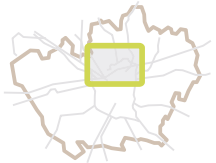


temi e progetti

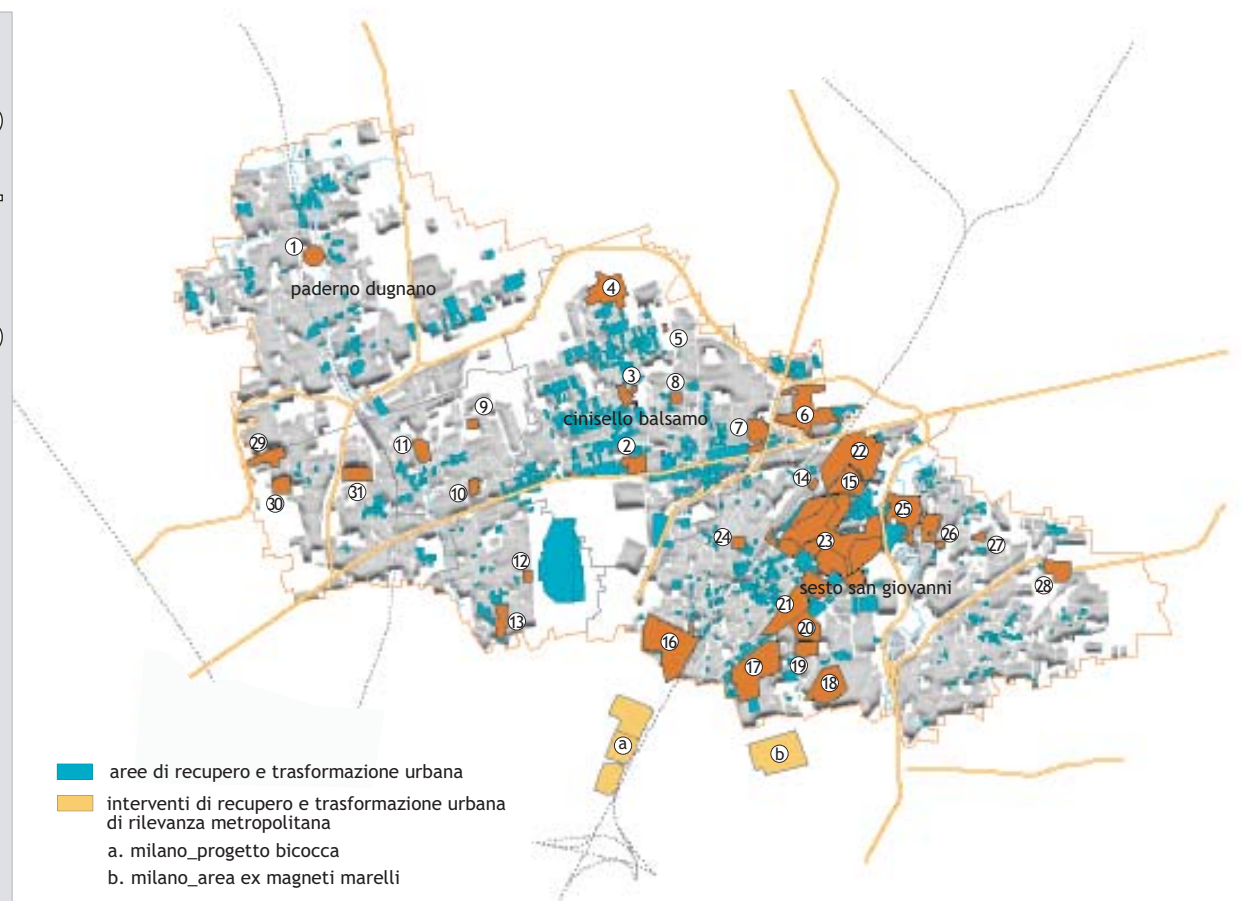


2.1 Trasformazioni urbane

L'affollamento, la varietà e le dimensioni dei progetti di trasformazione urbana di rilevanza sovra locale è tale, da far pensare che **la transizione del Nord Milano da città della grande fabbrica a città dei servizi e dell'abitare sia tutt'altro che conclusa**, almeno per quanto riguarda i mutamenti dello spazio fisico. Secondo una stima prudenziale, le dimensioni complessive dei progetti programmati (molti dei quali in stato avanzato di progettazione, altri in fase conclusiva o semplicemente appena avviati) supera di gran lunga i 3,5 milioni di mq. di superficie lorda di pavimento. Per avere una idea di che cosa ciò significhi, si tenga conto che se questi volumi fossero interamente costruiti e destinati a scopi abitativi potrebbero ospitare **una città appena un po' più piccola di Cinisello Balsamo o due volte più grande di Paderno Dugnano**. Da un punto di vista dimensionale, le trasformazioni che interessano questa parte della regione milanese sono simili a quelle di Milano e di contesti ugualmente interessati da metamorfosi urbanistiche rilevanti come, ad esempio, il Rhodense. Benché, ovviamente, esse si dipaneranno lungo un arco di tempo almeno decennale, **gli esiti** - in termini di crescita della mobilità e delle densità urbana, delle trasformazioni del mercato immobiliare e della geografia delle centralità - **sono oggi difficilmente anticipabili**.

Da un punto di vista funzionale ciò che più connota questi progetti è certamente **la mixité d'uso**. La maggior parte degli interventi prevedono una molteplicità di usi, anche in ragione delle loro dimensioni particolarmente rilevanti, fatta eccezione per alcuni sporadici progetti destinati alla realizzazioni di servizi di interesse pubblico o quelli settoriali, come gli interventi per l'edilizia pubblica. **La funzione decisamente prevalente è quella residenziale**, in linea con la domanda del mercato immobiliare e la richiesta di nuove abitazioni. Anche i servizi pubblici, compresi i parchi, sono abbondantemente previsti. Ai progetti di trasformazione urbana è demandata il soddisfacimento, sia dei bisogni indotti dagli stessi interventi, che di esigenze

grandi progetti



- | | | |
|---|--|--|
| 1. paderno dugnano_ex tilane-lasa | 12. bresso_AQST | 23. sesto s.giovanni_aree falck |
| 2. cinisello balsamo_centro gorky | 13. bresso_ex area BIC | 24. sesto s.giovanni_area campari |
| 3. cinisello balsamo_progetto centro città | 14. sesto s.giovanni_AQST (aree diverse) | 25. cogno monzese_CIS24 |
| 4. cinisello balsamo_CdQ I e II S.Eusebio | 15. sesto s.giovanni_decapaggio | 26. cogno monzese_CIS1 |
| 5. cinisello balsamo_AQST | 16. sesto s.giovanni_ex area breda | 27. cogno monzese_AQST |
| 6. cinisello balsamo_auchan-area 4.6 | 17. sesto s.giovanni_ex ercole marelli | 28. cogno monzese_CIS13 |
| 7. cinisello balsamo_parco dei giovani | 18. sesto s.giovanni_CdQ II | 29. cormano_insediamiento produttivo |
| 8. cinisello balsamo_progetto urban villa forno | 19. sesto s.giovanni_PII milano-pace | 30. cormano_PAS6 |
| 9. cusano milanino_AQST | 20. sesto s.giovanni_falck vittoria A | 31. cormano_insediamiento residenziale |
| 10. cusano milanino_PR4/ex area pirelli/cavi | 21. sesto s.giovanni_falck vittoria B | |
| 11. cusano milanino_ex area CIA/MD | 22. sesto s.giovanni_caltacity/vulcano | |

Fonte: Provincia di Milano, 2006



pregresse e, più in generale, la riqualificazione dei contesti urbani interessati. Anche il commercio e segnatamente, in alcuni casi, la grande distribuzione, è spesso contemplata, sebbene questi insediamenti non siano più quelli prevalenti. Non mancano infine progetti che prevedono la realizzazione di spazi destinati alle attività terziarie, industriali o artigianali. Ad esempio l'area BIC di Bresso, alcuni degli interventi previsti a Cologno Monzese e alcuni progetti previsti a Sesto San Giovanni. Ovviamente la tipologia offerta non è quella della "grande fabbrica" ma quella di spazi di piccole-medie dimensioni, perlopiù destinati ad imprese che necessitano di una grande accessibilità, e in grado di pagare costi insediativi elevati, o insediamenti terziari destinati ad accogliere gli headquarters e gli uffici di grandi imprese multinazionali nazionali o estere.

