



temi e progetti



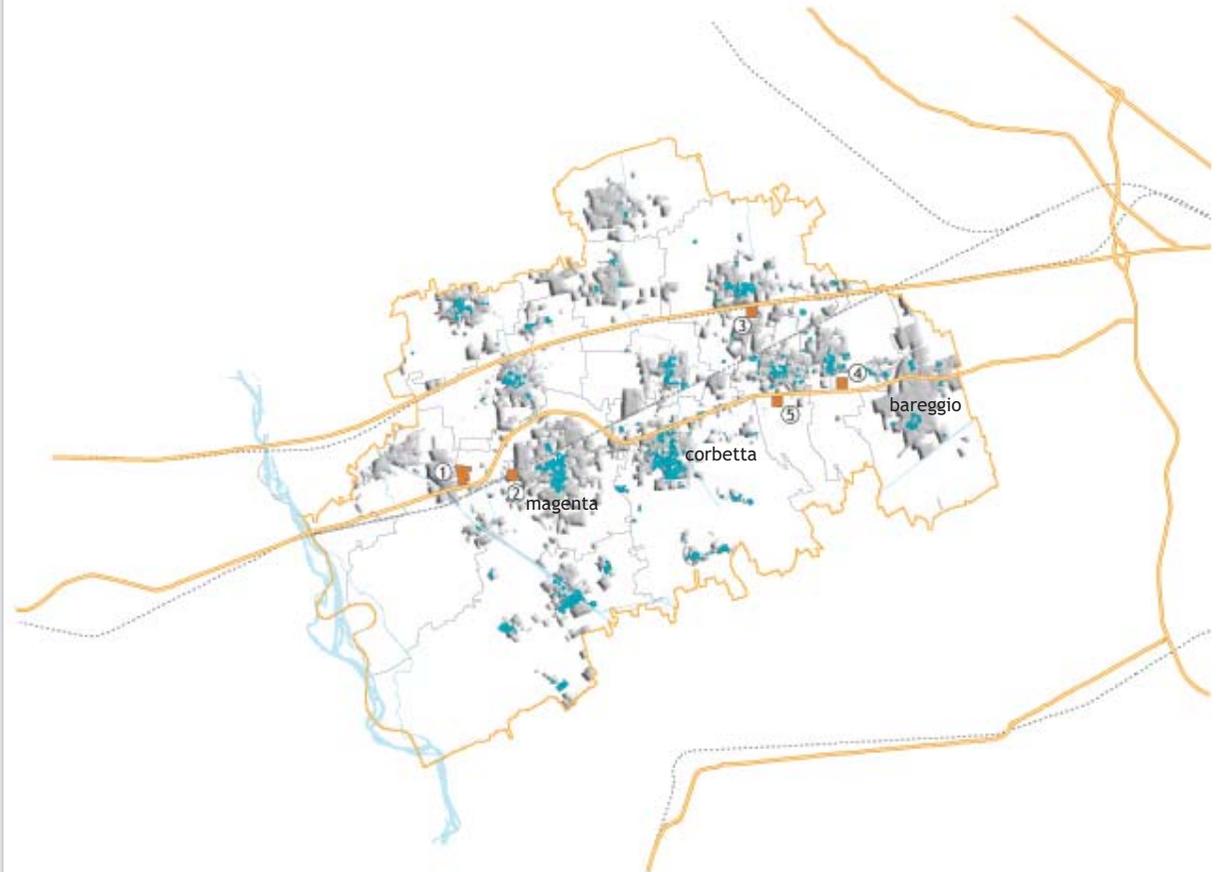
2.1 Trasformazioni urbane

Al significativo processo di sviluppo avvenuto nel corso degli ultimi anni nell'area del Magentino si deve l'attuazione di numerosi interventi di riqualificazione delle aree centrali per la realizzazione di zone pedonali adeguatamente pavimentate, per il potenziamento delle attrezzature pubbliche e la realizzazione di nuovi servizi di interesse generale, che hanno migliorato la "vitalità" dei nuclei storici, ancora generalmente caratterizzati dalla permanenza di un sistema distributivo legato alle piccole strutture commerciali.

Tale processo ha interessato sia i centri più maturi e con più consolidate tradizioni urbane, come Magenta o Corbetta, sia i centri minori, interessati da una più recente ed intensa crescita degli insediamenti, che, tuttavia, ha spesso coinciso con un forte consumo di suolo e con la formazione di aree periferiche scarsamente qualificate.

Attualmente le dinamiche di trasformazione territoriale, seppure rallentate, anche per la revisione dei processi e degli strumenti di pianificazione, sembrano ancora proseguire. Da un lato, infatti, possiamo rilevare una intensa attività di potenziamento e qualificazione delle attrezzature pubbliche: si segnala, ad esempio, il concorso per la realizzazione di un nuovo teatro e di una biblioteca, nel quadro della riqualificazione del palazzo comunale di Arluno, la realizzazione di un nuovo centro di aggregazione per gli anziani a Bareggio, la riqualificazione della villa di Casorezzo come nuova sede degli uffici comunali e la realizzazione di una "Cittadella della cultura", con biblioteca, sala polifunzionale e "Casa della musica", a Corbetta. Dall'altro lato, anche in relazione ai grandi interventi infrastrutturali che coinvolgono l'ambito, l'estendersi delle nuove urbanizzazioni, in attuazione degli strumenti urbanistici vigenti, tende a consolidare significativi processi di conurbazione (si pensi alla saldatura in atto tra Corbetta, Magenta, Marcallo e Boffalora), che frammentano la continuità degli spazi aperti e determinano la formazione di spazi residuali, ritagliati tra le nuove infrastruttu-

