mano al quadro previsionale urbanistico. Per quanto l'arco temporale necessario al rinnovo non sia stato brevissimo, tutti i Comuni attualmente sono dotati di un nuovo strumento di piano.

Oggi con il processo compiuto è possibile osservare l'immagine delle trasformazioni urbane consentite dai Documenti di Piano e dai piani attuativi in corso contenuti nei Piani delle Regole.

L'immagine attiene in prevalenza all'esito formale del processo, in quanto ad oggi non esistono strumenti esaustivi ed aggiornati di monitoraggio dell'effettiva attuazione delle previsioni. Tuttavia, escludendo una valutazione di natura qualitativa, dall'analisi dei dati quantitativi è possibile sottolineare alcuni elementi. In primo luogo si rileva una prevalenza di ambiti di trasformazione concentrati sul suolo già urbanizzato: 60%, rispetto ad un 40% che interessa suolo ancora libero, con una localizzazione prevalente in prossimità dei nuclei insediativi esistenti. E' questo l'indice di un mutamento di verso, che occorre rafforzare per garantire una drastica riduzione, o ancor meglio una progressiva esclusione di interventi di trasformazione su aree libere, così come è negli obiettivi della LR 31/2014.

Sul versante delle funzioni ammesse dalle previsioni degli ambiti di trasformazione, si rileva una netta prevalenza della funzione residenziale (53%); forse, in parte, privilegiata nell'ambito di processi di pianificazione avviati nella fase precedente alla crisi che ha interessato il settore immobiliare. Le funzioni produttive e il terziario (rispettivamente 24% e 10%) coprono gran parte della quota residua delle previsioni. Quanto alla distribuzione territoriale, si può osservare che le previsioni di maggiore estensione, riguardando principalmente aree dismesse, insistono sugli ambiti consolidati della città centrale, dei comuni di prima corona e, più in generale del nord-nord/ovest milanese. Diversamente, le previsioni riguardanti gli ambiti sud – o comunque quelle meno prossime al nucleo centrale – sono di "pezzatura" minore o, se di dimensioni ragguardevoli, insistono su suoli liberi.

Ambiti di trasformazione da DdP e AdP
[funzione prevalente]



TRASFORMAZIONI
URBANE
TOTALI

49
kmq

40%
su suolo libero

60% su suolo già urbanizzato

Mobilità

PROGETTI INFRASTRUTTURALI

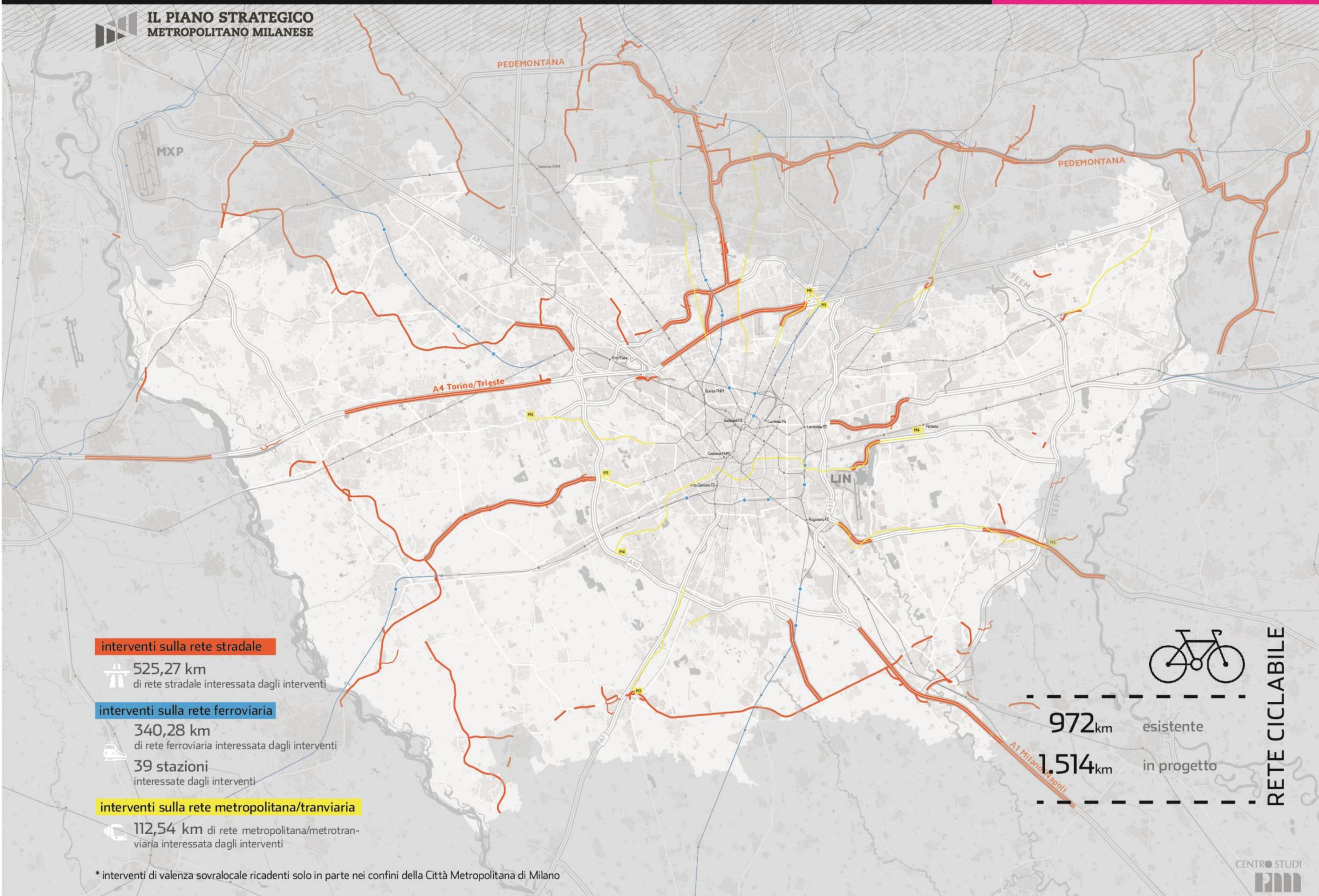
Il sistema della mobilità dell'area metropolitana si contraddistingue per la sua struttura marcatamente radiocentrica verso Milano che, solo negli ultimi tempi, si sta arricchendo, sul versante stradale, di una nuova offerta infrastrutturale anche in direzione tangenziale (TEEM e prime tratte della Pedemontana).

I principali fattori di criticità derivano proprio da questo assetto delle reti e dal progressivo infittimento della domanda di spostamento che si manifesta all'approssimarsi alla conurbazione milanese, con conseguente incremento dei livelli di congestione lungo la rete stradale e fenomeni di sovrapposizione tra traffici locali e movimenti di più lungo raggio proprio lungo la maglia viaria dell'area più prossima al capoluogo.

Oltre a ciò, un'ancora insufficiente offerta di trasporto pubblico (sia radiale che trasversale) ed una scarsa qualità del servizio offerto e delle condizioni dei nodi di interscambio, rendono poco competitiva tale modalità di trasporto rispetto a quella individuale, non consentendo un'adeguata redistribuzione degli spostamenti ed il conseguente possibile alleggerimento del carico veicolare.

Tale situazione è da affrontare non solo con interventi infrastrutturali, che certamente concorreranno a migliorare/rafforzare la funzionalità di specifiche direttrici stradali (Sempione, Est Ticino, Vigevanese, Val Tidone, autostrada A1, Paullese, Cassanese e Milano-Meda) e ferroviarie (per Gallarate, Mortara, Pavia, Chiasso ed Asso), oltre a risolvere criticità puntuali (varianti locali esterne alle principali conurbazioni ed estensione del servizio di trasporto pubblico metropolitano oltre i confini di Milano). Occorrono anche e soprattutto azioni di varia e diversa natura, finalizzate ad ottenere una maggiore integrazione tra le diverse modalità di trasporto (gomma, ferro, ciclabilità e sistemi innovativi) ed una migliore efficienza del sistema complessivo della mobilità, in linea con i sempre più diffusi obiettivi generali di sostenibilità.

