

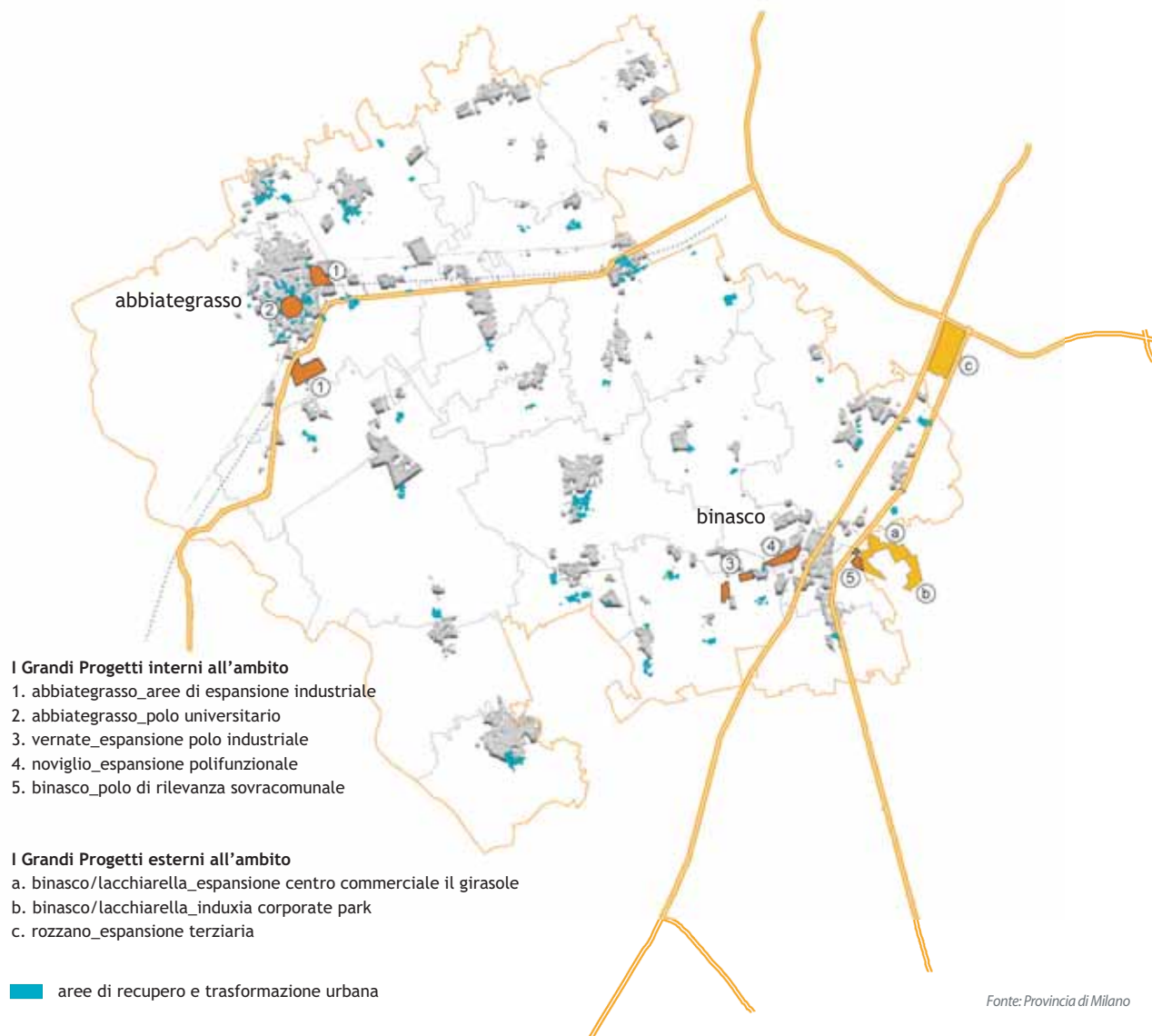


temi e progetti

2.1 Trasformazioni urbane

I progetti di trasformazione urbana che in questo ambito hanno rilevanza sovra locale non sono moltissimi: ad esempio i **nuovi insediamenti produttivi** promossi ad Abbiategrasso, come risposta alla crisi occupazionale che interessa il comune; sempre ad Abbiategrasso, l'apertura di un **Polo Universitario**, e poi alcuni interventi concentrati intorno a Binasco, destinati a funzioni produttive e commerciali, ma di dimensioni relativamente modeste. Va infine ricordato l'ampliamento o l'apertura di diverse **strutture sanitarie e assistenziali** (Abbiategrasso, Binasco). E' invece immediatamente **al di fuori di questo contesto** che si posizionano gli **interventi più cospicui** e potenzialmente in grado di determinare conseguenze rilevanti da un punto di vista urbano e della mobilità. Ad esempio il progetto Induxia Corporate Park, promosso sulle aree attigue al Centro Commerciale Girasole, di cui si prevede anche l'ampliamento. La crescita della città è avvenuta attraverso **saturationi o addizioni** di dimensioni generalmente **contenute** e per usi prevalentemente residenziali o produttivi. In quasi tutti i comuni le aree industriali sono state completate e sono sorti nuovi quartieri formati da abitazioni a bassa densità destinati, vuoi alla domanda locale, vuoi alla rilocalizzazione di famiglie provenienti da Milano e dai comuni della prima cintura. Cospicui sono stati gli interventi di **recupero** e sistemazione dei **centri storici**, quasi sempre accompagnati da interventi di valorizzazione dello spazio pubblico. Più rari gli interventi per il recupero di **cascine** e degli insediamenti rurali, che rappresentano una **risorsa di grandissimo valore e interesse**.

i grandi progetti



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.