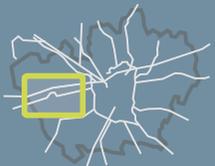
grandi progetti



■ aree di recupero e trasformazione urbana

1. boffalora_area ex saffa
2. magenta_ex najoleari
3. arluno_nuovo centro commerciale
4. sedriano_nuovo centro commerciale
5. vittuone_nuovo centro commerciale

Fonte: Provincia di Milano, 2006



temi e progetti | trasformazioni urbane

magentino

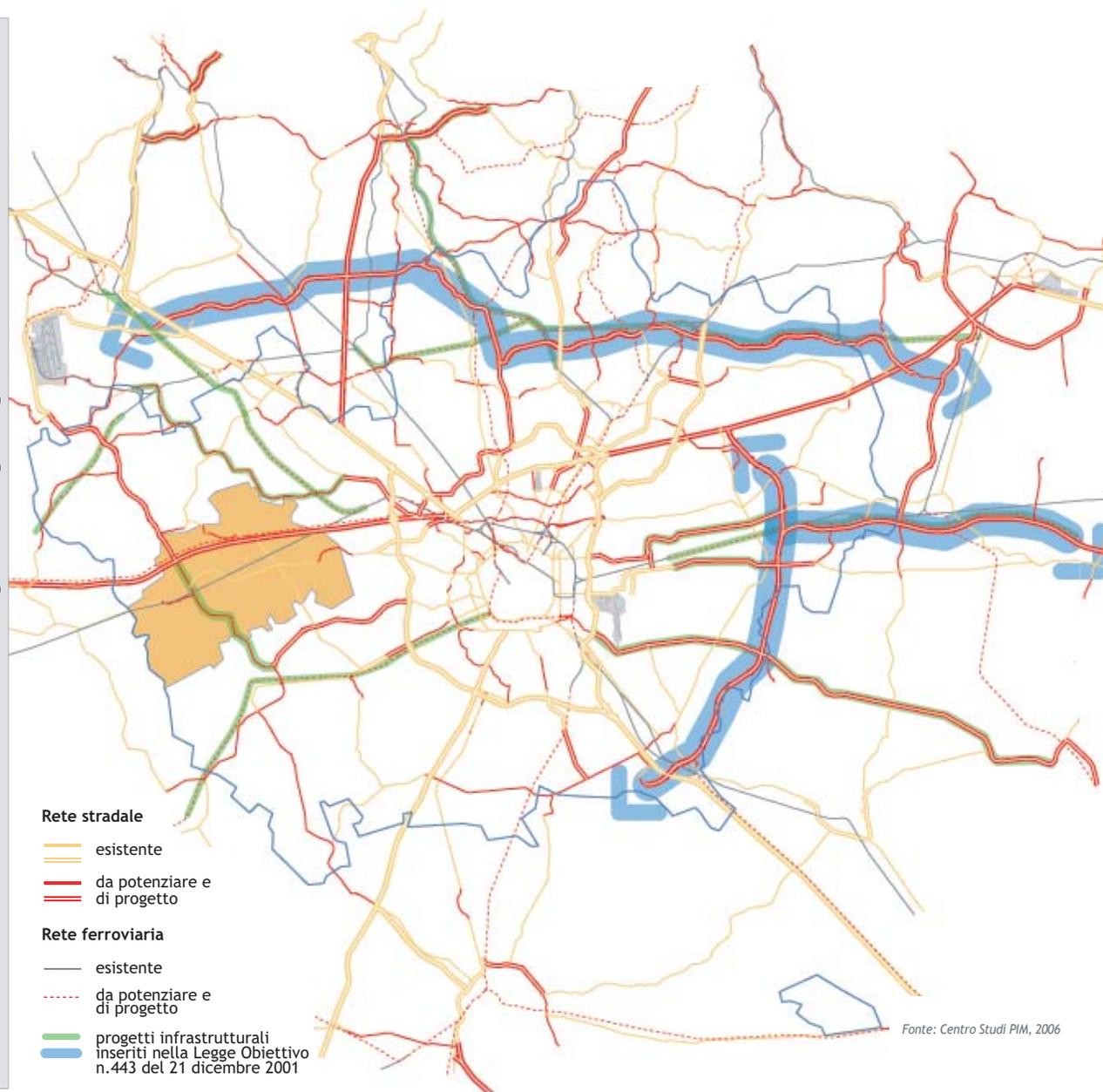
re e le aree destinate a nuovi insediamenti. Tale processo appare tuttavia parzialmente contraddetto e “compensato” dai numerosi interventi di recupero di aree industriali dismesse previsti dai comuni di Sedriano, Arluno, Magenta (tra i più rilevanti quello dell’area Naj Oleari) e Corbetta, finalizzati al contenimento del consumo di suolo e della dispersione degli insediamenti, cui si aggiunge l’iniziativa promossa dai comuni di Mesero, Marcallo con Casone e Ossona per la realizzazione di un nuovo PLIS. Per quanto riguarda gli interventi di rilievo sovralocale, si rileva la conferma del processo di **realizzazione di nuovi centri commerciali** agganciati al sistema delle principali infrastrutture della viabilità: ad Arluno, in corrispondenza dello svincolo autostradale e, lungo la Padana Superiore, a Sedriano e a Vittuone; questi interventi, cui si aggiunge, ai margini dell’ambito, la previsione di una nuova grande struttura commerciale in comune di Settimo Milanese, rischiano di aumentare notevolmente il congestionamento dell’asse della ex SS 11. Particolarmente rilevante appare, inoltre, la previsione connessa alla trasformazione dell’area industriale ex Saffa in frazione Pontevecchio di Magenta, posta lungo il Naviglio Grande tra gli abitati di Pontevecchio e di Boffalora Ticino.