**IL PIANO STRATEGICO
METROPOLITANO MILANESE**



interventi sulla rete stradale

 **525,27 km**
di rete stradale interessata dagli interventi

interventi sulla rete ferroviaria

 **340,28 km**
di rete ferroviaria interessata dagli interventi
 **39 stazioni**
interessate dagli interventi

interventi sulla rete metropolitana/tranviaria

 **112,54 km** di rete metropolitana/metrotranviaria interessata dagli interventi

* interventi di valenza sovralocale ricadenti solo in parte nei confini della Città Metropolitana di Milano



RETE CICLABILE

Servizi

FORME DI COOPERAZIONE INTERCOMUNALE

L'area metropolitana milanese può contare su un consolidato sistema di cooperazione intercomunale, che ha visto un progressivo sviluppo e consolidamento nel corso del tempo. In particolare, si evidenzia come sia cresciuta la propensione e la capacità di fare rete da parte dei Comuni, in ottica di efficienza, con la razionalizzazione nell'uso delle risorse, e di efficacia, per erogare servizi con uno standard prestazionale più elevato e uniforme tra le differenti realtà locali.

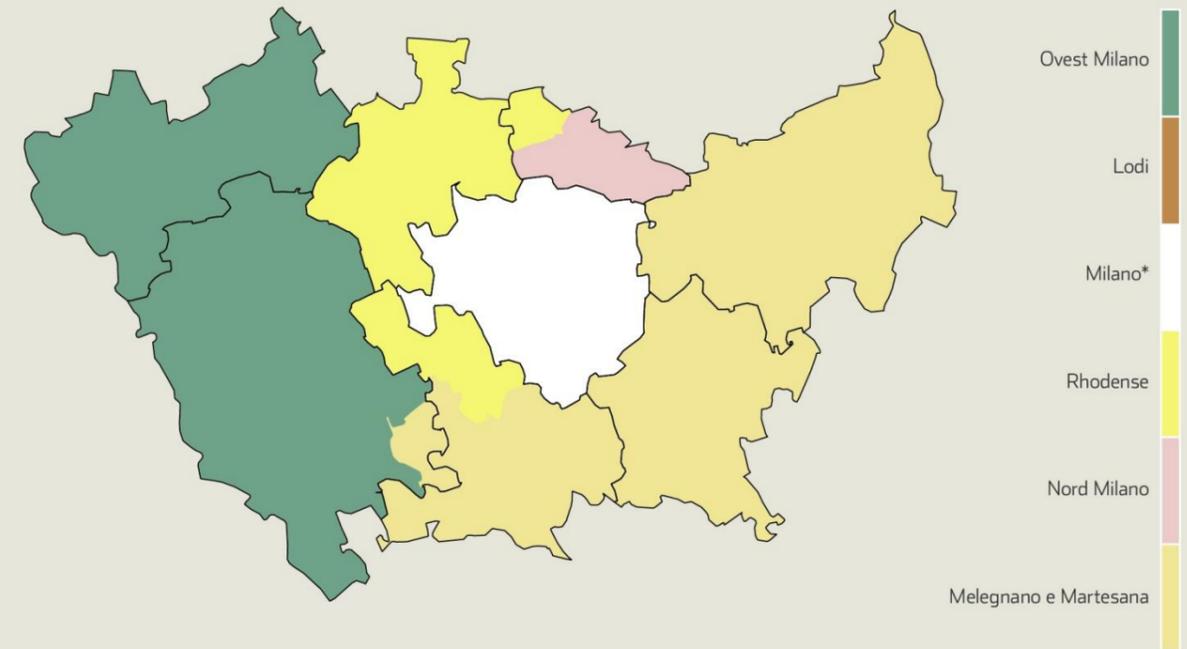
Vengono qui illustrate e rappresentate alcune delle più significative esperienze di gestione associata di funzioni e servizi. Le diverse mappature, alle quali vengono sovrapposti i confini delle Zone omogenee, mostrano geometrie variabili in funzione della tipologia di servizio e dei soggetti coinvolti. I diversi servizi possono essere ricondotti a due categorie principali.

I servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, come stabilito dal D.Lgs. 152/2006, si organizzano secondo ambiti territoriali ottimali e riguardano: il Servizio Idrico Integrato, che con la L.R. 32/2015 prevede l'unificazione dei due ATO pre-esistenti; gli ambiti per la distribuzione del gas naturale; la gestione integrata dei rifiuti che, in virtù della L.R. 26/2003, non prevede ambiti ottimali e continua ad essere demandata ai Comuni. Nonostante ciò, le amministrazioni hanno avviato diverse esperienze di gestione associata del servizio, di cui vengono qui mappate le principali. I servizi alla persona e alla comunità si organizzano in forme stabili che coinvolgono tutti i Comuni con modalità di coordinamento sovracomunale definite a livello regionale o metropolitano: i Piani di Zona per le politiche sociali e le neonate Aziende Socio Sanitarie Territoriali (ASST); le Agenzie per la Formazione, l'Orientamento e il Lavoro (AFOL), che stanno vivendo una fase di profonda riorganizzazione; i sistemi bibliotecari intercomunali, ormai ampiamente consolidati; le strutture intercomunali di protezione civile.

Un ulteriore campo di sperimentazione, caratterizzato da differenti gradi di consolidamento, riguarda alcune funzioni comunali esclusive. Tra queste, il fenomeno forse più interessante è quello degli Sportelli Unici per le Attività Produttive (SUAP) intercomunali, che cominciano a mostrare una geografia non residuale. Diversamente, ancora poco sviluppata nell'area metropolitana la pratica delle Unioni di Comuni.

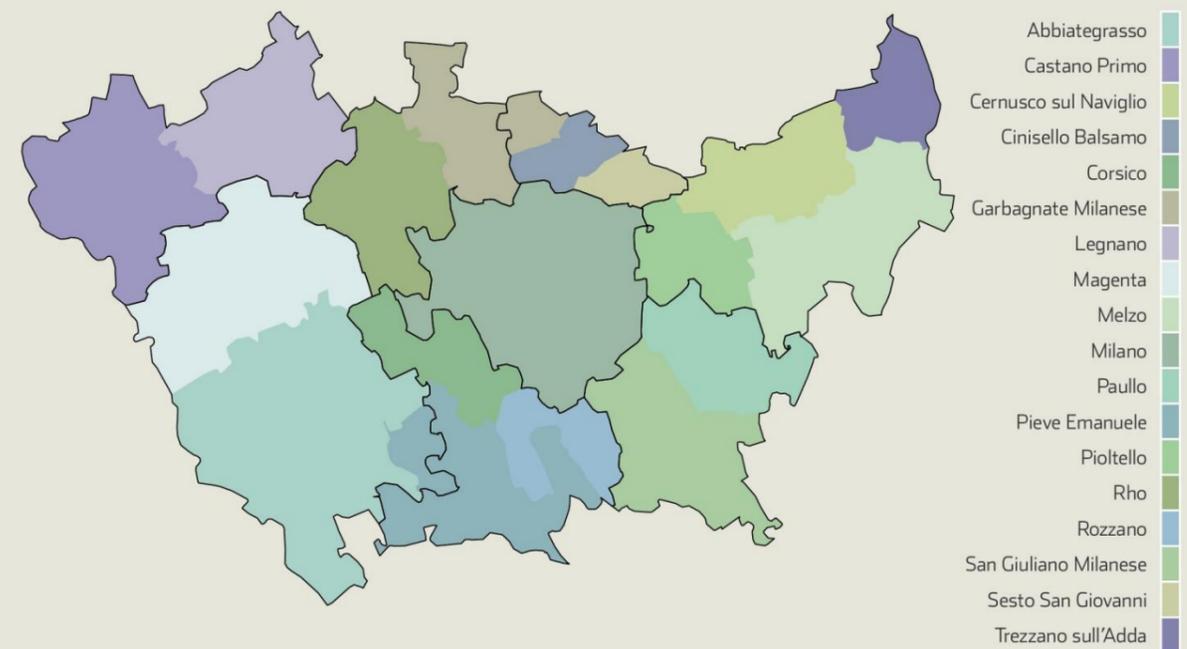
In questo quadro, che si presenta molto articolato, le Zone omogenee potrebbero rappresentare un'importante occasione sia per consolidare le forme di cooperazioni esistenti, anche attraverso momenti di riordino/razionalizzazione, sia per sperimentare modelli di *governance* per quelle funzioni che faticano ad oggi a trovare un giusto livello di coordinamento.