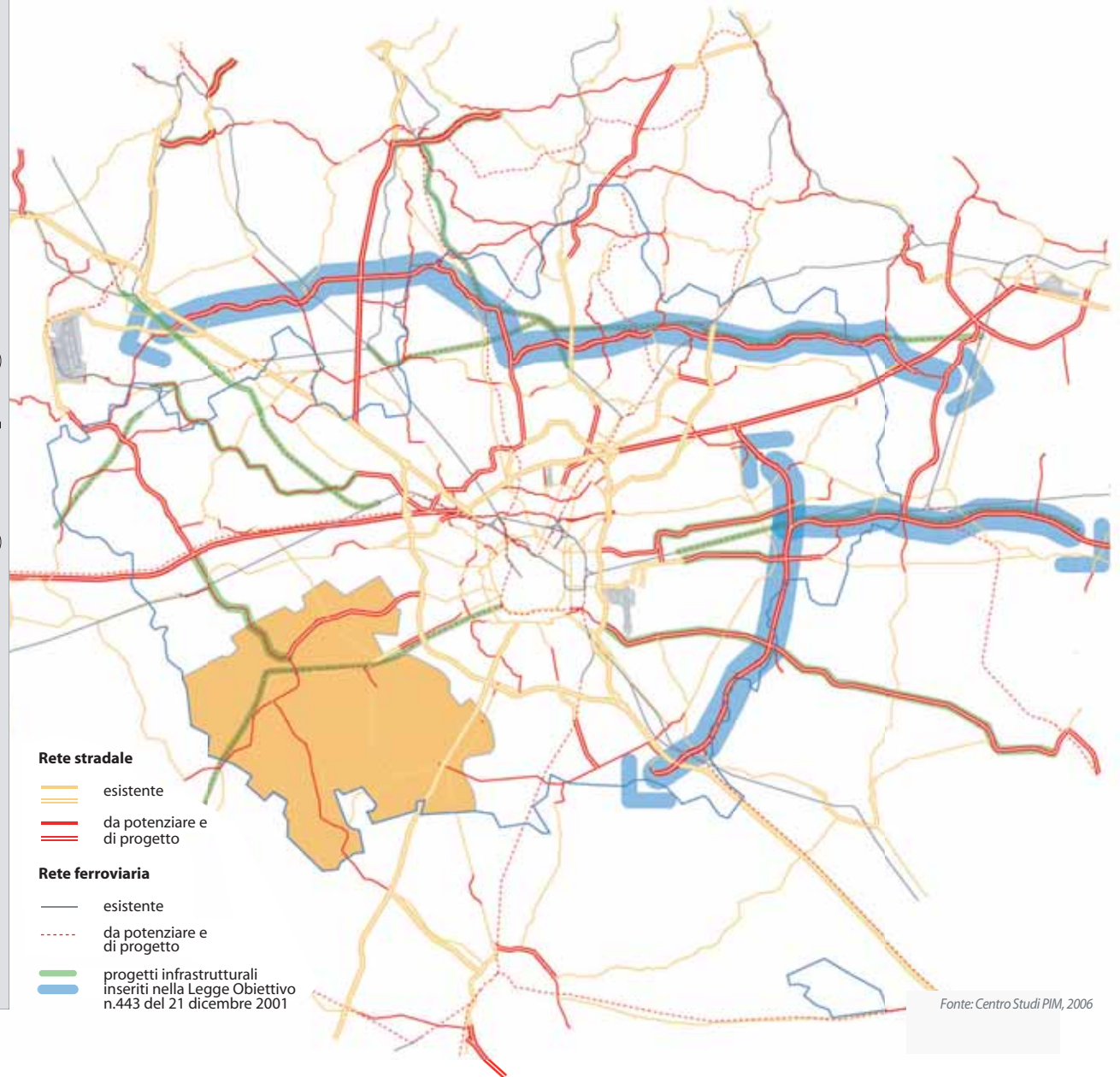
Al contrario, allontanandosi dall'area centrale, le connessioni trasversali diventano più rade ed è proprio tale configurazione che contribuisce a peggiorare la situazione di grave congestione di tutte le direttrici, in particolare quelle radiali. Ad esse, infatti, viene demandato il compito di smaltire 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.

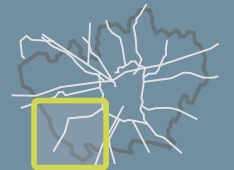
Di fronte a questo scenario, emerge la necessità di **attuare una riorganizzazione complessiva delle reti**, secondo criteri di pianificazione che interessino tutti i livelli della mobilità, ne considerino le reciproche sinergie, si integrino e risultino compatibili con il sistema territoriale e ambientale. 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;

i grandi progetti infrastrutturali



Fonte: Centro Studi PIM, 2006



- > 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

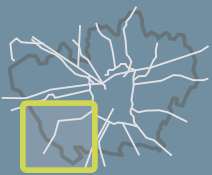
Le principali strategie di intervento riguardano:

- > 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 programmate o in discussione prevedono, in sintesi, interventi di qualificazione della rete locale (SP40-Binaschina, riqualificazione Est Ticino SS526, ecc.) e il potenziamento della Vigevanese SS494, vuoi attraverso il miglioramento della strada provinciale Baggio-Castelletto SP114 fino ad Albairate e Abbiategrasso e da qui in direzione di Malpensa, vuoi attraverso il raddoppio della linea ferroviaria Milano - Mortara che consentirà l'istituzione di un servizio con caratteristiche suburbane.

A) Potenziamento SP 114 e riqualificazione della SS 494, Vigevanese

Tutti gli interventi contrassegnati nella tavola con la lettera "A" sono ricompresi nella cosiddetta legge obiettivo; le risorse derivano dall' Accordo di Programma Quadro Accessibilità a Malpensa. Il CIPE ha approvato i progetti preliminari con alcune prescrizioni a tutt'oggi non ancora formalizzate (ottobre 2006).

A1) Potenziamento SP 114, Baggio-Castelletto e variante SS56 Abbiategrasso-Magenta

Per il tratto compreso fra Milano e Albairate è prevista la realizzazione di una strada a due corsie per senso di marcia che dovrebbe rendere più agevole l'ingresso verso Milano e alleggerire la radiale vigevanese. Dopo Albairate la strada diventa a carreggiata semplice, piega verso nord, riprende il tracciato della Est-Ticino fino ad arrivare a Magenta e da qua a Malpensa, attraverso la nuova Boffalora-Magenta. Le caratteristiche e la finalizzazione di questo progetto non godono del consenso di tutte le Amministrazioni e le comunità locali, alcune delle quali ne hanno contestato l'impatto ambientale. È necessario pertanto attivarsi per rendere il progetto preliminare più compatibile e meno impattante sul territorio.

A2) SS 494, Vigevanese: variante a sud di Abbiategrasso

È la nuova "tangenziale" sud di Abbiategrasso che permette di dirottare verso l'esterno i flussi passanti in città, risolvendo così uno dei nodi più problematici della SS494. Verso nord, una volta oltrepassato il Naviglio, la tangenziale proseguirebbe fino alla SP114, passando per la nuova fermata della ferrovia Milano-Mortara (Cascina Bruciata) e garantendone così l'accessibilità.

A3) SS 494, Vigevanese

Adeguamento in sede del tratto fra Abbiategrasso e il Ponte sul Ticino. L'intervento completa la riqualificazione della Vigevanese, con interventi per il miglioramento della sede stradale e la creazione di nuovi svincoli.

B) SS 526, Est-Ticino: riqualificazione del tratto fra Abbiategrasso, Motta Visconti e Pavia

L'opera è finalizzata a migliorare la viabilità attuale, sgravare i centri urbani attraversati e rendere più diretti i collegamenti fra Pavia e l'aerostazione di Malpensa.

L'intervento è previsto dal piano di Bacino della Mobilità e dei Trasporti (piano di settore provinciale) per quanto riguarda il tratto compreso fra Motta Visconti e Abbiategrasso ma è ancora privo di copertura finanziaria e non è contemplato dal programma triennale delle OO.PP della stessa Provincia di Milano. Anche la progettazione di dettaglio non è ancora avviata.