Per quanto invece riguarda le caratteristiche urbane e insediative, la varietà delle situazioni può essere sinteticamente ricondotta a quattro grandi famiglie. La prima è rappresentata dagli interventi di ristrutturazione finalizzati alla riconversione delle aree un tempo occupate dalla grande industria siderurgica e metalmeccanica. Ad esempio, i progetti quasi conclusi o appena avviati riguardanti le aree ex Breda, Marelli, Vulcano Caltacity, Decapaggio e Campari, a Sesto San Giovanni, o le tre aree un tempo occupate dalla industria Falck che costituiscono l'intervento più rilevante per dimensioni e importanza dell'intero Nord Milano e l'intera provincia. Ma si pensi anche allo stabilimento ex Pirelli Cavi a Cusano Milanino, all'area BIC di Bresso e ad alcuni degli interventi programmati dal Documento di inquadramento appena approvato dal Comune di Cinisello Balsamo, che prevedono la riconversione di insediamenti produttivi più recenti. Questa famiglia di progetti ben rappresenta la metamorfosi dell'economia del Nord Milano ed è altresì quella costituita dagli interventi

più rilevanti da un punto di vista dimensionale, simbolico e dell'impatto urbanistico.

La seconda tipologia è costituita da interventi di recupero o completamento di lotti non edificati collocati entro il tessuto urbano consolidato, generalmente con estensione più contenuta, ancorché di rilevanza sovracomunale: ad esempio, alcuni dei progetti previsti a Paderno Dugnano o alcuni di quelli contemplati dai Documenti di inquadramento approvati dai comuni di Cologno Monzese e di Cinisello Balsamo (per Cologno si veda, in quanto particolarmente esemplari, il lotto denominato CIS 13 e 1). Nella maggior parte dei casi si tratta di progetti misurati e tesi alla ricucitura dei tessuti urbani circostanti, dei quali si auspica la rivitalizzazione complessiva anche per opera delle nuove realizzazioni.

La terza famiglia è costituita dalle espansioni urbane, è cioè dagli interventi che prevedono l'edificazione delle poche aree ancora non urbanizzate poste ai margini della città esistente in ottemperanza delle previsioni dei piani regolatori (si vedano le ultime aree di espansione realizzate a Cormano e alcune di quelle previste e in corso di attuazione a Cinisello Balsamo). Sono interventi limitati e di dimensioni più minute, forse anche gli ultimi che verranno realizzati con queste caratteristiche, data la scarsità degli spazi aperti rimasti.

La quarta tipologia di progetti è rappresentata da quelli a diverso titolo ascrivibili alla riqualificazione, vuoi dei grandi quartieri periferici, vuoi delle aree centrali e semi centrali, e che talvolta coincidono con l'insediamento di nuovi servizi o il potenziamento di quelli esistenti. Ad esempio gli interventi appena realizzati nel centro di Paderno Dugnano (biblioteca e polo culturale), quelli riconducibili al programma Urban Italia (università, parco dei giovani) e il progetto per il Centro Città (nuova sede comunale) previsti a Cinisello Balsamo, ma anche, con finalità diverse, i

progetti per la riqualificazione di tratti rilevanti dell'asse Fulvio Testi - viale Lombardia, sempre a Cinisello Balsamo. A questi progetti, come ai diversi e molteplici interventi di riqualificazione dello spazio pubblico realizzati in questi anni, è demandato il compito di connettere e riqualificare estese porzioni di tessuto urbano consolidato, sia da un punto di vista fisico e urbanistico che per quanto riguarda gli equipaggiamenti e i servizi.

Per quanto invece concerne i grandi quartieri periferici, il riferimento è ai programmi per il recupero e la riqualificazione sociale ed edilizia della periferia pubblica (si vedano i programmi denominati Contratti di Quartiere I e II di Cinisello Balsamo e Sesto San Giovanni) e per il potenziamento dell'offerta abitativa (cfr. i finanziamenti di cui all'Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale).

Dopo anni di scarsa attenzione al problema abitativo dei ceti sociali più deboli e, in alcuni casi, di inadeguata manutenzione del patrimonio esistente, questi programmi di finanziamento pubblico tentano di far fronte alla crescita della "tensione abitativa", a sua volta riconducibile all'effetto combinato dei processi di trasformazione economica, crescita e diversificazione dei profili della povertà e l'esplosione dei prezzi immobiliari, che rendono sempre più difficoltoso l'accesso alla casa per un numero crescente di famiglie.



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.

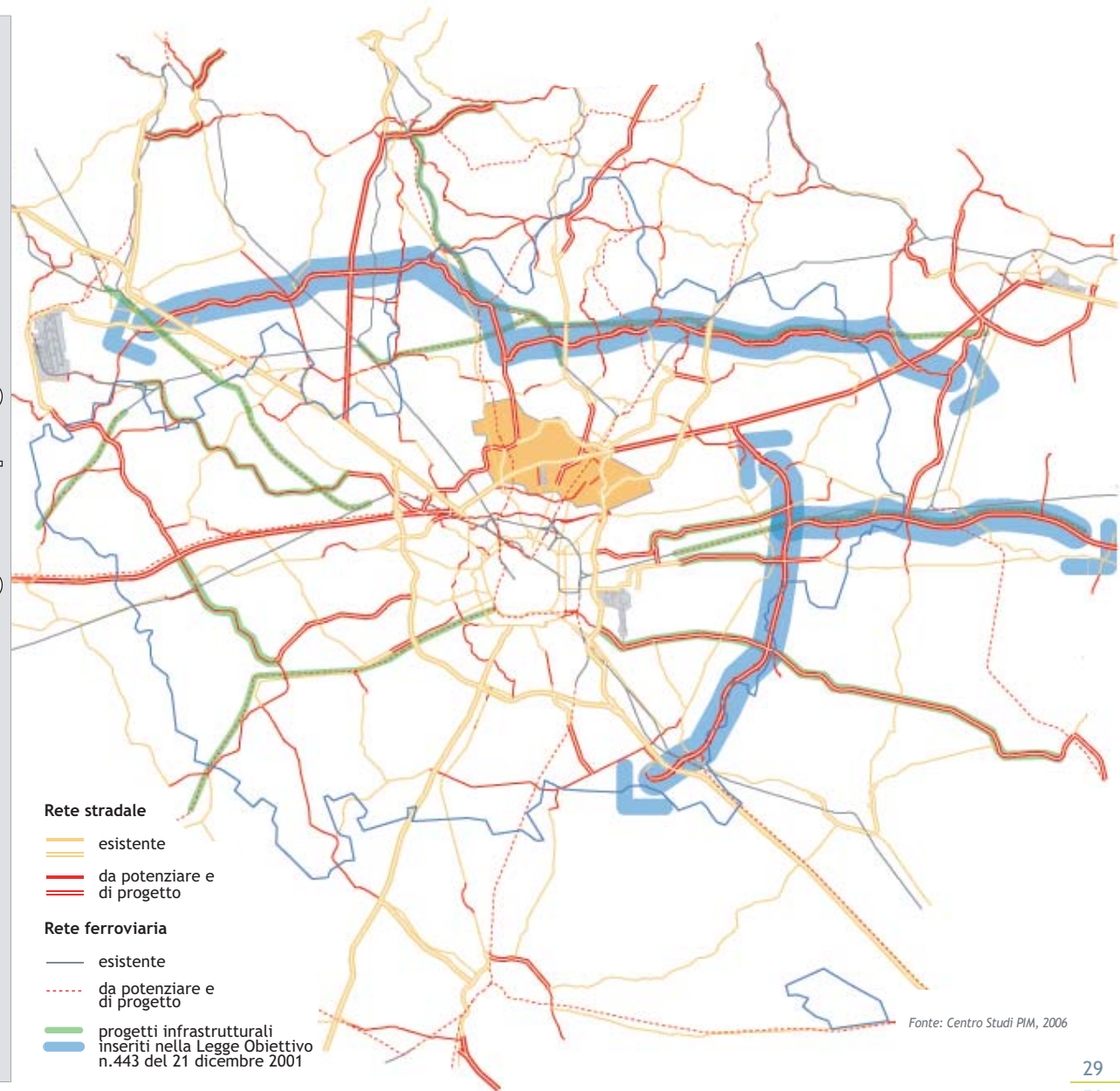
Al contrario, allontanandosi dall'area centrale, le connessioni trasversali diventano più rade ed è proprio tale configurazione che contribuisce a peggiorare la situazione di grave congestione di tutte le direttrici, in particolare quelle radiali. Ad esse, infatti, viene demandato il compito di smaltire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

grandi progetti infrastrutturali



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

Rete stradale

Le principali strategie di intervento riguardano:

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

Rete ferroviaria

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

- > liberare "tracce" per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale, grazie alla realizzazione delle nuove linee ad Alta Capacità (direzione Bologna, Torino, Venezia, Gottardo) e il potenziamento di quelle radiali esistenti (Milano-Pavia, Milano-Mortara, Rho-Gallarate);
- > allontanare i traffici merci dal "nodo milano" verso un più esterno sistema di "gronde" (FNM Saronno-Seregno, 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

Gli interventi previsti nell'ambito del Nord-Milano confermano l'attuale assetto infrastrutturale e puntano su un deciso rafforzamento del servizio pubblico su ferro. Le finalità generali degli interventi infrastrutturali programmati sono: potenziare la percorribilità delle principali direttrici stradali, il Servizio Ferroviario Regionale, prolungare la rete metropolitana e tranviaria milanese verso i comuni contermini, favorire forme di mobilità sostenibile, migliorare le condizioni di vivibilità e ambientali dei tessuti urbani attraversati dagli assi più congestionati.

Oltre ai progetti qui presentati, per i quali in molti casi occorre integrare o reperire le risorse necessarie, rimane da definire la questione dei collegamenti trasversali infra-ambito, soprattutto per quel che riguarda il trasporto pubblico. È infatti opportuno un ragionamento sulle **relazioni intercomunali**, connesso all'opportunità di strutturare una rete in grado di valorizzare il sistema degli interscambi e dei servizi, favorendo il policentrismo funzionale dei Comuni dell'area, per aumentarne il livello di "autosufficienza" da Milano e Monza.

A) Riqualficazione della SS36-SP5 Monza - Cinisello B. - Sesto S.G.

L'intervento, che nel complesso consentirà di migliorare la penetrazione in Milano lungo la SS 36 del Lago di Como, risolvendo contemporaneamente le problematiche di "vivibilità" presenti nelle aree urbane attraversate, si compone di due opere distinte, con tempistiche ed iter progettuali differenti:

> per la tratta Monza - Cinisello Balsamo, di competenza ANAS, è già stato redatto il progetto esecutivo, sebbene siano ancora da chiarire molte questioni in merito all'affidamento dell'incarico per la realizza-

zione dei lavori. In particolare, è fondamentale contenere il più possibile i tempi dei cantieri, sia per accelerare la conclusione dell'opera, sia per minimizzare i disagi per automobilisti e abitanti delle zone interessate;

> per la tratta Cinisello Balsamo - Sesto San Giovanni (SP 5 - v.le Fulvio Testi), di competenza della Provincia di Milano, sta per essere completata la progettazione definitiva.

B) Potenziamento della superstrada Milano-Meda tra Cesano M. e Milano

La Regione e la Provincia di Milano intendono realizzare al più presto uno studio di fattibilità tecnica ed economica per il potenziamento (terza corsia) del tratto di Comasina più prossimo al Capoluogo lombardo, con la finalità di completare la riqualificazione di tutta la Milano-Meda, giacché fino ad ora è stato programmato solo il potenziamento del tratto fra Cesano Maderno e Lentate sul Seveso nell'ambito del progetto Pedemontana.

C) Riqualficazione-potenziamento della SP46 Rho-Monza

L'intervento è finalizzato a migliorare l'attuale itinerario che ha un ruolo provinciale. Lo scopo è di creare una prosecuzione verso ovest della Tangenziale nord di Milano, fino ad interconnettersi con l'autostrada dei Laghi. Nonostante sia stato appena completato il nuovo tratto stradale compreso tra la Varesina e lo svincolo realizzato sulla autostrada A8 per l'accesso al polo fieristico di Rho-Però, la sezione e le caratteristiche tecniche della SP46 rimangono disomogenee. La società Serravalle spa e la Provincia di Milano stanno conseguentemente predisponendo un progetto preliminare che, a partire dall'innesto sulla ex-statale Comasina, verifichi l'adeguamento della

sezione trasversale e la messa a norma delle caratteristiche plano-altimetriche dell'itinerario.

D) Ammodernamento della FNM Milano - Asso, tratto compreso tra Paderno Dugnano e Seveso

Sono in fase di avanzata progettazione o in corso di realizzazione alcune opere indispensabili per migliorare la qualità e potenziare la frequenza del servizio ferroviario. In particolare è prevista l'eliminazione dei passaggi a livello, la ristrutturazione e la rilocalizzazione di alcune stazioni e l'adeguamento degli impianti di trazione della tratta Affori - Seveso.

E) Prolungamento della metropolitana M1 Sesto S.G.-Monza Bettola

È il primo di una serie di prolungamenti della rete di forza del trasporto pubblico locale milanese verso il Nord Milano e l'area monzese. Il progetto preliminare è stato approvato dal CIPE e le risorse necessarie sono disponibili, ma occorre un ulteriore sforzo finanziario e di concertazione per consentire la realizzazione di un'ideale area di interscambio presso il capolinea di Bettola (Cinisello Balsamo - Monza).

F) Nuova linea metropolitana M5 Milano-Bignami-Monza

A breve potranno partire i lavori di realizzazione della nuova linea metropolitana nella tratta milanese, a cui dovrà seguire il prolungamento, per fasi, fino all'area di via Fossati -Lamperti in Monza. Il progetto preliminare della prima tratta è stato approvato dal CIPE (e parzialmente finanziato), mentre deve essere ancora redatto il progetto per il prolungamento verso nord.



G) Prolungamento M3 Comasina

Sono in corso i lavori per la realizzazione del prolungamento della linea M3 dall'attuale capolinea di piazzale Maciachini fino al quartiere Comasina, nei pressi dell'intersezione tra la ex SS 35 e la A4. Si creerà così un nodo di interscambio di livello primario che dovrà essere adeguatamente valorizzato e progettato. Lungo la nuova tratta della M3 è prevista la realizzazione, tra le altre, di una stazione intermedia ad Affori, che permetterà l'interscambio con la linea ferroviaria Milano - Asso e, conseguentemente, permetterà di migliorare sensibilmente l'integrazione tra i servizi di trasporto pubblico metropolitano e suburbano in ingresso verso Milano.