Aziende Socio Sanitarie Territoriali [ASST]

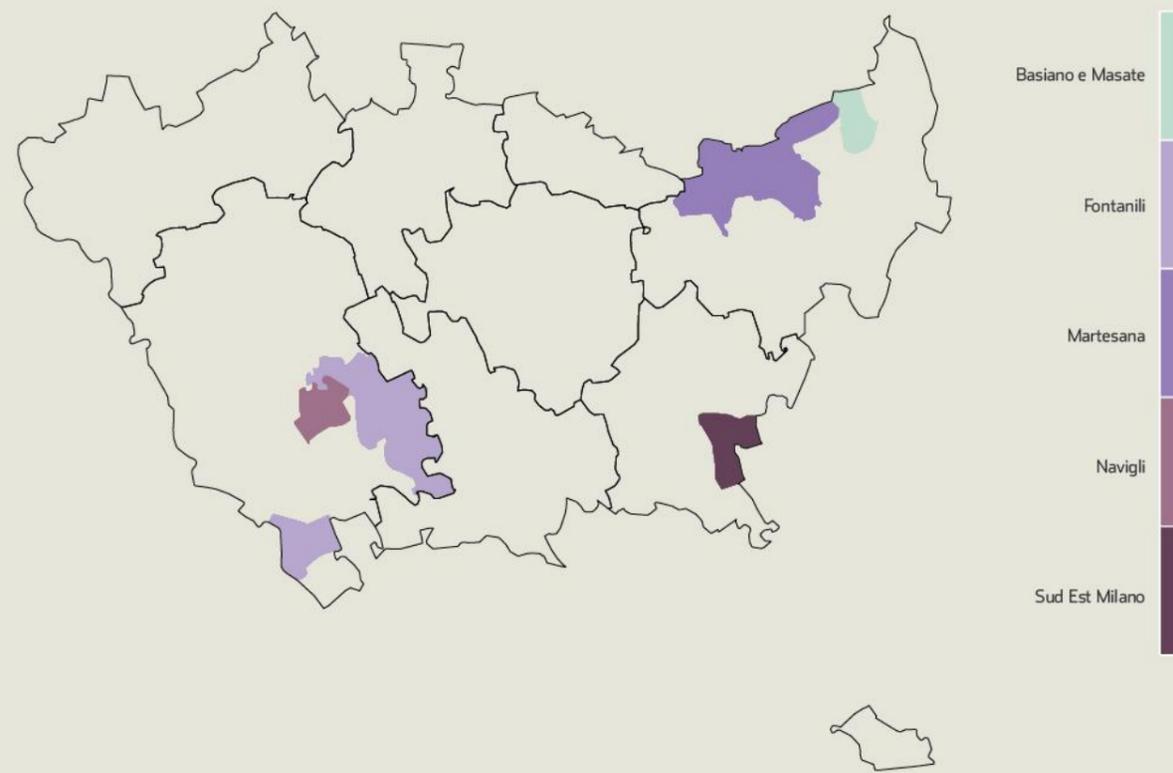


* Si compone di 4 ASST e 3 IRCCS

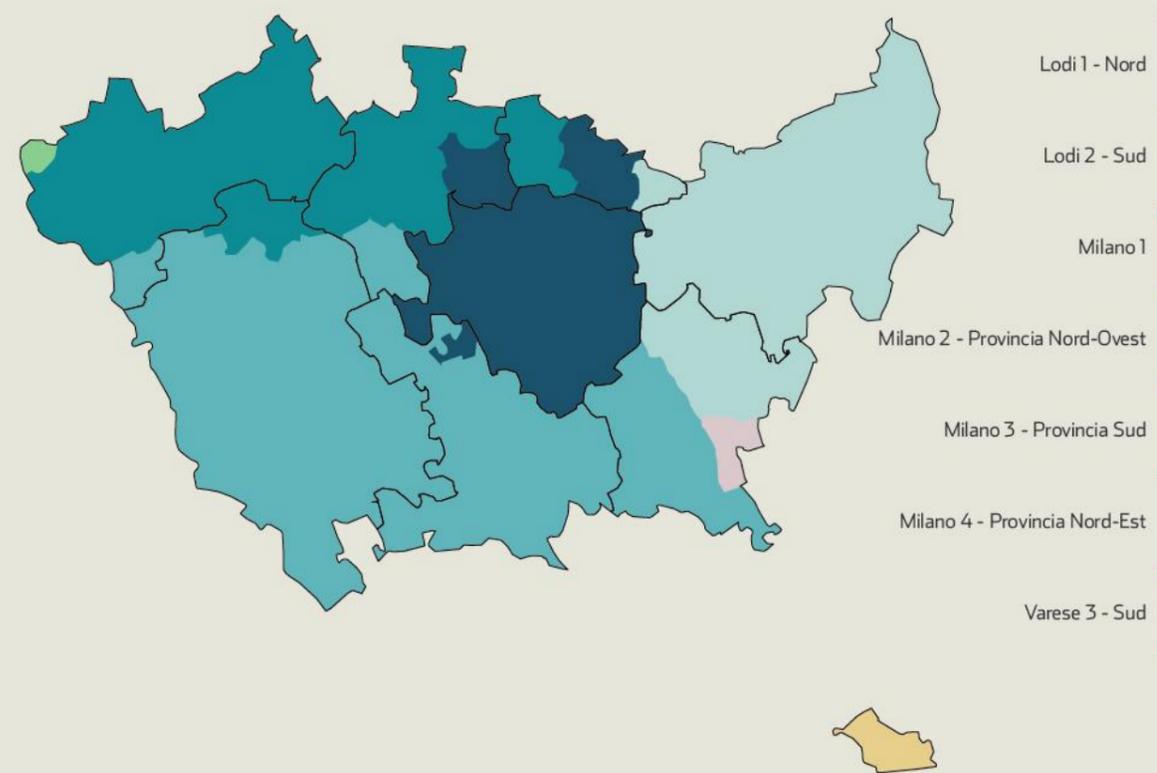
Piani di zona



Unioni di comuni



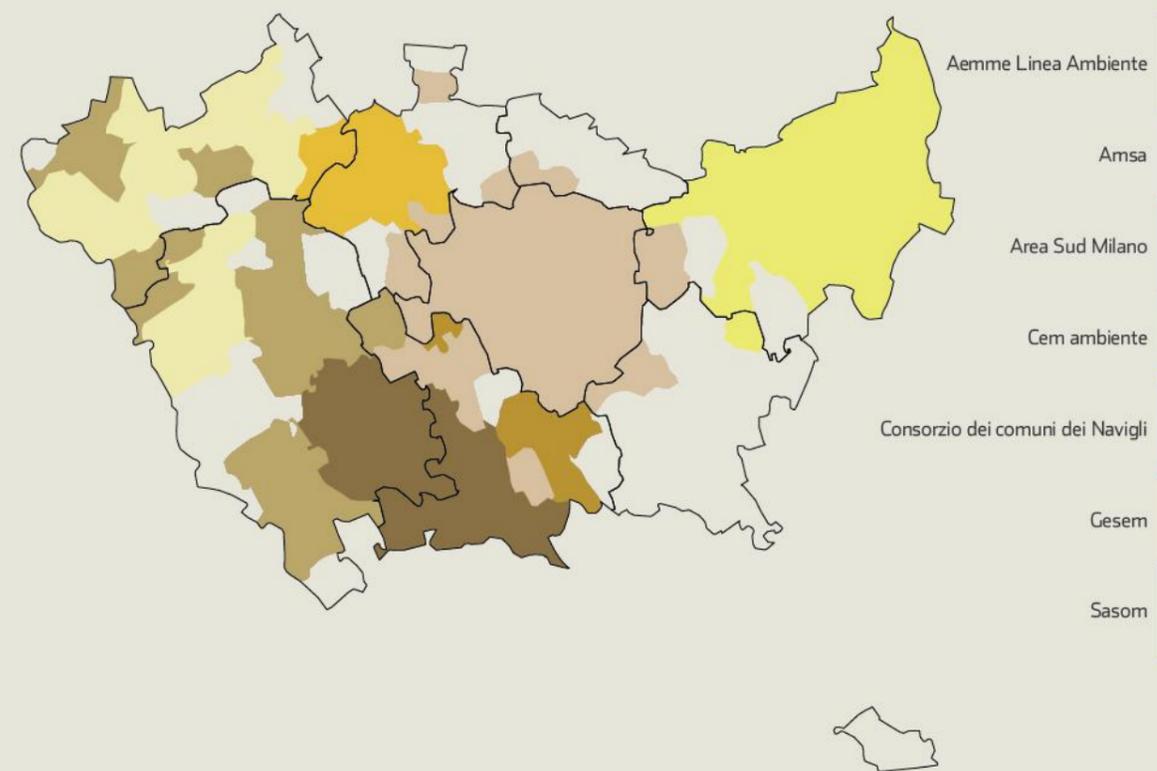
Ambiti Territoriali Ottimali per la distribuzione del Gas naturale [ATEM]