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.

grandi progetti infrastrutturali



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

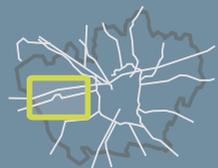
Le principali strategie di intervento riguardano:

- > 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 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, 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 del Magentino interessano, da un lato, il miglioramento delle condizioni di circolazione (sia stradale che ferroviaria) lungo la direttrice di transito est-ovest, e, dall'altro, il rafforzamento dell'offerta infrastrutturale per l'accessibilità all'aeroporto di Malpensa per quanto riguarda le provenienze dal settore occidentale dell'area metropolitana milanese.

A) Nuovo collegamento Malpensa - Boffalora - Magenta

La nuova superstrada fornirà un collegamento diretto tra l'autostrada A4 e l'aeroporto, alternativo all'unico itinerario di accessibilità stradale attualmente esistente, rappresentato dall'autostrada A8 e dalla SS336. Le principali opere connesse al tracciato principale, consentiranno di migliorare le interconnessioni con la viabilità locale, realizzando varianti esterne alle principali aree urbane.

Dopo numerosi ritardi dovuti, tra l'altro, ai problemi legati all'inserimento ambientale dell'opera, che ricade in buona parte all'interno del territorio del Parco del Ticino, sono attualmente in corso i lavori di costruzione della nuova strada.

B) Riqualficazione - potenziamento della A4 Milano Torino

L'intervento consiste nella messa a norma dell'attuale sede autostradale, con interventi coordinati con quelli previsti per la nuova linea ferroviaria ad Alta Capacità Milano-Torino, che correrà ad essa parallela. Inoltre, nella tratta tra Milano Ghisolfia e lo svincolo di Boffalora (all'interconnessione con l'itinerario Malpensa-Boffalora-Magenta in fase di costruzione) è prevista la realizzazione di una quarta

corsia, finalizzata al miglioramento delle condizioni di accessibilità tra Milano e l'hub aeroportuale.

I lavori per il primo tronco autostradale, Torino-Novara Est, sono in fase di realizzazione, mentre per il secondo tronco, Novara Est-Milano, è stato già predisposto il progetto definitivo secondo le procedure della Legge Obiettivo.

C) Connessione Magenta - Tangenziale Ovest

L'intervento si compone di più parti: potenziamento SP 114 Baggio - Castelletto, variante SS526 Abbiategrasso - Magenta, variante SS 494 Vigevanese a sud di Abbiategrasso e riqualificazione del tratto successivo. Tutte queste opere sono comprese in un unico progetto redatto nell'ambito della Legge Obiettivo, con risorse derivanti dall'Accordo di Programma Quadro relativo all'Accessibilità a Malpensa. Il CIPE ha già effettuato la valutazione del progetto preliminare, chiedendo al Ministero delle Infrastrutture ulteriori approfondimenti relativi alle prescrizioni formulate dagli enti territoriali (Regione, Ministero dei Beni Culturali e dell'Ambiente, ecc.), subordinando la formale approvazione del progetto al suo adeguamento da parte dell'ANAS.

In particolare, l'ambito del Magentino risulta interessato dal tratto di variante alla SS 526 tra Abbiategrasso e Magenta, che parte, all'altezza di Albairate, dal tratto finale del potenziamento a doppia carreggiata della SP 114 Baggio-Castelletto.

Da Albairate è prevista la realizzazione di una nuova strada a carreggiata semplice che, piegando verso nord, riprende il tracciato della Est-Ticino fino a Magenta, per poi raggiungere Malpensa attraverso la nuova superstrada Boffalora-Magenta.

D) Variante alla ex-SS11 nei Comuni di Settimo, Bareggio e Cornaredo

L'intervento, a carattere locale, vuole migliorare la circolazione lungo la direttrice che collega Milano con Magenta e Novara, attraverso la realizzazione di una variante esterna, collocata a nord delle aree edificate attualmente esistenti tra i comuni di Settimo, Bareggio e Cornaredo.

Il progetto preliminare di questo intervento è già stato predisposto dalla Provincia di Milano e recentemente approvato.

E) Variante alla ex-SS11 nella frazione Pontenuovo di Magenta

Anche questo intervento, a carattere locale, è finalizzato al miglioramento delle condizioni di circolazione lungo la direttrice Milano-Novara, realizzando una variante esterna all'area urbana della frazione posta sul confine tra il comune di Magenta e quello di Boffalora sopra Ticino.

La previsione di questa opera risulta legata al progetto preliminare della Connessione Magenta-Tangenziale Ovest; nella delibera regionale di approvazione di tale intervento, compreso nella Legge Obiettivo, viene prescritto di valutare e sottoporre ad apposito studio di impatto ambientale eventuali differenti ipotesi per quanto riguarda l'attraversamento dell'abitato, che prevedano tracciati alternativi rispetto a quello attualmente indicato.