C) Riqualificazione e potenziamento SP 40 Binaschina e riorganizzazione della rete locale

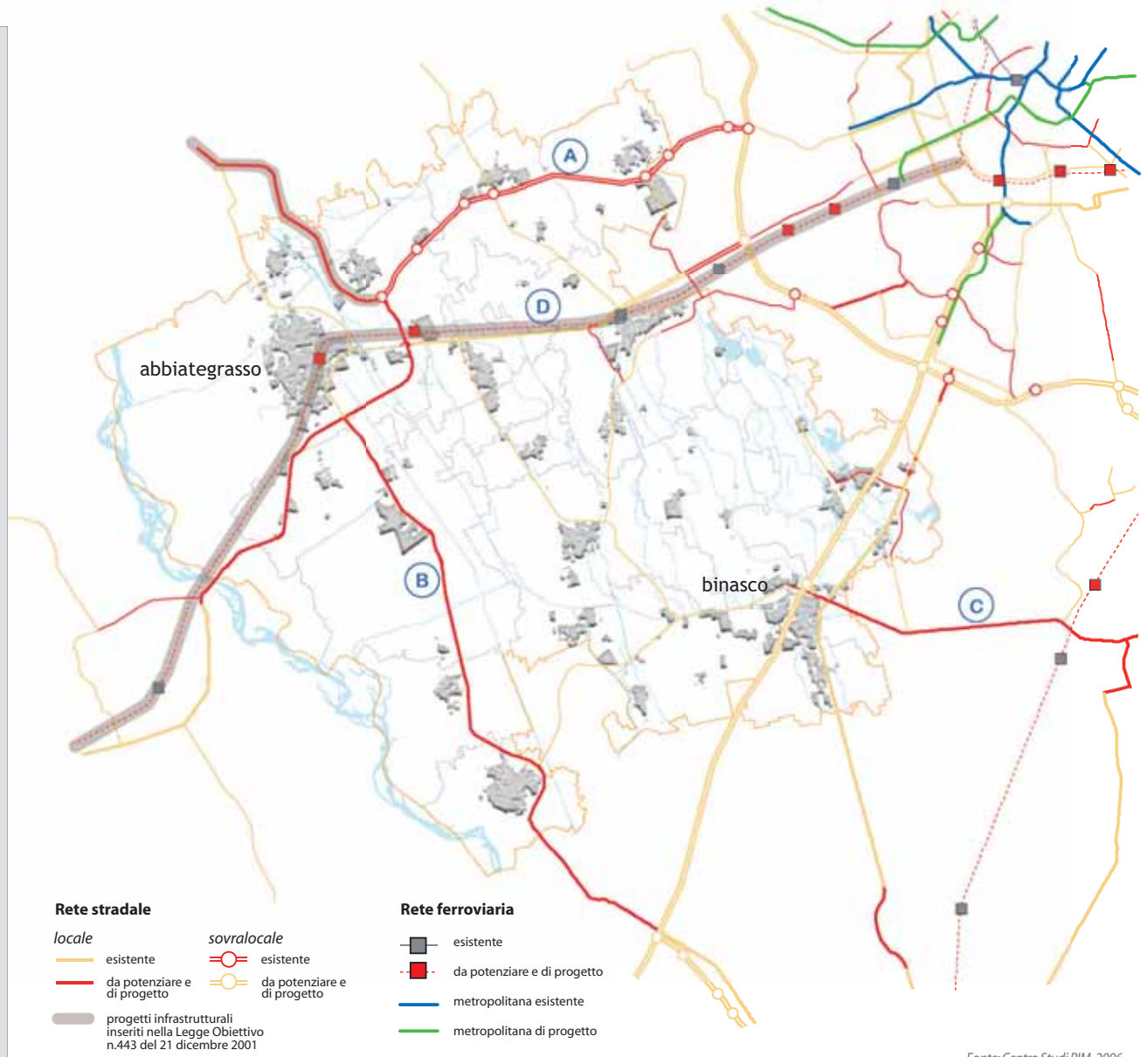
Alla riqualificazione della Binaschina è demandato il compito di rendere più agevoli i collegamenti fra i comuni "infra-radiali" e la percorribilità fra queste (in particolare: l'Emilia SS9, la direttrice Pavese SS35 e la Vigevanese SS494). Si tratta di potenziare una delle poche direttrici "trasversali" esistenti che può essere migliorata intervenendo solo su alcuni tratti e nodi limitati. L'intervento è per ora nelle fasi della progettazione iniziale. Più precisamente: sono stati avviati gli studi per gli approfondimenti di natura infrastrutturale-urbanistico, ma solo riguardante il tratto compreso fra la via Emilia e la Pavese.



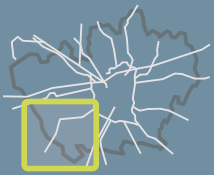
D) Raddoppio della tratta ferroviaria Milano Mortara (primo lotto)

Il raddoppio della ferrovia Milano-Mortara è certamente l'intervento più rilevante per il territorio di Abbiategrasso ed è altresì quello ad uno stadio di realizzazione più avanzato, almeno per quanto riguarda il tratto compreso fra Milano e Cascina Bruciata e quello che collega Vigevano e Mortara (primo lotto). La finalità dell'opera è riqualificare una tratta oggi poco efficiente e così potenziare l'accessibilità su ferro verso il capoluogo e quella parte dell'area metropolitana servita dal Servizio Ferroviario Regionale, di cui la Milano-Mortara è parte integrante. L'aggiudicazione dell'appalto integrato concernente il primo lotto di lavori si è concluso, fatta eccezione per quanto riguarda la viabilità di accesso alle fermate (Gaggiano e Cascina Bruciata, in particolare) per la quale è in corso di sottoscrizione a livello locale un accordo. Anche la progettazione del secondo lotto, ovvero dei lavori riguardanti la linea fra Cascina Bruciata e Vigevano, sta procedendo, e si sta valutando una nuova soluzione per l'interramento della parte che attraversa Abbiategrasso.