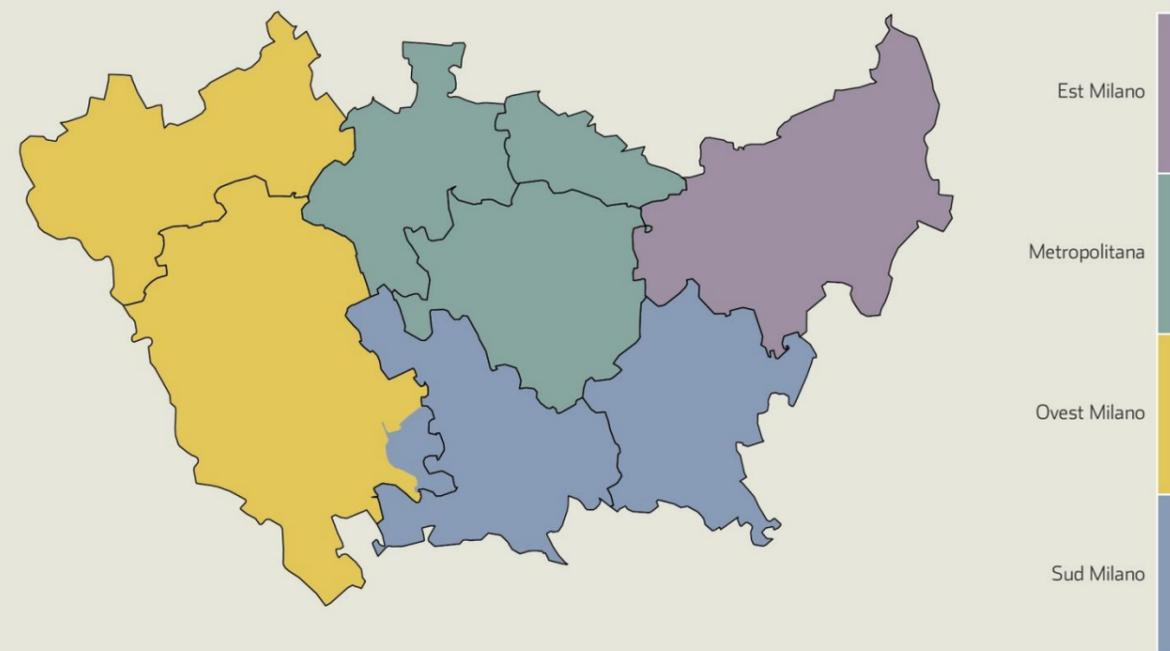
ATO - Servizio idrico Integrato



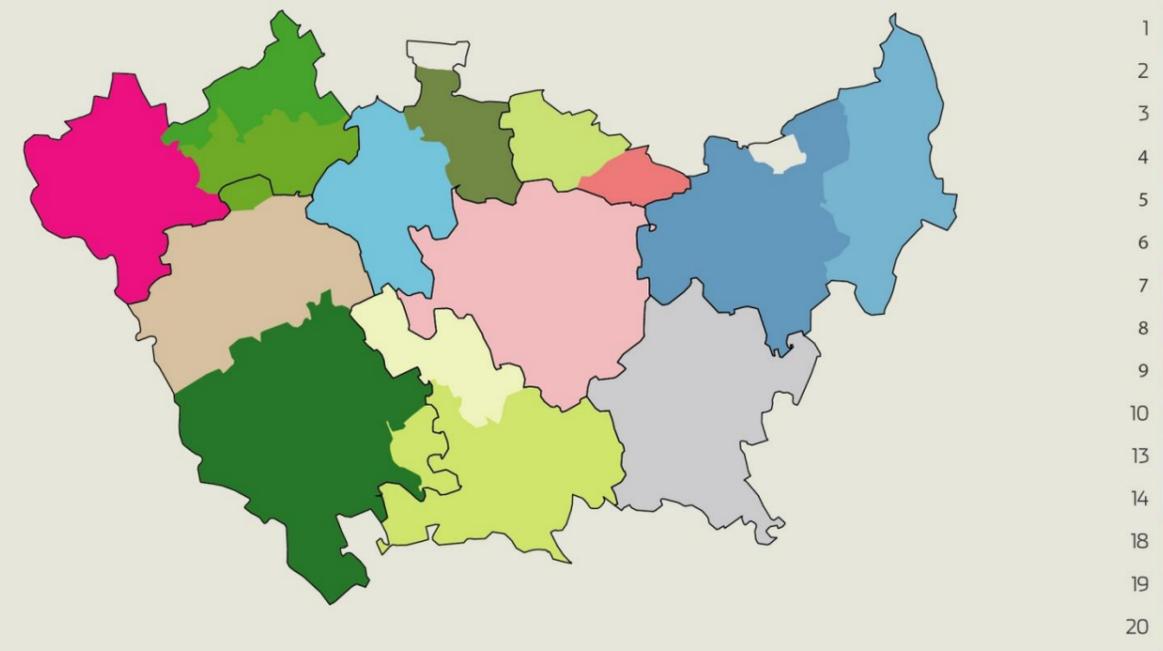
Gestione dei rifiuti



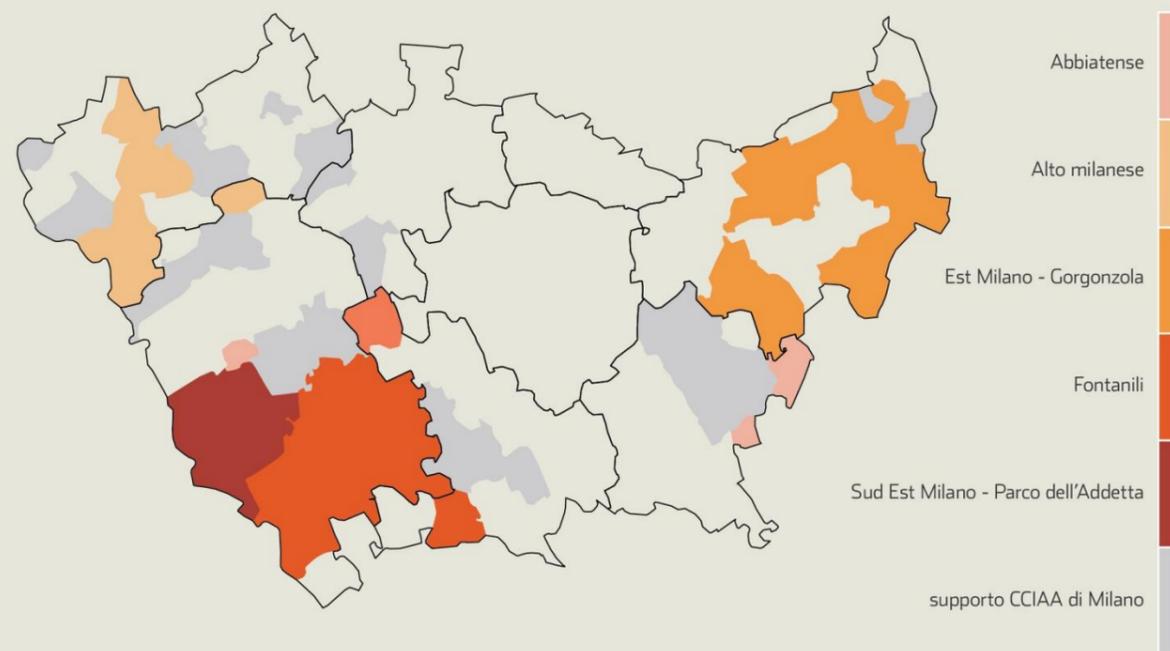
Agenzia per la Formazione, l'Orientamento e il Lavoro [AFOL]