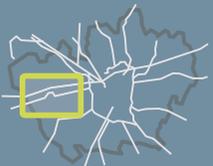
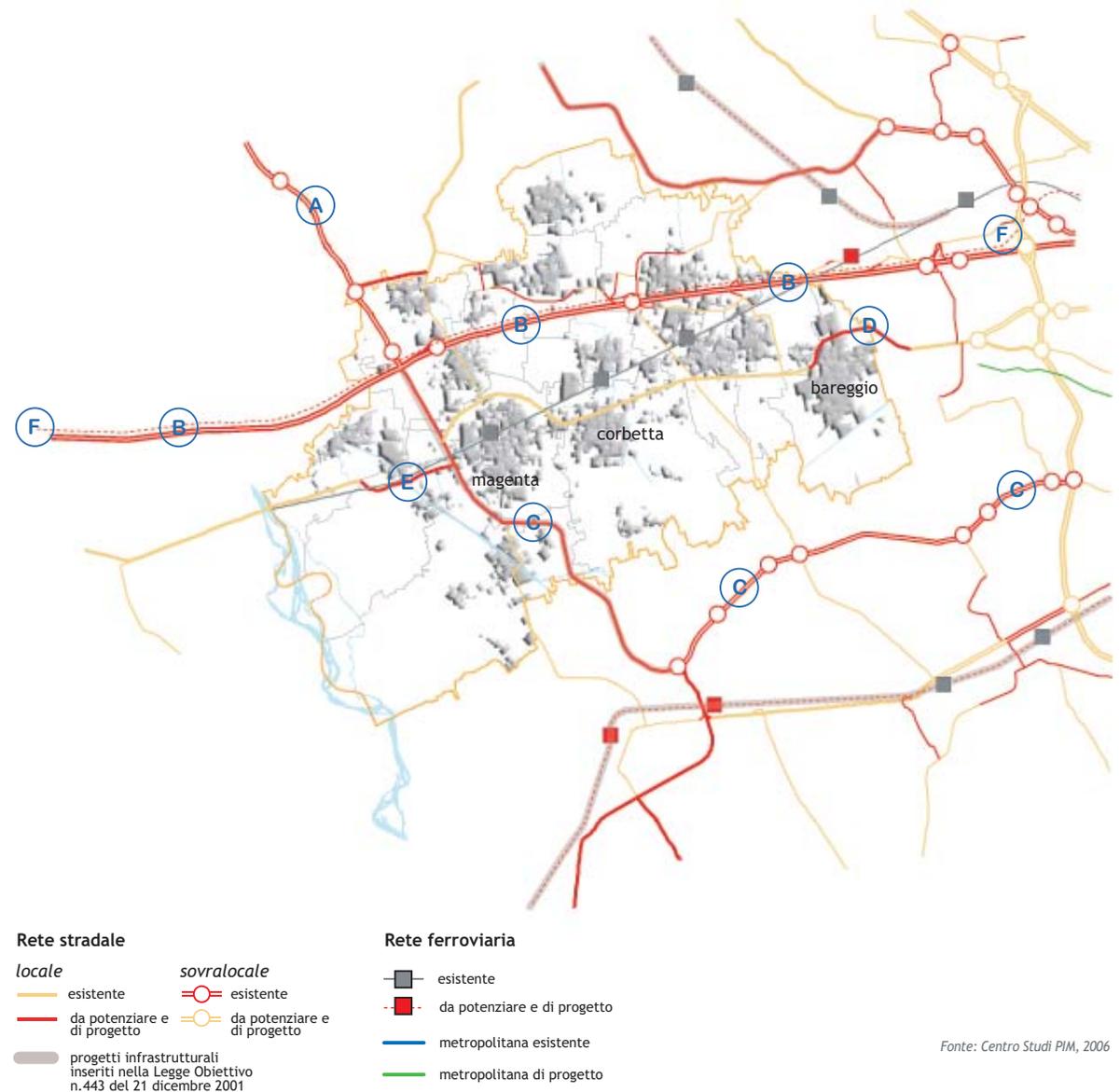
F) Nuova linea Alta Capacità Milano - Novara

L'intervento, i cui lavori sono in fase di realizzazione, consentirà di completare il collegamento veloce Milano-Torino, permettendo un miglioramento dei servizi regionali lungo la tratta ferroviaria esistente, che potrà così essere alleggerita dai transiti di lunga percorrenza.

Per la realizzazione della nuova tratta ferroviaria, che correrà principalmente affiancata all'autostrada A4, sono in via di realizzazione alcune opere per l'adeguamento e il rifacimento dei cavalcavia e dei sottopassi esistenti, che tengano conto dell'allargamento già programmato, relativo alla realizzazione della quarta corsia.

Sono stati inoltre previsti alcuni interventi complementari sulla linea storica, compresi in un Accordo tra la Provincia di Milano, F.S., Regione Lombardia e TAV, che risultano già realizzati o in fase di avanzata progettazione: oltre alla fermata in corrispondenza del polo fieristico di Rho-Però, la nuova fermata di Pregnana Milanese (che sarà realizzata entro dicembre 2008) ed i parcheggi di interscambio localizzati presso le stazioni di Arluno/Vittuone, S. Stefano Ticino/Corbetta e Magenta.

progetti infrastrutturali per l'ambito



2.3 Progetti per gli spazi aperti

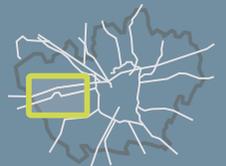
Parchi, progetti di fruizione, rete ecologica

Dei tredici comuni del Magentino tre fanno parte del Parco del Ticino, quattro del Parco Agricolo Sud Milano e due sono tra i promotori del PLIS del Parco del Roccolo, istituito dalla Regione nel settembre del 1994. **La superficie complessivamente compresa nei parchi ha una estensione pari a quasi 82 kmq, corrispondente a circa il 60% del suo territorio.** Gli interventi di fruizione legati al tempo libero, per la valorizzazione dello spazio aperto e dei rilevanti elementi di interesse storico, architettonico ed ambientale diffusi all'interno di questo territorio, sono, grazie anche all'attività dei due grandi parchi regionali, fra i progetti più significativi che riguardano questo ambito. Si pensi, ad esempio, alla promozione del sistema museale territoriale di Corbetta nel quadro del Progetto Regionale "Riscopriamo il Naviglio Grande" o alla individuazione di itinerari ciclabili e pedonali di collegamento fra le ville storiche dell'ambito del Naviglio e l'area dei fontanili di Bareggio, che si appoggiano alla **rete ecologica che dal Parco del Ticino, attraverso il Parco Sud Milano, si collega al Parco del Roccolo ed alla "dorsale verde nord Milano"**. Numerose sono le iniziative già sviluppate in questi anni dai comuni del Magentino per richiamare i cittadini dell'area metropolitana a scoprire l'eccezionale patrimonio storico e ambientale di questo territorio: da un lato si sono sviluppati interventi e proposte per la formazione di una rete di itinerari ciclabili, strutturati lungo la "dorsale" dell'alzaia del Naviglio Grande, anche nel quadro del progetto Mi-Bici, e, dall'altro, si è assistito ad iniziative di notevole interesse culturale, come il progetto "Curia Picta", per la realizzazione di un sistema museale territoriale, le periodiche aperture al pubblico delle splendide ville nobiliari e il festival "Le strade del teatro", promossi dal "Polo Culturale dei Navigli" (comuni di Boffalora, Corbetta, Magenta e Robecco, o la rassegna musicale