progetti infrastrutturali per l'ambito



Fonte: Centro Studi PIM, 2006



2.3 Progetti per gli spazi aperti

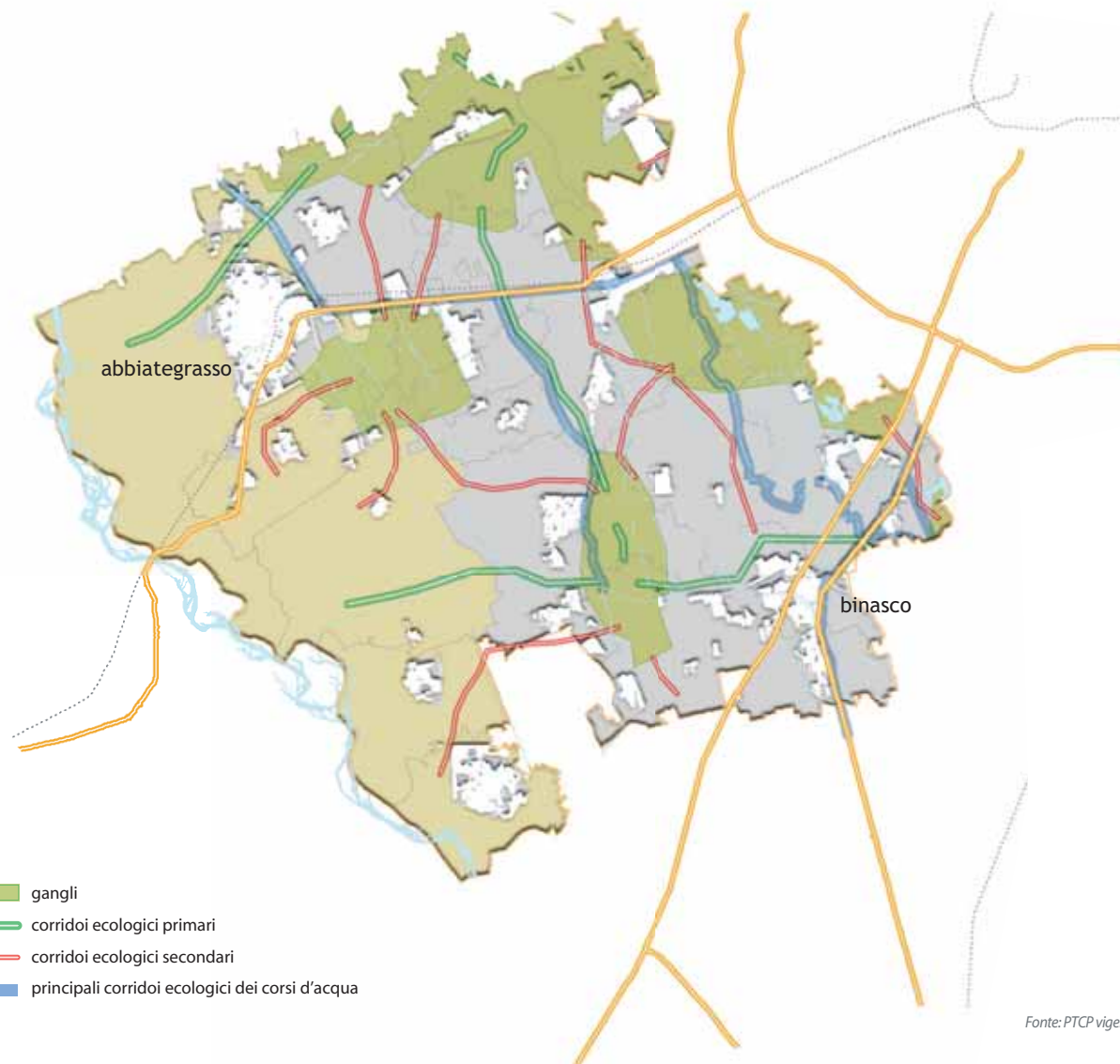
Parchi, progetti di fruizione, rete ecologica

Le iniziative per la valorizzazione dello spazio aperto legate al tempo libero sono, insieme ad alcune opere riguardanti le infrastrutture, fra i progetti più rilevanti che riguardano questo territorio.

Basterà citare quanto stanno realizzando gli enti dei due Parchi, il progetto di valorizzazione dei Navigli promosso dalla Regione (Master Plan Navigli), l'attività delle diverse associazioni di promozione culturale e territoriale, il progetto Mi-Bici della Provincia, quello promosso da alcune amministrazioni comunali denominato "Camminando sull'Acqua" e poi le numerose attività intraprese dai comuni in forma singola o cooperativa.

Nella maggior parte dei casi le iniziative si sostanziano nel **recupero di manufatti ed insediamenti**; prevedono interventi di **recupero ambientale e paesaggistico**; intraprendono **attività di promozione** (i punti parco); perseguono il **potenziamento della ricettività**, ma soprattutto promuovono l'apertura, la sistemazione e la predisposizione di piste e itinerari ciclo-pedonali. Talvolta, anzi, la realizzazione della **rete dei percorsi** sembra per ora sopravanzare, sia la predisposizione dei punti di svago, sia un'adeguata pubblicizzazione delle realizzazioni.