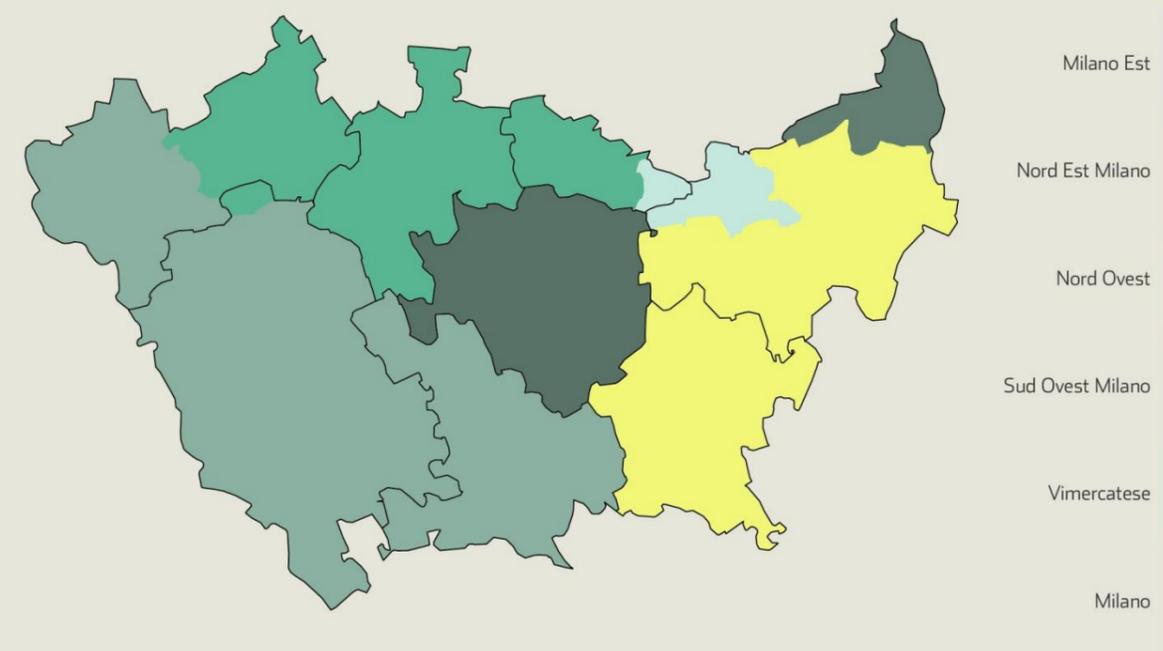
Protezione civile



Sportello Unico per le Attività Produttive [SUAP]



Sistema bibliotecario



Sfondi

TERRITORI IN DIVENIRE

Politiche pubbliche e progetti si determinano nello spazio, confrontandosi e interagendo con i caratteri fisici, economico-sociali e istituzionali tipici dei diversi territori. Allo stesso tempo, distinguendo la quantità, il rilievo, la specificità ed il grado di maturazione dei progetti si può provare a determinarne l'influenza sulla caratterizzazione delle diverse parti del territorio.

Ricostruire il quadro della progettualità in azione, assumendo uno sguardo territoriale, è dunque cruciale per provare non solo a interpretare il verso del cambiamento metropolitano e la sua dinamicità, ma anche per calibrare nuove strategie e *policy*. In particolare, questa sezione si incarica di restituire in forma sintetica il quadro delle politiche e dei progetti pre-esistenti e regolati con altra strumentazione, sui quali il Piano strategico si innesta o comunque rispetto ai quali è chiamato a confrontarsi.

Il territorio in questo caso è osservato per macro quadranti (Nord, Est, Sud/Sud-Ovest e Nord Ovest), estesi lungo le principali direttrici a partire dal nucleo centrale, con uno sguardo attento anche al contesto circostante la Città metropolitana, mentre la progettualità è organizzata con riferimento a differenti campi tematici (insediativo, infrastrutturale e ambientale).

Da tale ricostruzione, emerge come centrale la questione della limitazione del consumo di suolo e della corrispondente esigenza di privilegiare operazioni sulle parti edificate più fragili. Ecco che il tema della rigenerazione, intesa come intervento esteso alle diverse componenti urbanistica, sociale ed economica, riguarda i progetti di rilievo che interessano le porzioni più mature del territorio metropolitano e con essi gli interventi relativi all'adeguamento infrastrutturale e le previsioni mirate allo sviluppo e consolidamento del sistema del verde e della rete ecologica.

-  > TRASFORMAZIONI URBANISTICHE
-  > PROGETTI AMBIENTALI
-  > DORSALE VERDE NORD MILANO
- INTERVENTI INFRASTRUTTURALI**
-  > INTERVENTI SULLA RETE FERROVIARIA
-  > NUOVE STAZIONI FERROVIARIE
-  > INTERVENTI SULLA RETE METROPOLITANA/TRANVIARIA
-  > INTERVENTI SULLA RETE STRADALE

QUADRANTE NORD

Nella porzione settentrionale della Città metropolitana si affollano per varietà e dimensione molteplici progetti di rilevanza sovralocale. A partire dalla direttrice che unisce Milano alla vicina Provincia di Monza e della Brianza, comprendendo i territori dei Comuni della Zona omogenea Nord Milano, si individuano alcuni importanti ambiti di rigenerazione.

A **Sesto San Giovanni** le aree dismesse dagli ex stabilimenti Falck sono oggetto di Accordi di Programma (2013 e 2015) finalizzati alla riqualificazione territoriale e ambientale, che riguardano la localizzazione di due polarità a valenza territoriale, l'una riservata ai servizi sanitari ("**Città della Salute e della Ricerca**", destinata ad accogliere le strutture sanitarie dell'Istituto Neurologico Besta e dell'Istituto Nazionale dei Tumori) e l'altra al commerciale (73.500 mq. di superficie di vendita, riservata in netta prevalenza - mq. 68.500 - a settori merceologici non alimentari).

A **Cinisello Balsamo** l'ambito di **Bettola** si configura come un nodo di rilievo nel sistema infrastrutturale e territoriale metropolitano, dove si incrociano i flussi di traffico dell'Autostrada A4, della SS 36 e della Tangenziale nord (A52), dove è in fase di ultimazione l'attestamento della linea M1 e dove è in via di progettazione l'interscambio con il prolungamento della linea M5. Per quest'ambito è in corso di definizione un Programma Integrato di Intervento che, oltre a riguardare l'ampliamento del complesso commerciale esistente, affronta il tema dell'assunzione da parte di Bettola del ruolo di "**Hub** intermodale del Nord Milano".

In **Milano**, nella porzione di territorio più a nord, sono da ricordare le occasioni di trasformazione relative alle Caserme, nello specifico la **Caserma Mameli** in viale Suzzani (117.000 mq.), compresa tra gli immobili in dismissione da parte del Ministero della Difesa e individuata nel PGT come Ambito di Trasformazione Urbana e gli scali ferroviari con riferimento allo scalo di **Greco-Breda** (73.000 mq.).

Nel campo delle infrastrutture di trasporto su ferro va ricordata la previsione di rafforzamento del servizio sulla "**cintura**" di **Milano** con la realizzazione di **nuove fermate** (Istria, Padova), la cui attuazione consentirebbe di rispondere in modo più capillare alla domanda di spostamento dell'area urbana, ampliando l'accessibilità e la fruibilità del sistema ferroviario, grazie ad una sua maggiore integrazione con la rete radiale delle metropolitane. E' il tema della cosiddetta "**Circle line**", intesa sia come potenziamento delle linee di cintura per i servizi suburbani sia come interconnessione nel nodo di Milano delle reti ferroviarie provenienti dalla regione, la cui effettiva fattibilità in termini di requisiti tecnici, tempi, costi, risultati conseguibili, dovrà essere attentamente valutata.