rete ecologica PTCP



Fonte: PTCP vigente

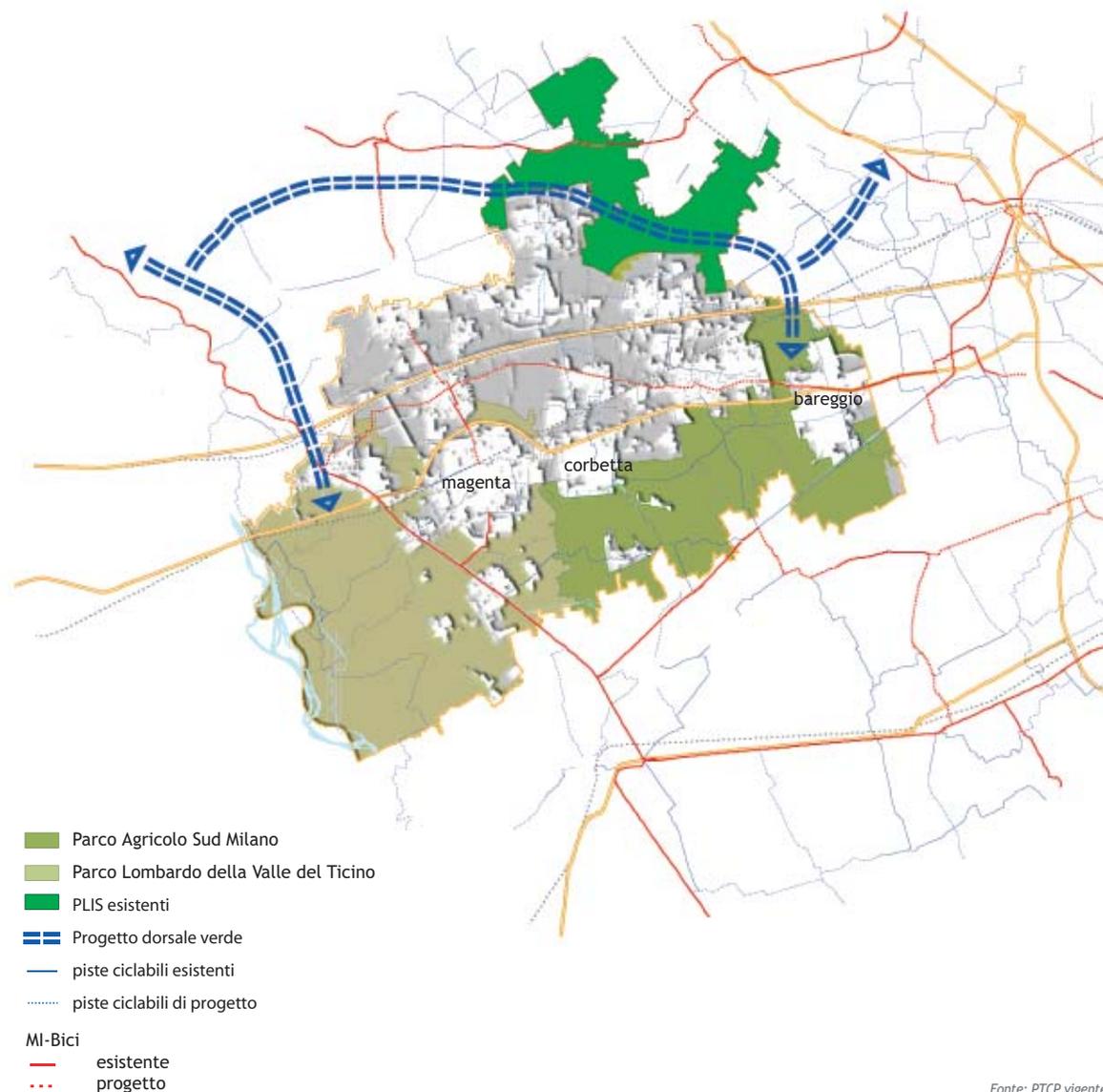


“Note di notte”, promossa dal “Polo delle Filande” (cui appartengono, ad eccezione di Ossoa e Casorezzo, tutti gli altri comuni dell’ambito).

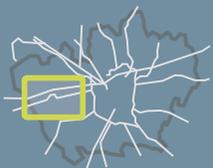
Non vanno infine dimenticate le attività agrituristiche e i servizi legati al tempo libero che aiutano la fruibilità del parco, anche da parte di un’utenza sovralocale.