H) Nuova tranvia Milano-Cinisello

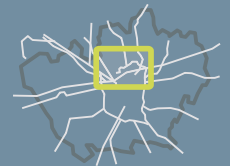
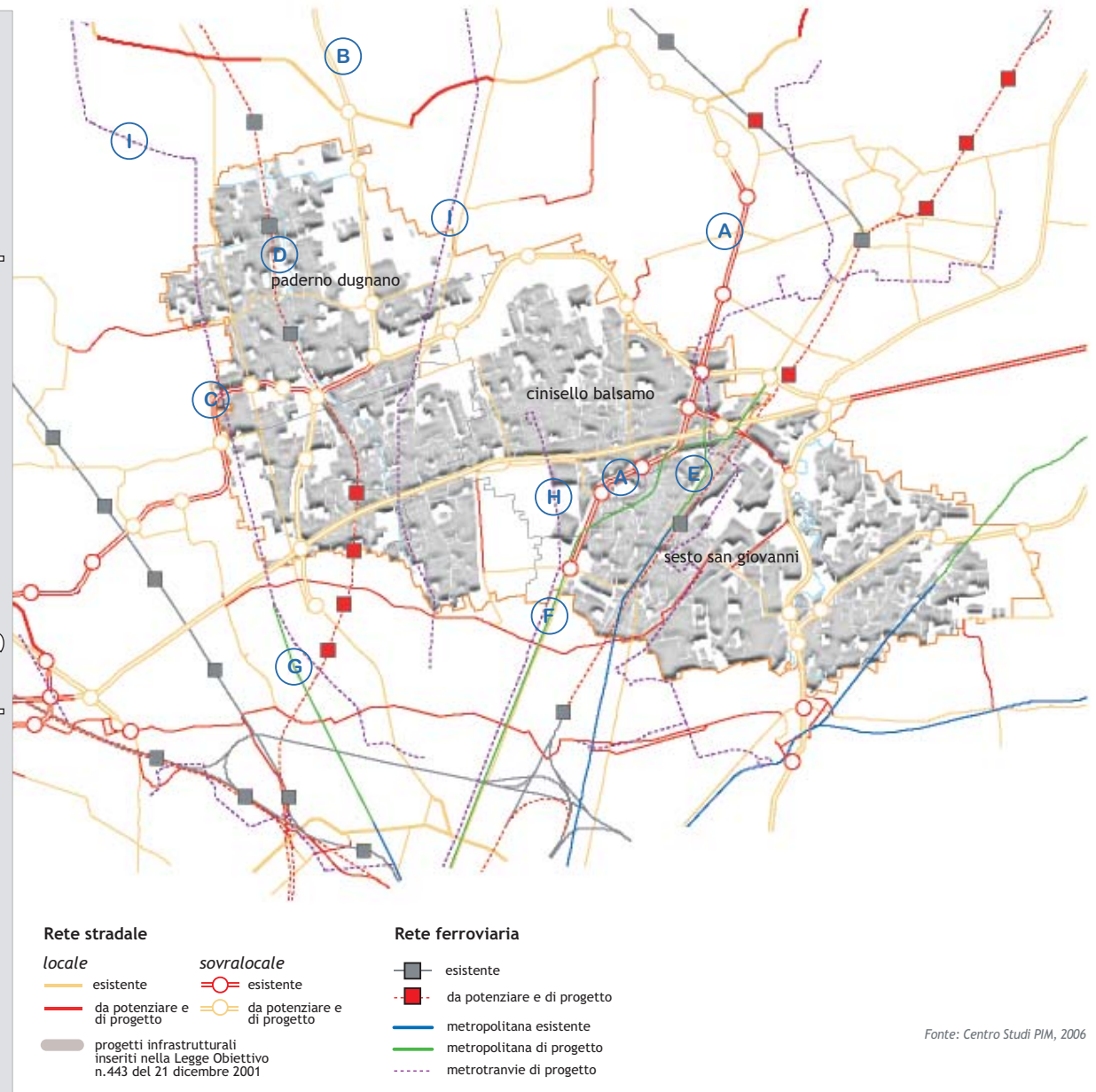
Sono in stato avanzato di realizzazione i lavori per la realizzazione di una nuova tranvia che raggiungerà il cuore dell'area del Nord - Milano. Le opere prevedono la realizzazione della nuova tratta che si sviluppa nei territori di Sesto San Giovanni, Bresso e Cinisello Balsamo e l'ammodernamento del percorso esistente lungo v.le Zara e v.le Fulvio Testi in Milano.

I) Riqualificazione metrotranvie Milano-Desio-Seregno e Milano-Limbiato

Il potenziamento del trasporto pubblico su ferro nel Nord-Milano comporta il potenziamento delle linee tranviarie interurbane esistenti (direttrici Milano - Desio - Seregno e Milano - Limbiato) e la loro interconnessione con il sistema ferroviario (in particolare la linea Saronno - Seregno, di cui è previsto il potenziamento).

Per la prima linea è stato redatto il progetto definitivo, ma occorre reperire i finanziamenti, sia a livello statali, che locale. Per la seconda linea la Provincia di Milano sta affidando l'incarico per la redazione del progetto definitivo.

progetti infrastrutturali per l'ambito



2.3 Progetti per gli spazi aperti

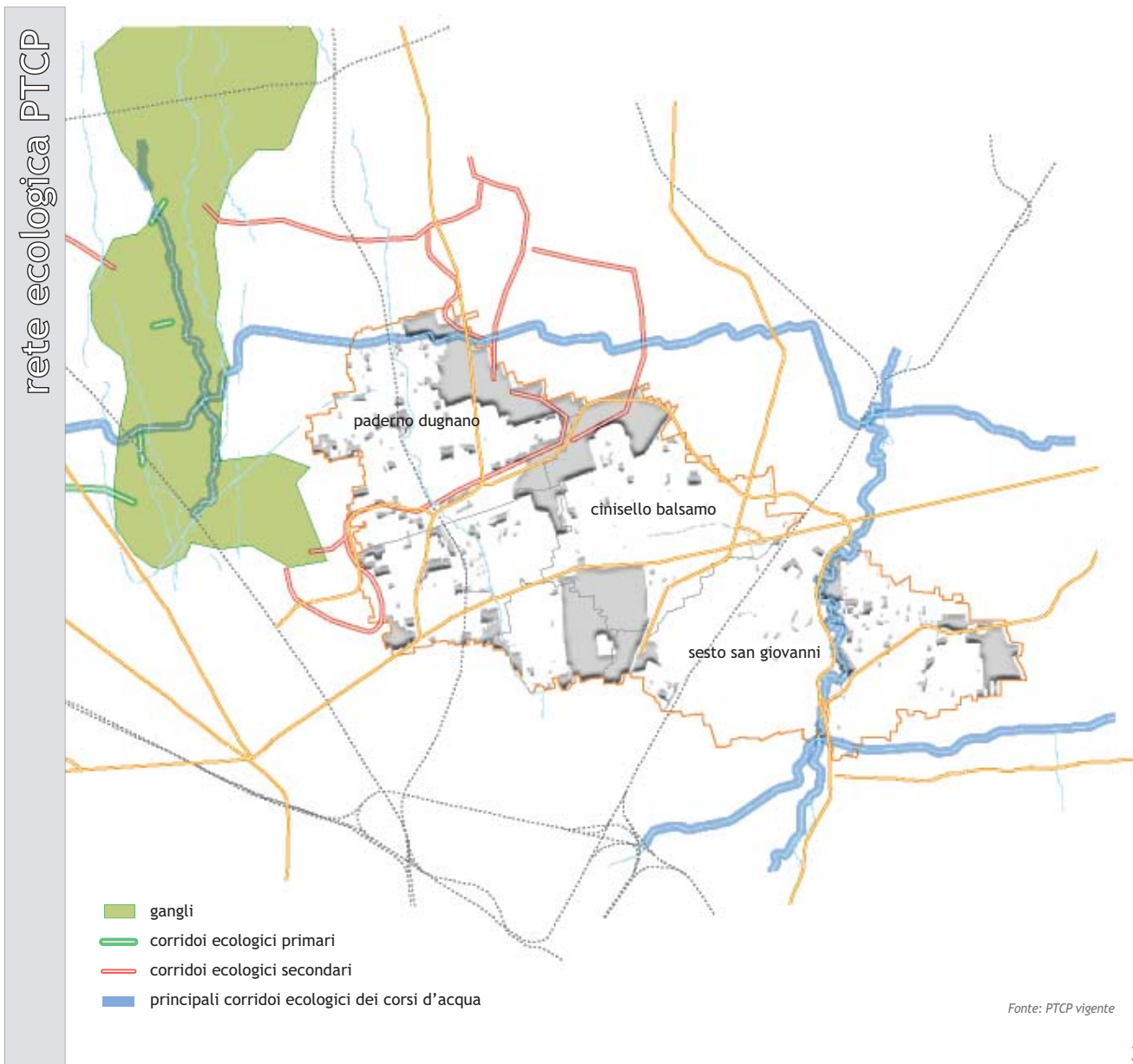
Parchi, progetti di fruizione, rete ecologica

Come abbiamo già anticipato nei capitoli precedenti la quasi totalità degli spazi aperti del Nord Milano è vincolata a parco: **esistenti**, come nel caso del Parco Nord; **istituiti o proposti** di recente, come il parco della Balossa (Cormano e Novate Milanese) e il parco Est delle Cave (Brugherio, Carugate, Cernusco sul Naviglio, Cologno Monzese, Vimodrone); già **costituiti e in corso di realizzazione**, come il parco del Grugnotorto (Cinisello Balsamo, Cusano Milanino, Muggiò, Nova Milanese, Paderno Dugnano, Varedo) e il Parco della Media Valle del Lambro di cui si sta discutendo l'ampliamento (Brugherio, Cologno Monzese, Sesto San Giovanni).