Sempre riguardo alla rete del ferro, nella parte più occidentale dell'ambito nord si colloca la **riqualificazione della metrotranvia Milano-Desio** prolungata a Seregno che garantirebbe un più efficiente servizio di TPL oltre i confini milanesi ed una risposta più efficace alla domanda di spostamento del Nord Milano e della Brianza.

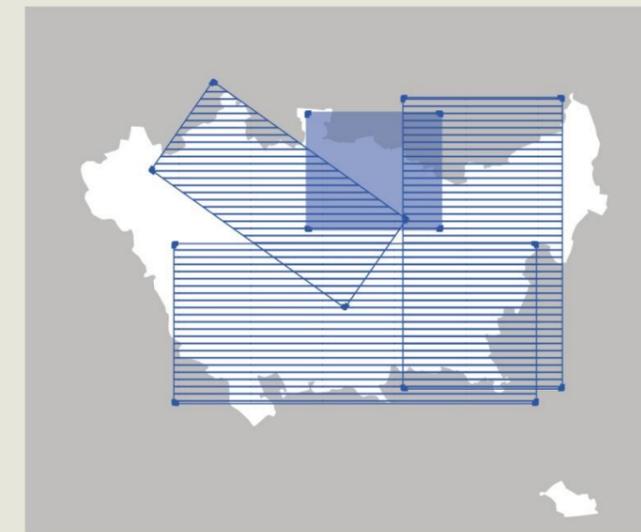
Per la rete stradale resta in evidenza il nodo del **completamento del Sistema Viabilistico Pedemontano** con la realizzazione delle tratte mancanti ("B2", "C" e "D") e delle relative "opere connesse".

Connessa al completamento di Pedemontana è la realizzazione della **terza corsia lungo la SPexSS35 Milano-Meda** nella tratta sud, che rappresenta la prosecuzione della tratta "B2" di Pedemontana, necessaria per completare il potenziamento dell'asse radiale della Comasina, che attraversa i territori densamente urbanizzati del Nord Milano e della Brianza occidentale.

Vi è poi la **quarta corsia** dinamica lungo la tratta "urbana" della A4 Milano-Brescia a nord di Milano, la cui attuazione (prevista entro il 2018) permetterà di fluidificare la circolazione tangenziale nei settori a nord di Milano (Nord Milano e Nord Ovest).

L'estensione del **Parco Nord Milano**, a comprendere nel proprio perimetro il PLIS della **Balossa**, diventa l'avamposto del progetto di **Dorsale Verde Nord**, elemento strategico delle **Reti Ecologiche Metropolitane** (già Provinciali), e struttura portante del sistema di connessione ecologica e ambientale per mantenere la continuità territoriale degli ambiti non edificati nell'area settentrionale compresa tra i fiumi Ticino e Adda. La Dorsale rappresenta un sistema di spazi aperti, verdi o agricoli di circa 29.000 ettari, con una lunghezza di 65 chilometri tra Ticino e Adda, attraverso la Provincia di Monza e Brianza, e si sviluppa collegando tra loro tutti i PLIS, i SIC, le ZPS, le aree agricole residuali e i margini dei nuclei urbani presenti in questa porzione di territorio.

Nel campo ambientale è significativa la presenza dei **Contratti di Fiume Seveso e Lambro Settentrionale**. Si tratta di strumenti di programmazione negoziata che si pongono l'obiettivo di realizzare riduzioni d'inquinamento delle acque e del rischio idraulico, oltre alla riqualificazione del sistema ambientale e paesistico e dei sistemi insediativi all'interno dei territori dei bacini fluviali.



QUADRANTE EST

Nel **settore orientale** dell'Adda Martesana, che comprende le direttrici della Padana Superiore e della Cassanese e si estende dal capoluogo al fiume Adda, si individuano porzioni di territorio che esprimono forti potenzialità di trasformazione, con differenti gradi di maturazione: da semplici opportunità a progetti in corso.

In Milano si trovano: l'area dell'**Ortomercato**; gli Istituti dell'Università Statale di **Città Studi**, lo **scalo basso di Milano-Lambrate**, le aree di **Porta Vittoria**. Luoghi che, se si esclude Porta Vittoria (oggetto di trasformazione non ancora completata e con interventi da perfezionare), potranno essere interessati, in tempi medio-lunghi, da iniziative urbanistiche, con consistenti effetti di rigenerazione del tessuto urbano. In particolare, per lo **scalo Milano-Lambrate** (poco più di 70.000 mq di superficie territoriale) le prospettive di intervento si inquadrano nell'Accordo di Programma **scali ferroviari milanesi** (complessivamente 1.250.000 mq di territorio) la cui procedura non è ancora conclusa. Per **Città Studi** si tratta della possibilità di spostamento delle sedi dell'Università Statale nell'ambito della rifunzionalizzazione delle aree Expo, con conseguente nuovo utilizzo degli eventuali spazi liberi nel cuore del quartiere universitario urbano.

Nel Comune di **Segrate** procede il percorso dell'insediamento, sulle aree dell'ex Dogana, del **centro commerciale**, promosso dalla società Westfield Milan, che prevede una grande struttura di vendita per 130.000 mq. di cui 15.000 mq. per il settore alimentare e 115.000 mq. per quello non alimentare. L'intervento rappresenta una delle maggiori iniziative di capitali esteri sul territorio nazionale ed è interessato dall'attività di coordinamento del Comitato istituito dal Ministero dello Sviluppo Economico (Decreto 8/7/2015. n. 15894). La rilevanza dell'intervento spinge a farne un elemento centrale e un'occasione di sperimentazione nella realizzazione del sistema di interscambi, entro il progetto **Hub metropolitani**.

Altre opportunità del territorio sono costituite dai 330.000 mq. dell'ex "**Polo chimico di Pioltello-Rodano**", ex impianto Sisas e da aree, in parte appartenenti al demanio pubblico, poste in prossimità delle stazioni della linea M2 a **Gorgonzola** che, in ragione della loro localizzazione, assumono un interesse di scala metropolitana, così come confermato dallo stesso strumento di piano locale.

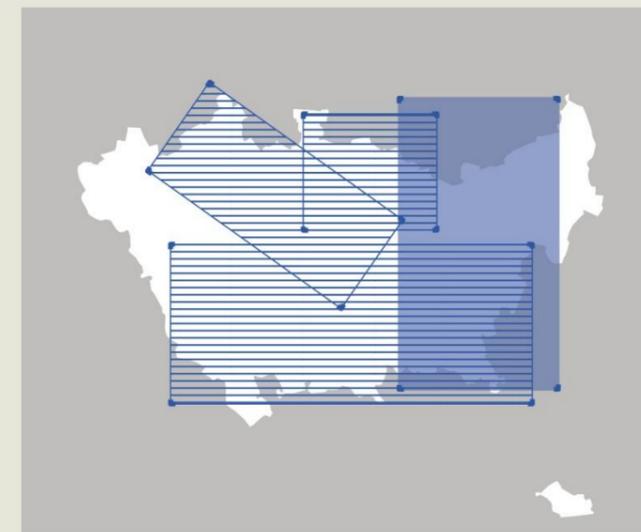
La rete del trasporto su ferro è qui interessata dalle previsioni, soggette alle verifiche di efficacia sul funzionamento del servizio, di **nuove fermate ferroviarie: Ortica**, a poca distanza dalla fermata Forlanini (entrata di recente in funzione) e **Redeciesio** in direzione di Segrate. Significative previsioni interessano il potenziamento delle linee metropolitane: **M4**, in corso di realizzazione, che garantirà il servizio diretto all'aeroporto Forlanini e l'accessibilità al sistema Idroscalo; **M2** con indicazioni per un miglioramento dei nodi di stazione e la possibile estensione del servizio di forza oltre l'attuale capolinea di Gessate.

Riguardo alla mobilità su gomma, l'area Adda Martesana, investita da rilevanti interventi sulla rete autostradale, BreBeMi e TEEM, necessita, per un più razionale ed efficace utilizzo di tali infrastrutture, della risoluzione di alcune problematiche quali il completamento del **potenziamento della SP 103 Cassanese**, in considerazione anche delle ipotesi di sviluppo del sistema insediativo, come nel caso del previsto centro commerciale di Segrate.