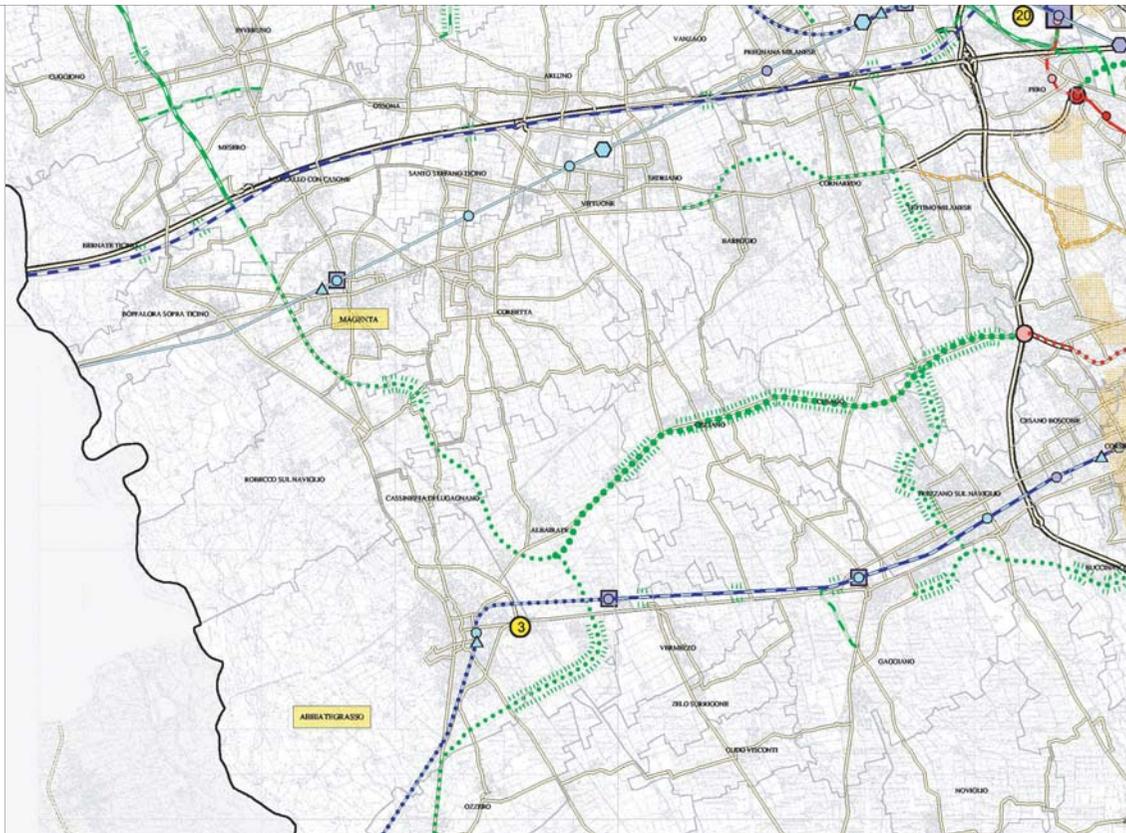
Sono da ricordare inoltre gli interventi realizzati o previsti per consentire la più ampia fruizione delle aree di interesse ambientale e naturalistico legate al consolidamento della rete della ciclabilità esistente. Attualmente è già possibile, ad esempio, effettuare escursioni ciclistiche lungo l’alzaia del Naviglio, inoltrarsi liberamente nella valata o prenotare visite guidate all’interno di alcune delle aree di maggiore interesse naturalistico del Parco del Ticino, come la Riserva naturale “La Fagiana” o, ancora, partecipare alle visite guidate organizzate presso la Riserva biologica “Fontanile Nuovo” di Bareggio, nel Parco Sud. Più in generale possiamo dire che sembra ormai consolidata, sia tra gli amministratori che tra i cittadini, la consapevolezza che la promozione e la valorizzazione, anche economica, del Magentino passi attraverso la formazione o il potenziamento di sistemi e circuiti storico-culturali tesi a valorizzarne l’ambiente naturale, gli spazi e le tradizioni rurali, così come i centri storici, le ville e il patrimonio architettonico diffuso, recuperando e consolidando l’identità storica di questo territorio e preservando la grande risorsa costituita dal sistema degli spazi aperti ineditati. Particolarmente significativa a questo proposito appare la discussione di una prima proposta interlocutoria con la Provincia dei comuni di Mesero, Marcallo con Casone, Ossoa e Santo Stefano Ticino, per la realizzazione di un nuovo PLIS che, a fronte delle grandi opere infrastrutturali che stanno investendone il territorio (TAV e superstrada Boffalora-Malpensa), preservi il patrimonio delle aree agricole esistenti sottraendole a nuovi insediamenti ed urbanizzazioni e realizzando una “fascia verde” che circonda e protegga i differenti centri abitati.

valorizzazione del territorio



Fonte: PTCP vigente





Sistema Insediativo

Centri di rilevanza sovracomunale

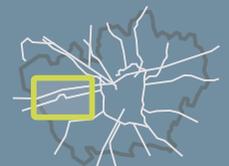
Aree e interventi di rilevanza sovracomunale