rete ecologica PTCP

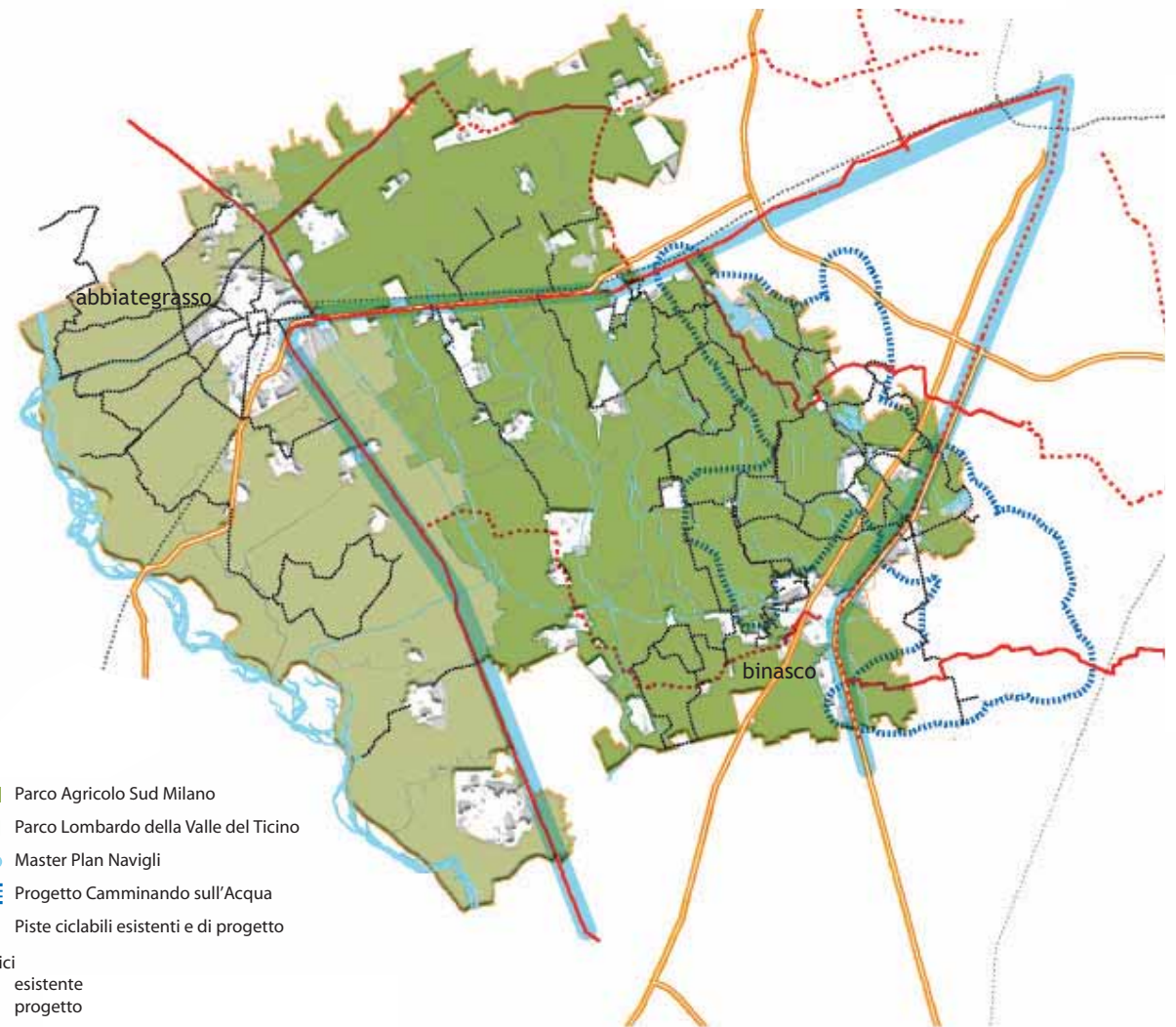


L'affollamento di progetti e di promotori testimonia dell'interesse per il tema e rappresenta un elemento di grande ricchezza.

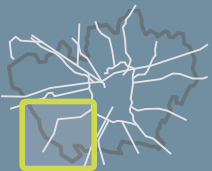
Al tempo stesso esso fa emergere la necessità di coordinare le molteplici iniziative promosse dai diversi soggetti e di massimizzare le sinergie che ne potrebbero derivare. Ad esempio per quanto riguarda le attività di marketing territoriale e di pubblicizzazione.

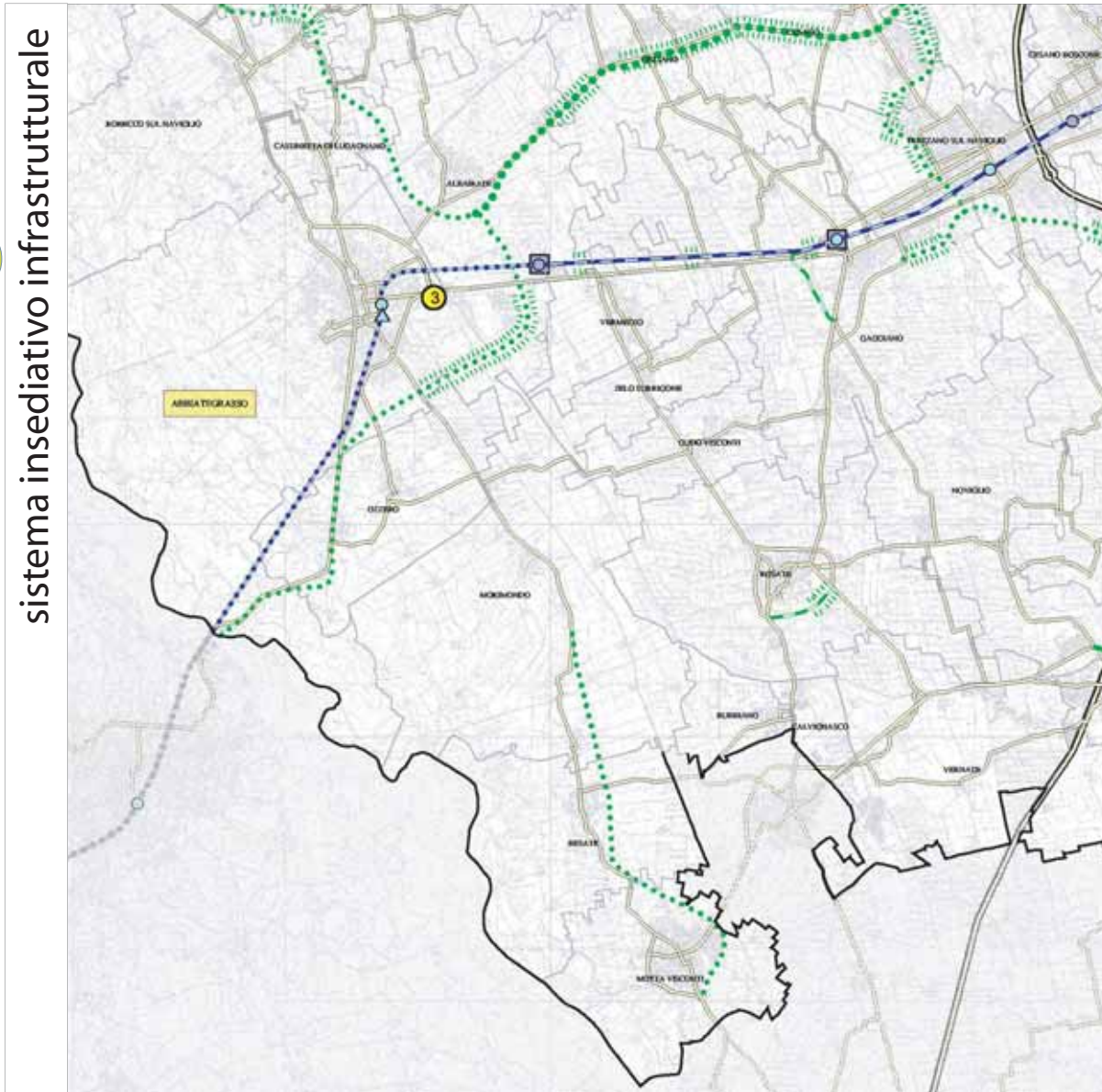
Sullo sfondo, e in particolare per quelle parti che non sono già luoghi tradizionali della gita fuori porta dei milanesi, si profila la necessità di accompagnare gli attriti che potrebbero verificarsi fra **usi diversi del territorio**: quello agricolo, **costante** e a **bassa intensità** di utilizzo da parte delle **comunità locali**, da un lato, quello **intenso ma irregolare** nel tempo legato alle pratiche del "loisir" degli altri cittadini metropolitani.

valorizzazione del territorio



Fonte: PTCP vigente





Sistema Insediativo

- Centri di rilevanza sovcomunale

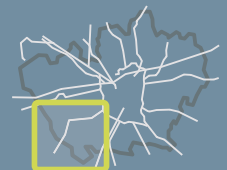
Aree e interventi di rilevanza sovcomunale

- 1 Polo tecnologico multifunzionale - Cerro Maggiore
- 2 Centro polifunzionale - Turbigo
- 3 Polo Universitario - Abbiadatese
- 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 - Setto S. Giovanni
- 10 Ambito di trasformazione urbana ex Fossati Lamperti ed ex TPM - Monza
- 11 Polo culturale, servizi, attrezzature sportive sovcomunali - 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. - Limbiate - 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 (Bovisio)
- 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 (Sant'Ambrogio)
- 27 Centro congressi - Milano (Rogoredo)
- 28 Area strategica Olona - Area Legnanesa