Per le loro caratteristiche, le dimensioni e i connotati del contesto urbano in cui sono collocati, il modello a cui queste esperienze si ispirano, pur nel rispetto delle singole specificità e declinazioni, è chiaramente quello del "giardino pubblico", ovvero del **parco urbano interamente modellato e attrezzato per una fruizione legata al tempo libero, anche di tipo intensivo** (come, ad esempio, il Parco Nord, il PLIS della Brianza Centrale e alcuni parchi milanesi, come il Forlanini, il Parco delle Cave, ecc.).

La realizzazione di questi progetti, che ha avuto un forte impulso negli ultimi anni, sembra porre soprattutto tre questioni.

La prima riguarda il disegno territoriale e, più precisamente, **le relazioni con gli altri sistemi ambientali e per la fruizione legata al tempo libero di livello metropolitano**. Ad esempio il canale Villoresi, il Parco di Monza, il sistema degli spazi aperti della Brianza e la Dorsale Verde (di cui le aree del Nord Milano costituiscono il terminale verso sud-est), le Groane e gli spazi aperti del Rhodense, la valorizzazione delle aree dell'Adda - Martesana e il sistema dei parchi urbani di Milano. In questo caso "disegnare il territorio" vuole dire rafforzare i corridoi ecologici, progettare tenendo conto di quanto potrebbe succedere negli altri

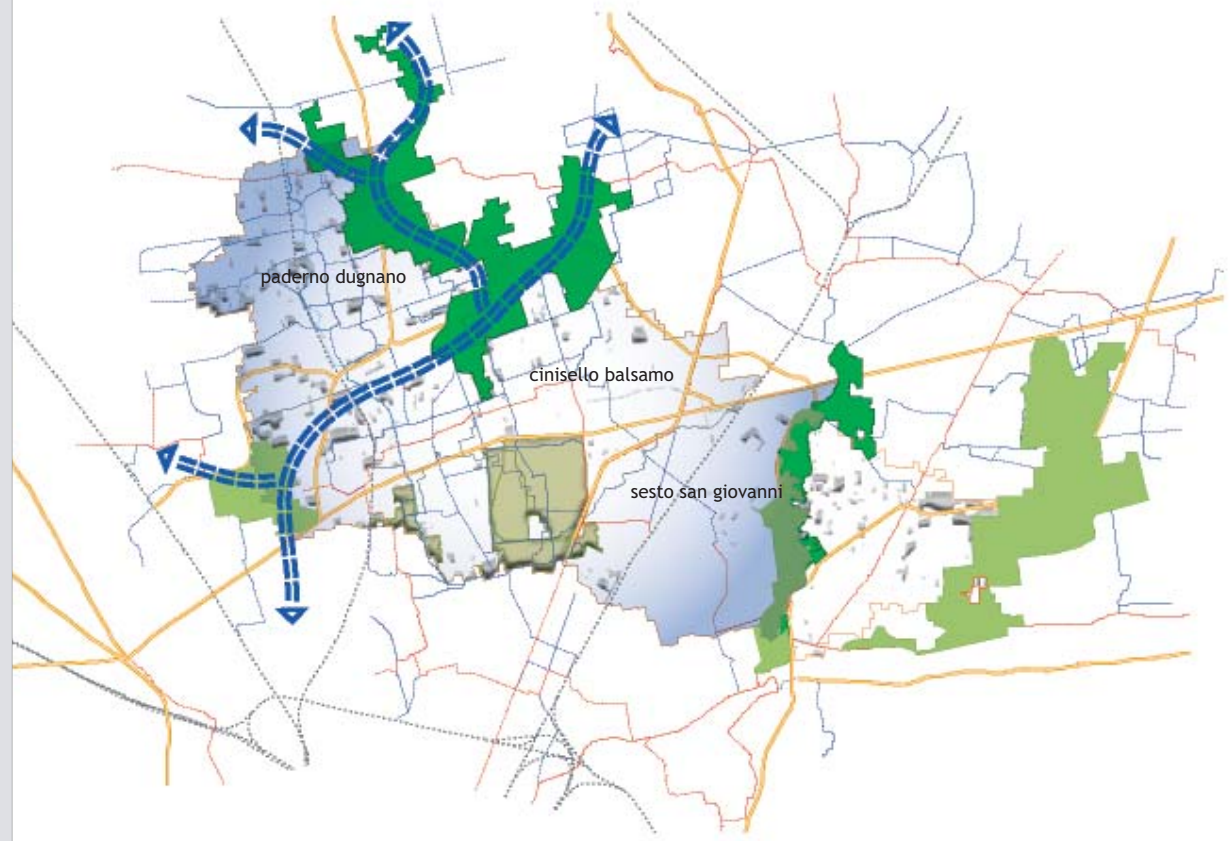











parchi, cercare di massimizzare i vantaggi derivanti dalla realizzazione di una rete continua ed interconnessa di parchi e aree verdi protette.

La seconda questione riguarda di nuovo un problema di **relazioni**, ma questa volta **alla scala locale**, ovvero fra i diversi parchi del Nord Milano e fra questi e le aree urbanizzate. Il problema è in questo caso, non solo quello di cercare di **favorire la continuità** fra le diverse aree - vuoi potenziando gli itinerari ciclo-pedonali, vuoi ripensando le aree verdi e i giardini pubblici esistenti o di progetto all'interno delle aree urbanizzate - ma anche di **ridisegnare i margini fra città e aree verdi**, sia favorendone l'accessibilità con opportune attrezzature, sia utilizzando queste per riqualificare e migliorare lo spazio urbano.

Infine, l'ultima questione riguarda i **costi e le risorse necessarie per implementare un progetto che è certamente impegnativo per l'estensione delle aree coinvolte**, ma al tempo stesso strategico per il futuro di questa porzione dell'area metropolitana. La realizzazione e la gestione dei parchi oramai istituiti, a maggior ragione se verranno attuati sul modello del parco pubblico di livello sovracomunale, richiede tempi lunghi e risorse economiche e gestionali decisamente rilevanti, che non potranno che essere sia locali che sovracomunali, e che necessitano della messa a punto di una **adeguata strategia** per il loro reperimento e concernenti le modalità di progettazione, realizzazione e gestione degli interventi.