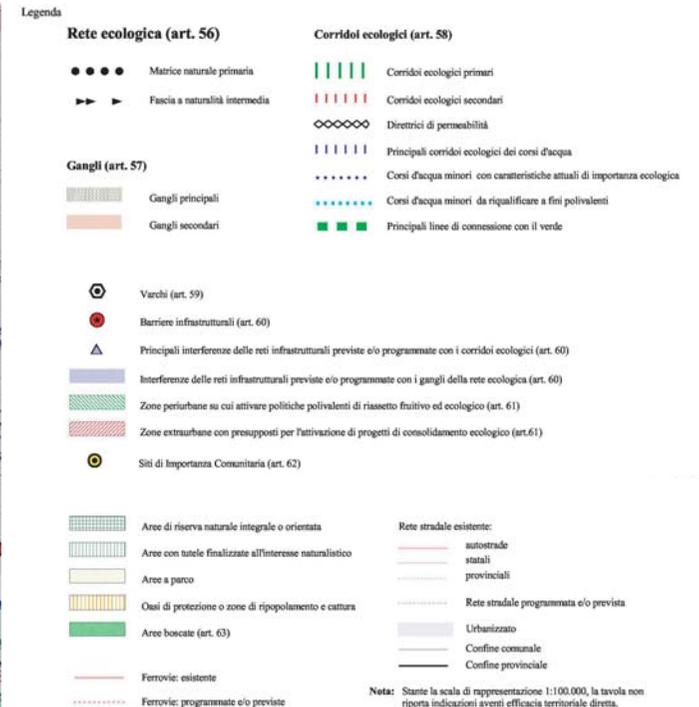
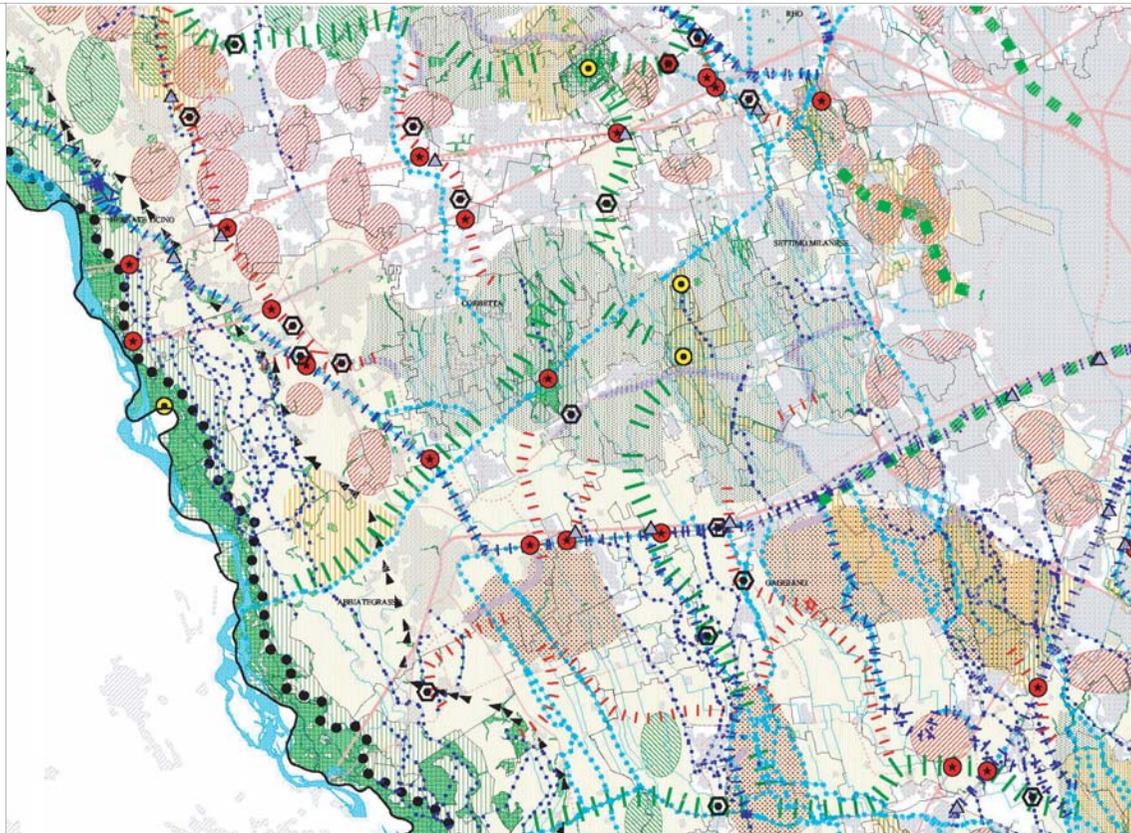
- 1 Polo tecnologico multifunzionale - Cerro Maggiore
- 2 Centro polifunzionale - Turbigo
- 3 Polo Universitario - Abbiategrasso
- 4 Centro multifunzionale - Assago
- 5 Area Cascina Nuova - Rozzano
- 6 Polo ricreativo-sportivo Idropark - Segrate
- 7 Area Cascina Vergani - Gorgonzola
- 8 Tecnoparco - 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

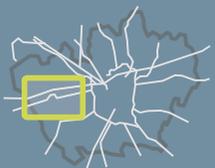
- Aeroporti
- Stazioni ferroviarie
 - esistente
 - previsto
- Scali merci
 - esistente
 - programmato
- Terminal intermodali e logistica raccordata
 - esistente
 - previsto
- Ferrovie
 - esistente
 - programmato
 - previsto
- Metropolitane
 - esistente
 - programmato
 - previsto
- Fermate della metropolitana
 - 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
- 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.





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.



Laboratorio Sperimentale di Ricerca e Programmazione del Magentino

Il Laboratorio sperimentale di ricerca e programmazione del Magentino è un organismo di ricerca del tavolo interistituzionale del Magentino nato in occasione dell'elaborazione del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano e composto da tutti i comuni dell'ambito.

L'attività del Laboratorio negli anni 2003-2004 e 2005-2006 è stata svolta sulla base di specifici contratti di ricerca fra i comuni del Magentino e il Dipartimento di Progettazione dell'Architettura del Politecnico di Milano a seguito dell'approvazione di un programma di ricerca, elaborato dal prof. Giancarlo Consonni, per l'elaborazione del Piano d'Area del Magentino.