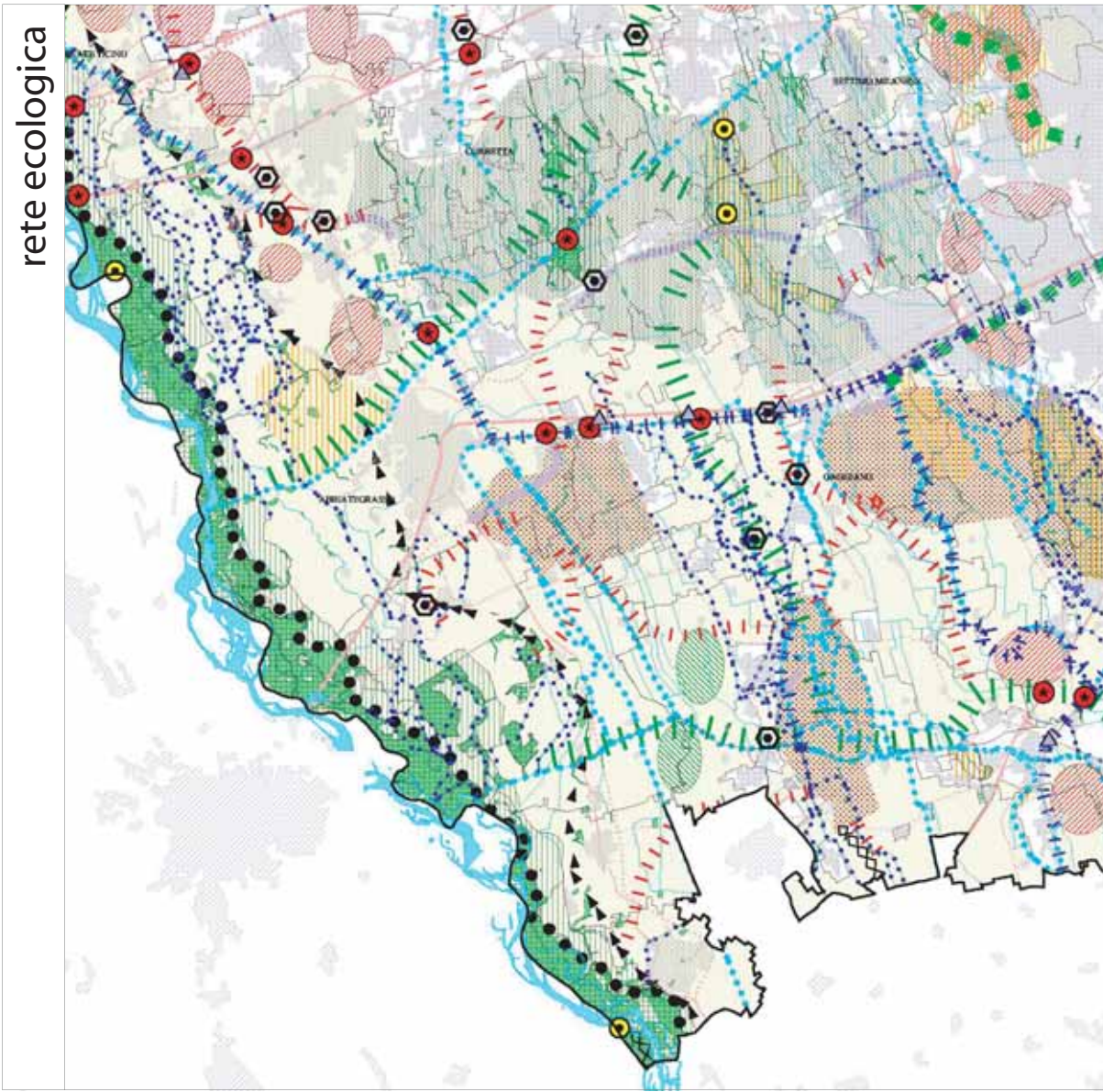
Sistema Infrastrutturale

- Aeroporti
- Stazioni ferroviarie
- Stazioni previste
- Stadi nuovi
- Stadi esistenti
- Terminali intermodali e logistica ricondotta
- Stazioni previste
- Stazioni esistenti
- Ferrovie
- Stazioni previste
- Stazioni programmate
- Stazioni previste
- Metropolitane
- Stazioni previste
- Stazioni programmate
- Stazioni previste
- Forme della metropolitana
- Stazioni esistenti
- Stazioni programmate
- Sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata
- Stazioni previste
- Stazioni programmate
- Stazioni previste
- trasporto pubblico in sede protetta con tracciato da definire
- Interventi con caratteristiche di intermodalità di eccellenza
- Stazioni previste
- Stazioni programmate
- Interventi di rilevanza provinciale
- Stazioni previste
- Stazioni programmate
- Interventi con la rete metropolitana
- Stazioni previste
- Stazioni programmate
- Strade
- Stazioni 1 carreggiata
- Stazioni 2 carreggiata
- Interventi programmati 1 carreggiata
- Interventi programmati 2 carreggiata
- Interventi previsti 1 carreggiata
- Interventi previsti 2 carreggiata
- collegamento strategico con tracciato da definire
- Alternative di tracciato
- Confine provinciale
- Confine comunale
- Principali insediamenti delle reti infrastrutturali previste o programmate con i gangli della rete ecologica e i corridoi ecologici

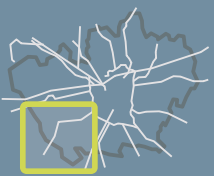
Note: Le indicazioni al di fuori dei confini provinciali hanno solo valore indicativo, e sono funzionali alla comprensione dell'assetto delle reti.
Ulteriori indicazioni su aree ed interventi di rilevanza sovcomunale sono contenute nei capitoli 3 e 4 della "Relazione generale".
L'individuazione puntuale delle aree ed interventi di rilevanza sovcomunale è riservata per la definizione di dettaglio alla fase attuativa degli interventi.