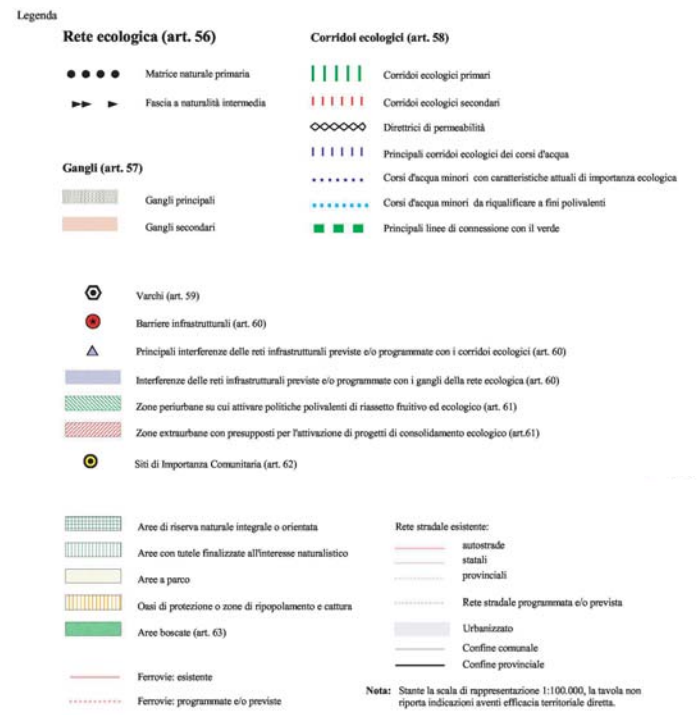
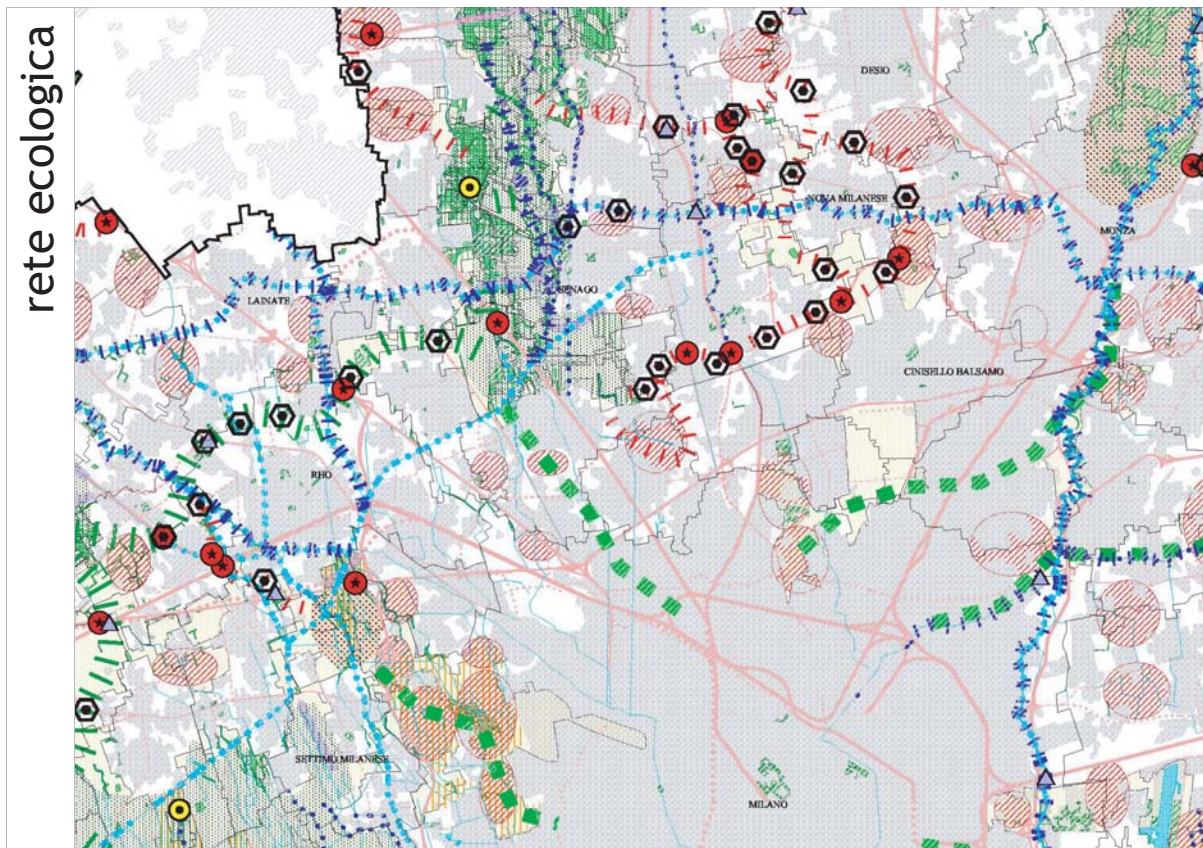
valorizzazione del territorio



-  Contratto di fiume - Seveso
-  Parco Nord Milano
-  PLIS esistenti
-  PLIS di progetto/previsti
-  Progetto dorsale verde
-  piste ciclabili esistenti
-  piste ciclabili di progetto
- MI-Bici
 -  esistente
 -  progetto

Fonte: PTCP vigente

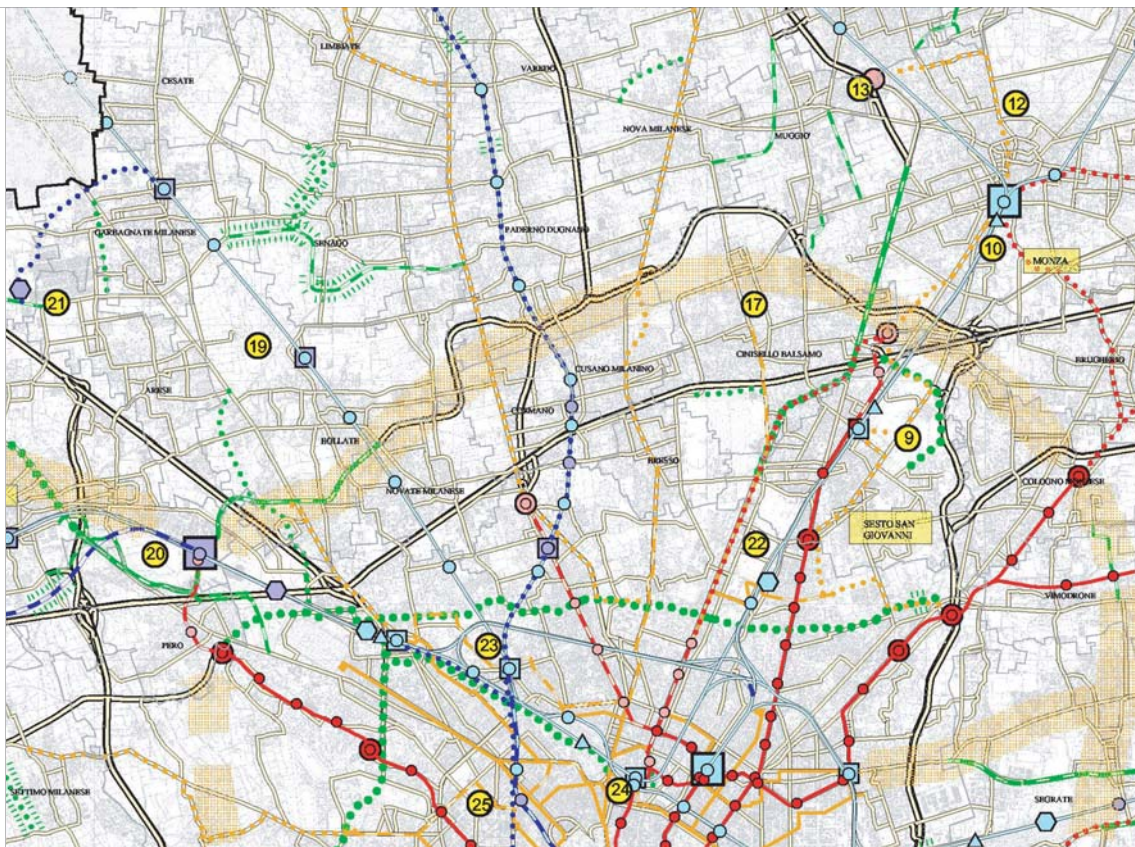




Le immagini pubblicate in questa e nella pagina successiva sono gli estratti per il territorio qua considerato della tavola n°4 e n°1 del PTCP oggi vigente. La prima tavola definisce il quadro complessivo del progetto per l'ambiente: ad esempio la rete ecologica nelle sue diverse declinazione; le zone “peri” ed “extra” urbane di cui all’art.61; le connessioni verde, i corsi d’acqua minori, le aree boscate e altre prescrizioni di dettaglio. La tavola pubblicata nella pagina 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.



sistema insediativo infrastrutturale



Sistema Insediativo

Centri di rilevanza sovracomunale

Aree e interventi di rilevanza sovracomunale

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

Sistema Infrastrutturale

- Aeroporti
 - Stazioni ferroviarie
 - esistente
 - previsto
 - Scali merci
 - esistente
 - programmato
 - Terminali intermodali e logistica raccordata
 - esistente
 - previsto
 - Ferrovie
 - esistente
 - programmato
 - previsto
 - Metropolitane
 - esistente
 - programmato
 - previsto
 - Fermete della metropolitana
 - esistente
 - programmato
 - Sistemi di trasporto pubblico a guida vincolata
 - esistente
 - programmato
 - previsto
 - trasporto pubblico in sede protetta con tracciato da definire
 - Interscambi con caratteristiche di intermodalità di eccellenza
 - esistente
 - previsto
 - Interscambi di rilevanza sovralocale
 - esistente
 - previsto
 - Interscambi con la rete metropolitana
 - esistente
 - previsto
 - Strade
 - esistente 1 carreggiata
 - esistente 2 carreggiate
 - intervento programmato 1 carreggiata
 - intervento programmato 2 carreggiate
 - intervento previsto 1 carreggiata
 - intervento previsto 2 carreggiate
 - collegamento strategico con tracciato da definire
 - Alternative di tracciato (A B)
 - Confine provinciale
 - Confini comunali
 - Principali interferenze delle reti infrastrutturali previste o/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.