La presenza di importanti capisaldi del sistema ambientale e fruitivo sono la base su cui si poggiano progetti di miglioramento e rafforzamento dell'intero sistema. In questo quadro, ai fini della costruzione della Rete Ecologica Regionale lombarda (RER), si colloca il **progetto Re Lambro**, che ha l'obiettivo della riqualificazione e del ripristino della funzionalità ecologica per il tratto di corridoio fluviale compreso nei territori di Milano e San Donato Milanese, sino al limite settentrionale del Parco della Media Valle del Lambro. A Milano si trova il progetto per la riqualificazione e

l'ampliamento (da 597.612 a 1.627.724 mq.) del **Parco Forlanini** che garantisce una continuità funzionale con la città, fino a collegarsi con l'**Idroscalo**, polarità fruitiva di scala sovralocale, oggetto delle strategie d'azione della Città Metropolitana.

Il Naviglio Martesana, via d'acqua che unisce il fiume Adda a Milano, è sia elemento di collegamento con la rete dei Naviglio Grande e Pavese nel progetto di **riapertura in città del sistema dei Navigli**, sia elemento portante del percorso di attuazione del PLIS della Martesana, di recente istituzione.



QUADRANTE SUD

L'ampio **arco meridionale**, che comprende le municipalità 4, 5 e 6 di Milano e le Zone omogenee sud est, sud ovest e magentino-abbiate, si caratterizza per la preponderante presenza del territorio agricolo, racchiuso nei grandi parchi regionali (Parco del Ticino e Parco Agricolo Sud Milano). Si tratta di un paesaggio di valore (nuclei rurali, cascine, navigli, rete irrigua diffusa, ecc.), che accoglie un sistema insediativo residenziale sviluppatosi in epoca più recente e affiancato da un tessuto produttivo, direzionale e commerciale che contribuisce alla consistenza economica della Città metropolitana, non esente da fenomeni di sottoutilizzo e dismissione.

Sul versante della rigenerazione è nel territorio di Milano che si evidenziano alcune situazioni significative. Sono i casi degli **scali ferroviari di Porta Romana** (216.000 mq.), **Rogoredo** (21.000 mq.), **Porta Genova** (89.000 mq.) e **San Cristoforo** (158.000 mq), questi ultimi due collocati in un ambito delicato, in ragione della vicinanza al Naviglio Grande. In Milano va ricordata la presenza dei quartieri storici di Edilizia Economica e Popolare, tra i quali il **Quartiere Lorenteggio** che sarà interessato da un importante intervento di riqualificazione.

Interventi di rinnovo edilizio di rilievo riguardano lo storico quartiere ENI di **San Donato Milanese**, con la realizzazione del **Sesto Palazzo Uffici**, cui si accompagnano altre importanti previsioni lungo la direttrice Emilia, fino alle opportunità insediative di espansione per funzioni produttive localizzate a **Melegnano**.

Sull'asta della Vigentina/Val Tidone, nel comune di **Locate Triulzi**, le aree già occupate dalla ex Saiwa sono interessate dall'AdP denominato "**Polo dei Distretti Produttivi**" (305.000 mq.) che prevede l'insediamento di un Outlet della moda (44.000 mq di slp), cui sono connessi interventi di potenziamento della viabilità tra i quali il più rilevante riguarda l'**ampliamento a 4 corsie della SP della Valtidone**, nel tratto tra Opera e lo svincolo Pieve/Vigentina.

Nel comune di **Rozzano** il PGT individua un ambito di trasformazione tra il Naviglio Pavese e il tracciato dell'Autostrada A7 Milano Genova, a sud del quartiere direzionale "Milanofiori". L'ambito,

denominato "**Città nuova**", interessa un'area di ca. 550.000 mq., destinata a terziario e residenza, con la previsione di 15.000 mq per edilizia sociale.

Più a sud, il PGT di **Lacchiarella** individua tra gli ambiti di trasformazione un vasto comparto di circa 800.000 mq., vocato ad accogliere fino a 290.000 mq. di superficie utile per attività di produzione e distribuzione di beni e servizi, in espansione/completamento al complesso "Girasole".

Tra i piani e progetti che riguardano il miglioramento della rete di trasporto pubblico su ferro è in fase di realizzazione la **linea M4** che, partendo dall'aeroporto di Linate, attraversa Milano in senso est-ovest fino al capolinea/deposito di Ronchetto. In una prospettiva futura rientrano sia il prolungamento fino ad una nuova fermata al confine con i comuni di Buccinasco e Corsico, sia una futura possibile estensione verso un interscambio con la tangenziale ovest.

Lungo la rete ferroviaria sono previste **nuove fermate** (da verificare in termini di efficienza di gestione del servizio): **Canottieri, Tibaldi, Toscana, Puglie e Zama** sulla cintura ferroviaria di Milano; **Sesto Ulteriano-Poasco, Opera-Zerbo e San Giuliano Zivido** sulle linee esterne. Di queste ultime le prime due si inquadrano nel **Quadruplicamento della linea ferroviaria Milano-Pavia**, intervento di prospettiva, che consentirà di separare le diverse tipologie di percorrenza (medio-lunga e locale), consentendo il potenziamento del servizio Suburbano (S13). Inoltre, la previsione delle nuove fermate fornirà maggiori opportunità di interscambio con i territori del Sud Ovest e, in parte, del Sud Est. Altro intervento previsto, ma che non rientra nelle priorità di finanziamento, è il **completamento del raddoppio della linea ferroviaria Milano-Mortara**, oggi realizzato solo nella tratta fino a Vermezzo/Albairate, che permetterebbe l'estensione del Servizio Suburbano ad Abbiategrasso e il miglioramento del SFR su Vigevano-Mortara.

I più significativi interventi sulla rete stradale per questo settore metropolitano sono quattro. Il **collegamento Milano-Magenta con variante di Abbiategrasso e riqualifica della Nuova Vigevanese** (parzialmente finanziato), funzionale a migliorare le relazioni del Magentino e dell'Abbate, sia verso la Provincia di Pavia sia verso l'aeroporto di Malpensa, in continuità con la

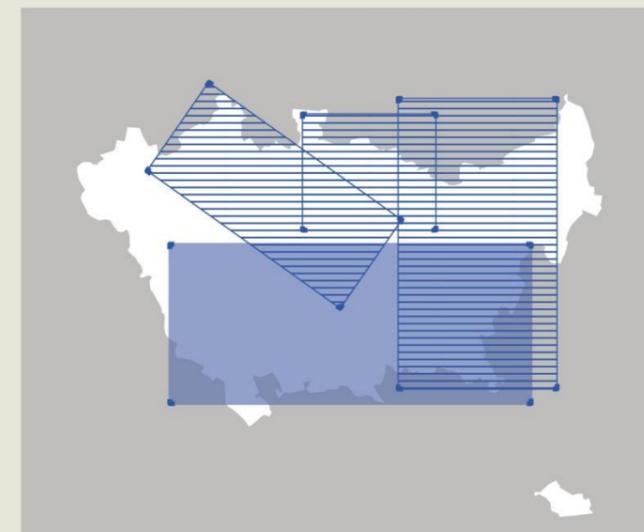
superstrada Boffalora-Malpensa. Rispetto al progetto preliminare di ANAS, oggetto di rilievi e dell'espressa contrarietà di alcune realtà territoriali locali, nel 2015 è maturata una diversa soluzione, frutto di una nuova visione condivisa tra Città metropolitana, i Comuni e i Parchi regionali attraversati, che prevede un itinerario a minor impatto ambientale che sfrutta il più possibile le strade esistenti, migliorandone la fluidificazione e la sicurezza.

Il **potenziamento della SP412 della Val Tidone tra Opera e la SP40 Binaschina**, consistente nel raddoppio della carreggiata. L'intervento, ancora da sviluppare e senza copertura finanziaria, vede solo un tratto con un più avanzato stato attuativo, connesso alla realizzazione del già citato progetto "Polo dei distretti produttivi" a Locate Triulzi. Proseguendo verso est si trova il progetto di **potenziamento a quattro corsie per senso di marcia dell'autostrada A1**, tra l'innesto con la Tangenziale Ovest di Milano e Lodi, che migliorerebbe anche il collegamento tra la TEEM e il sistema tangenziale "interno".