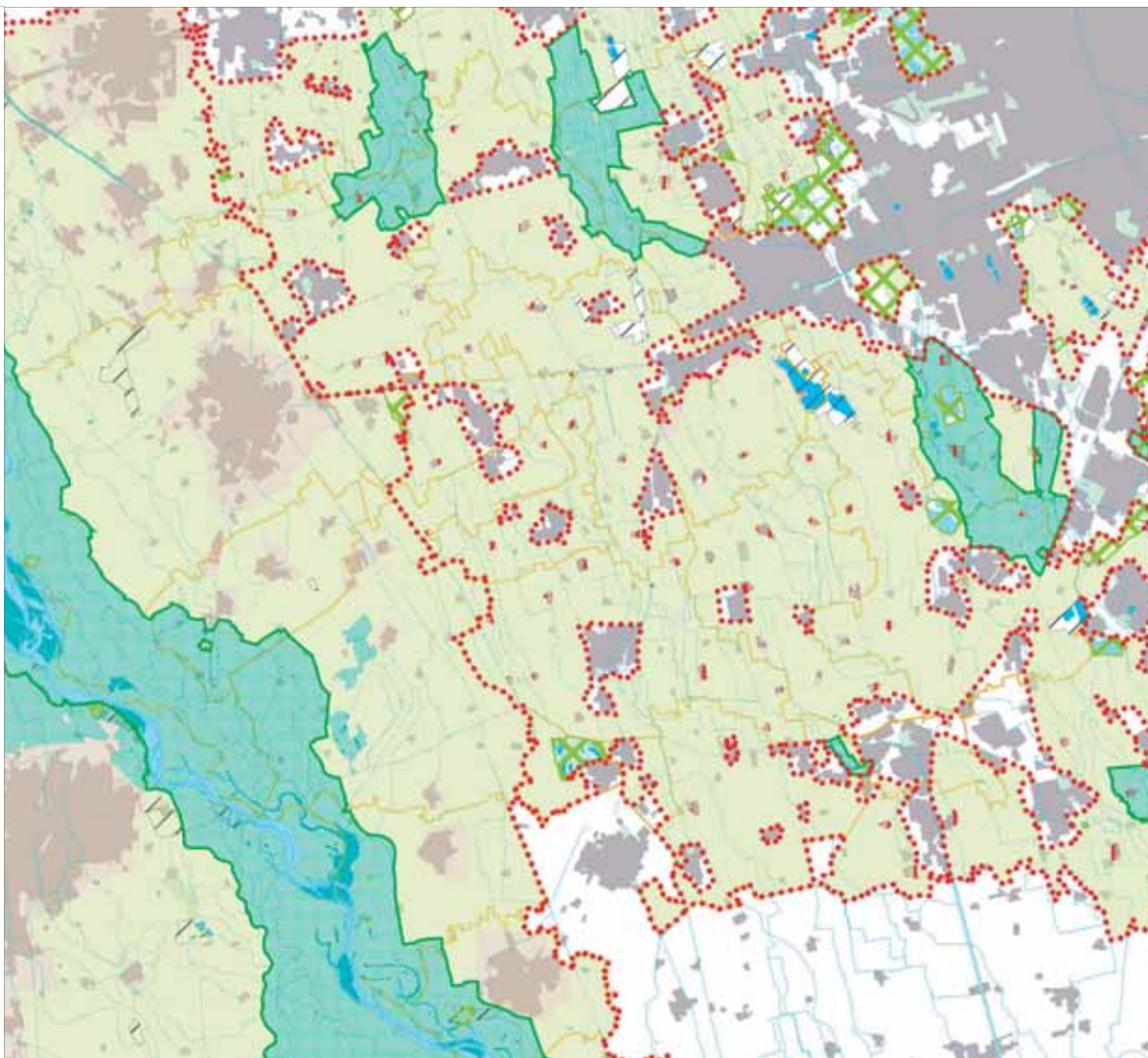
rete ecologica



Le immagini pubblicate in questa e nella pagina precedente 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 precedente fornisce indicazioni circa il sistema infrastrutturale e insediativo (rete infrastrutturale esistente e di progetto, progetti di rilevanza sovracomunale, ecc.) già commentate nei capitoli antecedenti.



Parco Agricolo Sud Milano_Parco Lombardo della valle del Ticino



- Ambiti di naturalità
- Ambiti agricoli
- Ambiti della fruizione
- Ambiti soggetti a prescrizioni particolari
- Aree degradate
- Aree riservate all'iniziativa comunale
- Ambiti esterni al parco soggetti a indirizzo di tutela
- Laghi e specchi d'acqua
- Parchi istituiti e/o riconosciuti senza piano
- Parchi esterni alla provincia di Milano
- Perimetro Parco Regionale o Nazionale
- Perimetro Parco Naturale
- Comuni interessati
- Confini provinciali

Il Parco Lombardo della Valle del Ticino è sostanzialmente articolato in quattro grandi categorie di aree: il fiume e la valle fluviale con destinazione naturalistica; il terrazzo principale del fiume, con funzione di filtro e di difesa delle caratteristiche paesaggistiche; il territorio agricolo e boscato esterno al terrazzo fluviale; le aree riservate alla pianificazione comunale comprendenti i centri urbani e le relative infrastrutture. La fruizione è affidata ad una fitta rete di percorsi, dei quali fa parte integrante il “sentiero Europa1”. L’attrazione maggiore è costituita dalle spiagge fluviali ma anche dal sistema del Naviglio Grande e del canale industriale.

Il Parco Agricolo Sud Milano è articolato su un doppio sistema di lettura: la maglia dei territori che individuano i rapporti tra gli spazi agrari e le strutture urbane, e gli ambiti che caratterizzano le diverse tutele cui è sottoposto l’intero sistema paesistico del parco. Queste regolano le opere di sistemazione agraria, la rete dei canali irrigui, le siepi e i filari che si affiancano agli elementi naturalistici di maggior pregio, presenti nelle zone di fontanili e nelle residue zone boscate. Sono, inoltre, sottoposte a specifica tutela le notevoli presenze monumentali, tra cui l’ Abbazia di Morimondo, i castelli di Binasco, Cusago, Vernate, e i nuclei rurali delle antiche cascine.



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 strutturano il territorio della futura nuova Provincia di

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

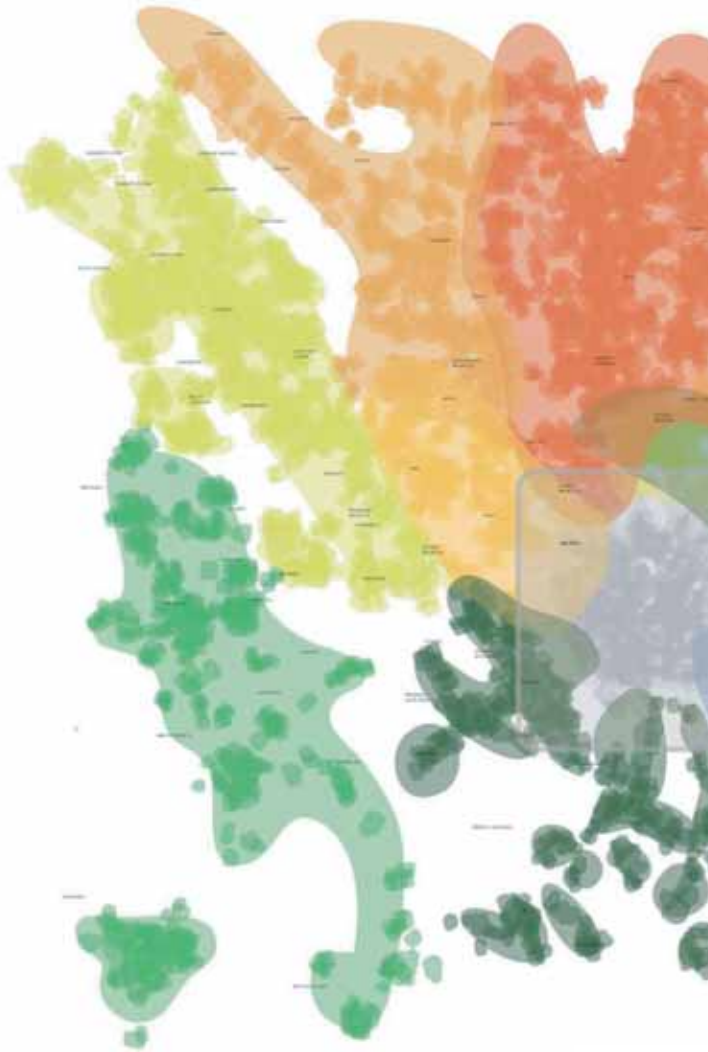
Per la propria natura, queste nuove "identità territoriali", pur presentando molti punti di congruenza, non coincidono con i tavoli interistituzionali del PTCP. Esse, piuttosto, si propongono come ambiti in grado di generare visioni e rappresentazioni dell'area milanese nelle sue diverse articolazioni. 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