Parco della Media Valle del Lambro

Linee guida di assetto territoriale

Il Parco della Media Valle del Lambro si configura come una stretta fascia di territorio posta a ridosso del fiume il cui carattere strategico risiede nella possibilità di interconnettere gli spazi aperti e i sistemi ambientali presenti a differenti scale. Alla scala locale, il parco collega le aree ancora non edificate posizionate all'interno dei comuni di Sesto San Giovanni, Cologno e Brugherio, e in parte ricomprese nello stesso perimetro del PLIS (le aree del Centro Manin di Sesto San Giovanni e della cascina Bergamella, quelle agricole di Cologno, ecc.). Alla scala metropolitana il Parco permette di connettere i sistemi ambientali presenti nei comuni contermini: le aree della Cascinazza a Monza, il Parco di Monza e i parchi esistenti o in corso di realizzazione presenti in Milano. Infine il Parco può diventare elemento di interconnessione dei grandi sistemi ambientali di scala territoriale come il progetto della Dorsale Verde, il Canale Villoresi e il Naviglio Martesana.

La planimetria pubblicata in questa pagina fa parte degli studi per la definizione delle "Linee guida di assetto territoriale", propedeutici alla stesura del piano attuativo del PLIS, ed è attualmente in corso di valutazione da parte dei comuni. In ragione del carattere spesso residuale e della compromissione ecologica-ambientale di molte delle aree costituenti il PLIS, il progetto propone la realizzazione di un parco fortemente modellato che possa diventare "strumento primario di una politica attiva di recupero ambientale e di ricostruzione di un nuovo paesaggio". In questa ottica, il progetto conferisce una grande importanza alla definizione delle architetture

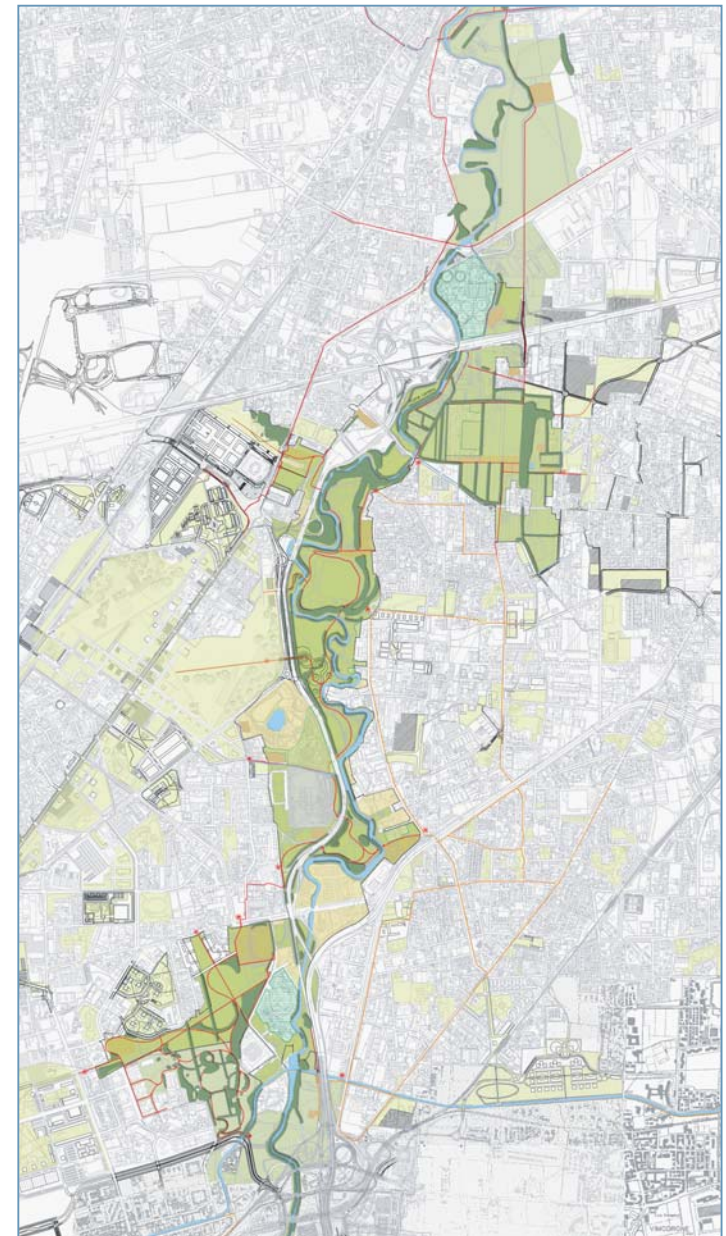
verdi, alla modellazione del suolo e alla definizione della rete dei percorsi ciclo-pedonali e degli accessi, a cui sono demandate le funzioni di collegamento con i tessuti edificati e la fruibilità del nuovo Parco. Secondo il progetto gli elementi salienti del Parco, come il percorso ciclo-pedonale principale (dorsale nord-sud), potrebbero trovare attuazione in tempi brevi.

atto di riconoscimento | DGR n. 7/8966 del
30 aprile 2002

superficie | 114 ha

comuni coinvolti | Brugherio, Cologno Monzese

Fonte: Linee guida di assetto territoriale. Studi preliminari. arch. F. Borella (capogruppo), P. Bulgheroni, P. Marchesini Viola, F. Monti, E. Recinte



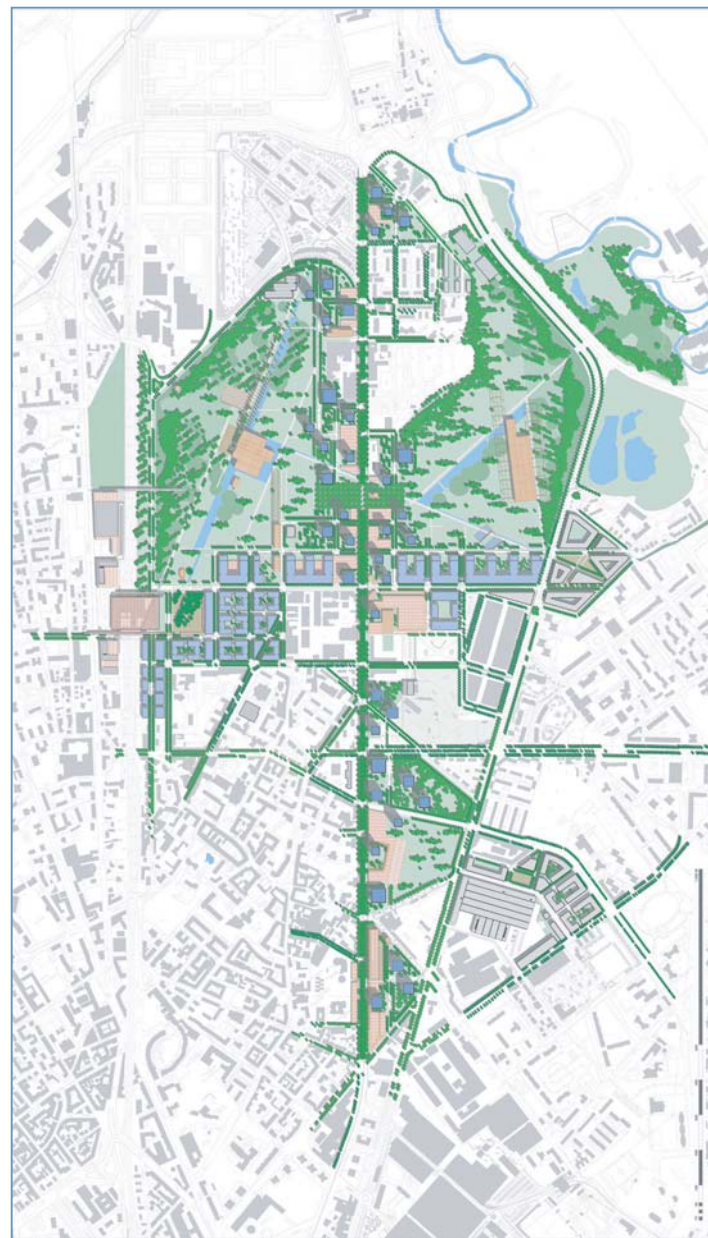
Il progetto Renzo Piano Building Workshop per le aree Falck di Sesto San Giovanni