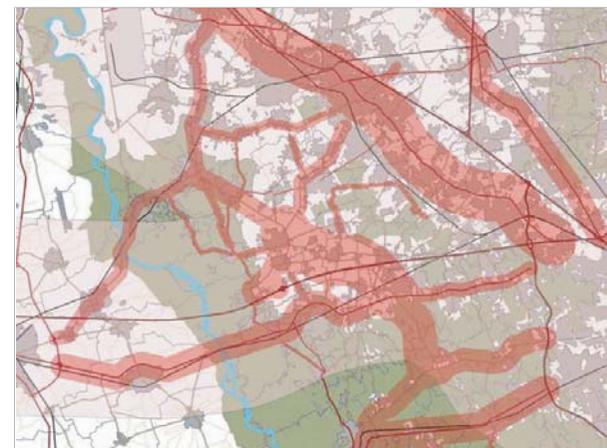
Un programma teso ad affrontare le seguenti tematiche

- > identità e caratteri del sistema insediativo;
- > qualità urbana degli insediamenti e dei luoghi;
- > sollecitazioni esogene sul quadro insediativo e sui sistemi funzionali (l'indotto di Malpensa e Fiera, le funzioni di interesse sovracomunale, la domanda residenziale indotta dal decentramento da Milano, ecc.);
- > caratteri del paesaggio, con particolare riferimento al paesaggio agrario e all'allineamento della pianificazione comunale in tema di salvaguardia ambientale;
- > mobilità e pianificazione delle infrastrutture di trasporto a scala sovracomunale nell'ottica di uno sviluppo sostenibile.

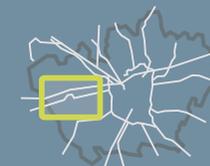
Il Laboratorio del Magentino ha prodotto due documenti:

- > “Mobilità e trasporti nel Magentino”, Quaderni del Magentino, n.1 (dicembre 2003). Temi affrontati: identità del territorio del Magentino; le pressioni sul sistema insediativo; la pianificazione delle infrastrutture di mobilità; la pianificazione sovracomunale in tema di salvaguardia ambientale.
- > “Il Magentino. Il quadro insediativo e le attività umane”, Quaderni del Magentino, n.2 (settembre 2006). Temi affrontati: il quadro insediativo; le attività economiche: dinamiche, logiche insediative, impieghi di suolo; il patrimonio edilizio; struttura e prezzi di mercato; la qualità urbana delle relazioni e degli insediamenti.

Le attività di studio e ricerca sono propedeutiche all'elaborazione del Piano d'Area del Magentino, per il quale è stato sottoscritto uno specifico accordo con la Provincia di Milano nel corso del 2006.



Fonte: Materiali del convegno
 “Il Magentino. Il quadro insediativo e le attività umane. Caratteri e potenzialità”
 Corbetta - 25 novembre 2006





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-

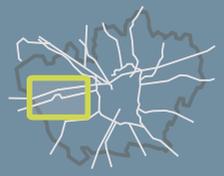
rano il territorio della futura nuova Provincia di Milano; una città composta dal cuore urbano, in gran parte coincidente con il Comune di Milano. Per la propria natura, queste nuove "identità territoriali", pur presentando molti punti di congruenza, non coincidono con i tavoli interistituzionali del 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

Il Magentino e l'Abbatense: i risultati del Bando e l'immagine interpretativa-progettuale emersa dal Progetto strategico

Nell'ambito del Progetto Strategico, abbiamo considerato l'area dell'Abbatense 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.

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 Magentino-Abbiatense, 20 proposte, distinte tra 6 buone pratiche e 14 idee progettuali. I proponenti sono in gran parte amministrazioni comunali o altri soggetti pubblici.

Malgrado il fatto che le informazioni disponibili al momento sono quelle ricavabili dalle proposte di precandidatura (la seconda fase del Bando non essendo ancora terminata e non si dispone quindi dei progetti nella loro veste finale), è possibile tuttavia cominciare ad identificare dei temi attorno ai quali le proposte si articolano:

Patrimonio storico-ambientale, valorizzazione turistica

progetti rivolti alla conservazione e alla valorizzazione del patrimonio agricolo, dei prodotti artigianali, del rapporto tra città e naviglio; progetti rivolti a singoli manufatti, a sistemi, ad elementi di arredo urbano e segnaletica stradale; condivisione di strumenti urbanistici sovracomunali che consentano di 'fare rete' su temi come la preservazione del patrimonio delle cascine.

Spazi per la cultura e i giovani, risorse locali

riqualificazione di siti storici e loro riconversione in spazi per la cultura; attenzione agli spazi per i giovani con proposte che sappiano cogliere le occasioni di riuso di spazi dismessi e le possibilità di integrazione tra funzioni diverse.

Mobilità sostenibile

risoluzione dei problemi di viabilità interna attraverso lo studio di una mobilità esterna ai comuni; potenziamento dei collegamenti tra centri e frazioni; estensione dei percorsi ciclabili, anche come mezzo per valorizzare cascine e le produzioni tipiche.

Percorsi formativi, valorizzazione artigianato, produzione, abitare

ristrutturazione delle cascine come motore di sviluppo per l'artigianato locale e, contemporaneamente, come risposta alla domanda di casa e di residenza temporanea; attenzione ai percorsi di studio professionali che valorizzano le attività storiche del territorio.

Servizi pubblici e risparmio energetico

insediamenti scolastici e nuove tecnologie nell'edilizia (criteri di bioarchitettura); diffusione del risparmio energetico in edilizia.

Una immagine interpretativa e progettuale

Occorre considerare il fatto che questo ambito sembra essere rimasto relativamente estraneo ai processi di urbanizzazione che hanno investito le aree più dinamiche della regione 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. Tuttavia, 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. 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. Dalle proposte della prima fase del Bando, sembra emergere una immagine del futuro desiderato in cui i patrimoni ambientali e storici divengono luoghi e occasioni di progetti di sviluppo territoriale. Si delinea cioè uno scenario che, 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. Le proposte del Bando colgono 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 e delle cascine, dallo sviluppo della rete della mobilità ciclo-pedonale. 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, che tutelino gli spazi naturali e li aprano a una fruizione sostenibile che ne consolidi il carattere di risorsa a scala territoriale.