Infine, nel quadrante più a est si evidenziano i progetti che riguardano il **completamento del potenziamento della Paullese** nelle tratte mancanti: quella tra la Cerca, l'intersezione con la TEEM e Spino d'Adda e, verso Milano, quella in territorio di San Donato Milanese.

Come si è detto, sono elementi distintivi e caratterizzanti questa porzione di territorio il Parco Agricolo Sud Milano e il Parco della Valle del Ticino. Ad integrazione di questa presenza vanno poi segnalati alcuni progetti, connessi a verde e agricoltura, in fase di sviluppo:

- **Parco agricolo del Ticinello** (880.000 mq.), in prossimità di via dei Missaglia, con un progetto orientato a confermare e rafforzare il connotato agricolo, in cui l'attività produttiva diventi il centro di attrazione per il pubblico (70% dedicato all'attività agricola e 30% per la fruizione pubblica);
- **Parco delle Risaie** (600.000 mq.), a sud-ovest della città di Milano, con la finalità di preservare e valorizzare questa particolare area agricola urbana ricca d'acqua;
- **Parco del Deviatore Olona** (86.500 mq.) quale occasione per i quartieri a Ovest della città, di dare continuità all'ampio sistema verde del territorio urbano, congiungendo il parco delle Cave a nord ed il parco dei Fontanili a sud.



QUADRANTE NORD OVEST

Il **quadrante nord occidentale**, a partire da Milano, interessa tre municipalità (7, 8 e 9) e si estende alle Zone omogenee nord ovest e alto milanese, traguardando, lungo la direttrice del Sempione, l'ambito dell'aeroporto di Malpensa. Questo territorio, al pari della porzione nord più orientale, è stato ed è al centro di profondi mutamenti originati dalle dismissioni produttive tipiche delle aree urbane mature. Accanto alle trasformazioni giunte già a compimento (Fieramilanocity, Portello, CityLife, a Milano, ed il polo Fieramilano di Rho-Però, ecc.), le opportunità di maggiore rilievo in Milano riguardano le seguenti aree: lo **scalo Farini** (oltre 500.000 mq.) che rientra nel citato Accordo di Programma ora sospeso; l'area di **Bovisa** (847.000 mq.), individuata come Ambito di Trasformazione Urbana (ATU) dal PGT di Milano, riservata ad accogliere, oltre a funzioni urbane tradizionali (residenze e commercio) quelle dedicate alla ricerca e tecnologia. L'area di **Stephenson** (446.000 mq.), per la quale il PGT indica come vocazione l'ospitalità di grandi eventi, oltre a funzioni terziarie, produttive e commerciali. Per quanto riguarda le aree sede di **Expo 2015**, l'ipotesi progettuale prevede l'insediamento di funzioni rare nel campo della ricerca, dell'innovazione tecnologica e della formazione universitaria, con riferimento alla proposta di trasferimento delle strutture universitarie scientifiche della Statale, oggi localizzate in Città Studi. In Milano sono poi presenti altri ambiti di rilievo che rientrano nel processo di rinnovo e rigenerazione urbana. Tralasciando gli interventi in corso di completamento (CityLife, Cascina Merlata, ecc.), o le situazioni di recente trasformazione, ma che sono di nuovo oggetto di sostituzione (una porzione di Fieramilanocity), vanno ricordate le aree già appartenenti al demanio militare delle quali lo Stato ha previsto la cessione, quali: **Piazza delle Armi** (328.000 mq.), indicata come Ambito di Trasformazione dal PGT, e la più centrale **Caserma Garibaldi** di Piazza S. Ambrogio (Protocollo d'Intesa del 2015), acquisita da parte della limitrofa Università Cattolica, in vista di una espansione a consolidamento della propria polarità. Per dimensione e rilevanza territoriale, nell'ambito nord occidentale spicca l'area dell'**ex Alfa Romeo**

(circa due milioni di mq.), il cui insediamento storico si estende su quattro Comuni (Arese, Garbagnate, Lainate, Rho). Sulla parte in territorio di **Arese** è in corso l'insediamento di un ampio centro commerciale (77.000 mq.) oltre a funzioni artigianali/terziarie con attività connesse. Vi sono poi i casi di altre aree, quali il comparto **ex Italtel** (394.000 mq.) in località Castelletto di Settimo Milanese, in Pregnana Milanese le aree **ex Bull** (186.000 mq.) ed **ex Agip** (137.000 mq.), indicate come ambiti trasformazione produttiva dai PGT, oltre ad altre strutture minori lungo l'asse storico del Sempione, fino ai casi di aree dismesse o sottoutilizzate del legnanese.

Per il trasporto pubblico su ferro, oltre alle previste **fermate di Stephenson, Dergano e Bovisassa** nel nodo ferroviario di Milano e allo studio di fattibilità per il prolungamento della **linea M5** verso Settimo Milanese, va segnalato il progetto di **potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate** (quadruplicamento fino a Parabiago, con nuova fermata a Nerviano e triplicamento nella tratta successiva). Ciò consentirebbe di migliorare l'offerta lungo la direttrice del Sempione, separando i servizi a media-lunga percorrenza da quelli suburbani e permettendo il prolungamento delle linee Suburbane esistenti (S11 fino a Parabiago) e l'attivazione di nuove (S14 Rogoredo-Magenta ed S15 Rogoredo-Parabiago). Oltre a ciò sarà possibile il potenziamento dei collegamenti con Malpensa, con l'istituzione di un nuovo servizio diretto da Milano Centrale-Rho Fiera, grazie alla realizzazione del raccordo mancante con la linea Ferrovie Nord Saronno-Malpensa a Busto Arsizio. Sul progetto pesano problematiche connesse con il reperimento delle risorse finanziarie a copertura dei costi di realizzazione, oltre alle criticità legate al consenso delle realtà urbane attraversate in merito agli impatti delle opere. Altro progetto di rilievo metropolitano riguarda il **terzo binario lungo la linea ferroviaria Milano-Asso** (che rientra nell'ambito del cosiddetto progetto "Brianza Expo") che, con il completamento delle opere di riqualifica e ammodernamento nella tratta Affori-Varedo, consentirà, per soddisfare l'elevata domanda di spostamento presente nel Nord Milano e nella Brianza occidentale, l'introduzione della nuova linea S12 oltre alle

esistenti S2 ed S4. Infine, la **riqualificazione della metrotranvia Milano-Limbiato** consentirebbe il rafforzamento dei collegamenti con il trasporto pubblico nel Nord Ovest e nella Brianza occidentale, anche se al progetto manca la copertura finanziaria statale.

Gli interventi in corso sulla rete stradale riguardano: il **completamento dell'ammodernamento dell'autostrada A4 Milano-Torino** nella tratta lombarda, con inserimento della quarta corsia tra Milano e la superstrada Boffalora-Malpensa; il **completamento della riqualificazione/potenziamento della SP46 Rho-Monza**, tra Novate Milanese e Paderno Dugnano per una migliore e più diretta connessione tra la A52 Tangenziale Nord di Milano e la A8 e quale ulteriore asse di collegamento trasversale del Nord Milano (sia alla scala intercomunale, che per le lunghe percorrenze) alternativo alla tratta "urbana" della A4. Tra gli interventi per i quali si dispone del solo livello progettuale si colloca la **Variante alla SS33 del Sempione tra Rho e Gallarate**, finalizzata ad allontanare i traffici di transito dalla densa conurbazione che si sviluppa lungo la direttrice del Sempione e a migliorare le condizioni di accessibilità dell'intero comparto territoriale ricompreso tra la autostrada A8 e la superstrada Boffalora-Malpensa. Per l'attuazione del progetto restano da superare le criticità relative alle coperture finanziarie.

In campo ambientale, infine, il Parco regionale delle Groane e diversi Parchi Locali di Interesse Sovracomunale costituiscono l'armatura sulla quale si poggia il progetto della già citata **Dorsale Verde Nord Milano** che, verso ovest, si collega con il Parco Regionale del Ticino.

In tema di difesa del suolo in questo quadrante opera il **Contratto di Fiume Olona, Bozzente, Lura** (sottoscritto nel 2004 da tutti gli Enti interessati), con gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento delle acque e del rischio idraulico e di riqualificazione del sistema ambientale, paesistico e insediativo.