Il Magentino e l'Abbatelese: la "Città del fiume"

Nell'ambito del Progetto Strategico, abbiamo considerato l'area dell'Abbatelese insieme a quella del Magentino. Ci è parso infatti che questi due ambiti, pur in parte diversi per storia e caratteri, potessero essere utilmente considerati nell'insieme una unica "città", sia per quanto riguarda l'assetto insediativo e l'armatura paesistica a cui appartengono, strettamente connessa al bacino fluviale del Ticino, sia per le dinamiche e le tendenze che li investono, sia infine per il ruolo che potrebbero congiuntamente assumere nei confronti dei processi di sviluppo metropolitano.



La città del Magentino e dell'Abbiatense

La città dell'Abbiatense e del Magentino si caratterizza per la presenza di una rilevante percentuale di territorio non urbanizzato (pari all'86% dei 370 Km² che costituiscono la superficie dei due ambiti) e regolamentato dalla presenza di due parchi regionali (il Parco del Ticino e il Parco Agricolo Sud Milano), che rispettivamente occupano circa il 42% e il 35% del territorio. Elementi distintivi sono la bassa densità abitativa (520 abitanti/Km²) e una pressione insediativa che sta crescendo, soprattutto in alcuni comuni, ma che rimane inferiore a quella media della regione urbana, una struttura urbana organizzata in piccoli centri non ancora conurbati che fanno riferimento a due centri urbani di rilevanza sovracomunale (Magenta e Abbiategrasso), la presenza di reti infrastrutturali deboli. È una città che ha storicamente basato la propria economia su agricoltura e sviluppo industriale, trascurando le attività terziarie, e che, per ragioni infrastrutturali, economiche, ambientali ma anche di organizzazione della società insediata, è rimasta relativamente isolata rispetto ai processi di sviluppo metropolitano.

Scenari e tendenze in atto

Magentino ed Abbiatense sono rimasti relativamente estranei ai processi di urbanizzazione che hanno investito gli ambiti più dinamici dell'area urbana milanese. La presenza di due parchi regionali che tutelano gran parte del territorio, ma anche la relativa "eccentricità" rispetto agli assi storici di sviluppo metropolitano contribuiscono a spiegare il processo che ha portato questa 'città' a conservare la condizione unica e irripetibile di grande polmone verde del territorio provinciale. Il tessuto insediativo, nonostante le tendenze diffusive, si presenta ancora privo di saldature; è caratterizzato da centri storici ben conservati, da alcuni elementi di elevato pregio storico-artistico,

dalla trama locale del piccolo commercio. Sono riconoscibili diverse forme di sviluppo dei centri urbani: i comuni a est, con crescita insediativa più elevata e identità più deboli; la fascia centrale, di piccoli comuni che si presentano come una delle aree a maggiore intensità di sviluppo della provincia; i comuni lungo il Ticino, che si confrontano con la regolamentazione del Parco.

Da alcuni anni sono iniziati processi di forte trasformazione: nelle dinamiche insediative, con un aumento della pressione sul territorio; sul sistema economico, per la crisi di alcuni comparti industriali e per effetto della delocalizzazione di attività dalla metropoli; nell'assetto delle reti infrastrutturali, investite da nuovi progetti in qualche caso di dimensioni rilevanti e con forte impatto territoriale.

Questa situazione pone una sfida alla "città" dell'Abbiatense e del Magentino. Si tratta di una sfida che da un lato, fa emergere importanti opportunità di sviluppo, necessarie a un territorio che deve in parte riconvertire il proprio sistema produttivo; dall'altro segnala forti rischi di perdita dell'identità locale. Il fattore chiave risiede nell'interpretazione del patrimonio di aree libere con cui gli attori locali decideranno di operare sul territorio: spazio libero per l'espansione dei centri urbani e il posizionamento di funzioni metropolitane, oppure risorsa da preservare, che può divenire essa stessa luogo e volano di progetti di sviluppo territoriale. Due scenari dunque: uno di forte sviluppo, con la conversione delle aziende in crisi in attività terziarie, commercio a larga scala, logistica, loisir di massa e una forte infrastrutturazione; uno di conservazione della specificità del territorio, l'alto pregio ambientale, che non significa rinunciare allo sviluppo, ma compiere scelte differenti.

Un'immagine progettuale

Uno scenario che legga il territorio dell'Abbiatense e del Magentino come "Città del fiume", pur non trascurando la necessità di affrontare alcune problematiche emergenti in termini, ad esempio, di ripensamento del sistema produttivo e adeguamento della rete infrastrutturale, punta a valorizzare il grande vantaggio competitivo che questo territorio ha saputo costruire e conservare nel tempo: la presenza di un patrimonio ambientale di grande pregio.

La "Città del fiume" coglie l'opportunità rappresentata dalla presenza dei Parchi regionali, del sistema delle acque costituito dal Ticino ma anche dai Navigli e dai canali, dalla trama dei centri storici vitali e ben conservati, dalla rete del piccolo commercio locale, raro esempio di mixité in un territorio provinciale sempre più caratterizzato dalle grandi superfici commerciali.

Una città che premia le eccellenze presenti sul territorio, che costruisce politiche attive sul paesaggio, che valorizza la qualità insediativa; una città parco che progetta il proprio sviluppo leggendo le proprie specificità come occasioni da proporre ad altri territori, costruendo politiche culturali, ambientali, del tempo libero, della ristorazione di qualità che, allo stesso tempo, tutelino gli spazi naturali, del rallentamento e del silenzio, e li aprano a una fruizione sostenibile che ne consolidi il carattere di risorsa a scala territoriale.

In sintesi, nell'interpretazione del Progetto Strategico, la "città" dell'Abbiatense e del Magentino si caratterizza come un'area di elevato pregio ambientale, definita dalla presenza di due grandi parchi regionali, che può candidarsi a ospitare attività di eccellenza nel settore del tempo libero, della ristorazione, della cultura, interpretando i propri ambiti di pregio come luogo di progetti di sviluppo.