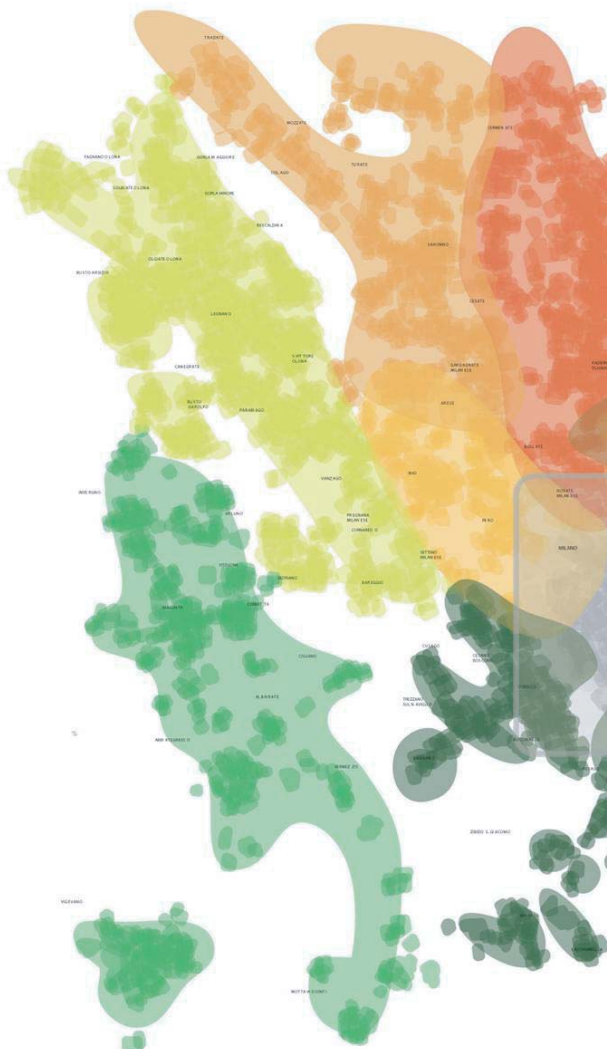
Il progetto per la trasformazione delle aree Falck di Sesto San Giovanni è certamente uno degli interventi più rilevanti ed estesi previsti nella regione urbana Milanese. L'area interessata ha una superficie di 1.300.000 mq e si sviluppa su tre gruppi di aree distinte di cui la più grande, quella posta a nord, è in parte destinata a parco. Per la sua configurazione, il progetto indurrà una radicale trasformazione di tutto il settore est della città compreso fra il tracciato della ferrovia, il ring nord e la Tangenziale est.

Il progetto presentato dalla Renzo Piano Building Workshop all'Amministrazione della città, e attualmente in fase di verifica, è strutturato su due assi principali: quello con orientamento nord-sud, che coincide con l'attuale Viale Italia, e si configura come la "spina dorsale" dell'intero progetto e quello di connessione est-ovest, che fa perno sulla stazione Sesto FS e riconnette le tre parti di città ora separate dalla ferrovia e dal recinto della fabbrica. Il primo asse, la cui lunghezza complessiva è pressappoco pari a quella di corso Sempione a Milano, avrà una vocazione prevalentemente residenziale e commerciale ed è pensato come un grande viale urbano alberato, prevalentemente pedonale e per l'accessibilità di servizio agli edifici. Il panorama del viale è segnato dalla progressione di case a torre che si sviluppano in altezza. Attorno all'asse di connessione est-ovest sono invece concentrate le funzioni terziarie, direzionali, di ricerca e produttive, e nella porzione più ad ovest quelle residenziali. Il parco e il complesso delle aree verdi avranno secondo i progettisti una estensione di 1.000.000 mq.

La porzione più consistente, che ospiterà le "architetture fantasmagoriche" dei vecchi edifici industriali è collocata verso nord a conclusione della spina centrale (viale Italia).

I collegamenti interni e con il contesto saranno assicurati, oltre che dagli assi di connessione già esistenti, da un sistema di trasporto pubblico su corsia preferenziale di collegamento con le stazioni della metropolitana di Bettola e Cascina Gobba, dalla istituzione di nuove linee di servizio pubblico che utilizzeranno automezzi a basso impatto ambientale e da una rete particolarmente fitta di piste ciclabili e percorsi pedonali. Il progetto presentato prevede l'edificazione di una superficie lorda di pavimento pari a 1.040.000 mq, di cui almeno il 60% destinato a residenza, e la parte rimanente ad attività terziarie, commerciali, produttive e per la ricerca. I servizi pubblici e le attività di interesse generale avranno una superficie lorda di pavimento pari a 230.000 mq (attrezzature sportive, servizi scolastici e culturali, servizi socio assistenziali, università e ricerca, vigili del fuoco, mercato coperto, ecc.). I parcheggi avranno una estensione complessiva di poco più di 493.000 mq. Particolare attenzione è conferita alla sostenibilità ambientale dell'intervento anche attraverso il ricorso a tecnologie nuove e sperimentali, sia per quanto riguarda le operazioni di bonifica del sito, sia per quanto riguarda la mobilità interna e, in particolare quella pubblica, sia per quanto riguarda la dispersione energetica degli edifici, sia infine per quanto riguarda la produzione di quella necessaria alla vita della nuova città.





UN PROGETTO STRATEGICO PER LA REGIONE URBANA MILANESE
LA CITTÀ DI CITTÀ

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 Nord Milano: i risultati del Bando e l'immagine interpretativa-progettuale emersa dal Progetto Strategico

Il Piano Strategico ha analizzato il territorio del Nord Milano guardando ad esso come ad un territorio che svolge un importante ruolo di cerniera tra diverse parti della regione urbana, che è densamente abitato



e infrastrutturato, sta attraversando una radicale trasformazione da città dell'industria a città dei servizi e per l'abitare, richiede un deciso miglioramento delle proprie condizioni di abitabilità, una complessiva riorganizzazione dei servizi e richiede relazioni più strette tra i diversi centri che lo formano.

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 per quest'area 19 proposte, distinte tra 8 buone pratiche e 11 idee progettuali. Tra i proponenti figurano cinque comuni (compresa una aggregazione tra più comuni), due cooperative, un parco, cinque tra società e privati ed alcune tra organizzazioni d'interesse e altri soggetti pubblici. Alla seconda fase del Bando sono pervenute 13 proposte.

È possibile, dunque, identificare alcuni temi attorno ai quali le proposte si articolano:

Ambiente: conservazione, valorizzazione, promozione del patrimonio esistente

Promozione delle attività legate agli spazi verdi, in particolare riguardanti il parco Nord; costruzione di un sistema di spazi verdi aperti; progetti di ricerca, memoria e cultura per la gestione del verde pubblico.

Integrazione tra diverse forme di mobilità

Progetti volti alla promozione della mobilità sostenibile, all'integrazione tra mobilità ferroviaria e mobilità ciclabile, attraverso il posizionamento delle apposite "velostazioni" in prossimità delle fermate ferroviarie, alla realizzazione di percorsi protetti.

Miglioramento della qualità degli spazi urbani

Progetti volti alla realizzazione di servizi, anche autogestiti dai cittadini, per la pulizia delle strade e degli spazi comuni; innovazioni nelle modalità di gestione e cura degli spazi verdi urbani.

Recupero e valorizzazione del patrimonio storico e industriale

Riqualficazione delle aree industriali che rappresentano un'insostituibile patrimonio culturale dell'area; trasformazione e riuso degli spazi che consenta di preservare l'architettura industriale e di portare nuove funzioni sul territorio.

Risparmio energetico e fonti rinnovabili

Promozione e maggior accesso all'informazione relativa alle tecnologie pulite; creazione di strutture organizzative volte al supporto tecnico e finanziario in materia di risparmio energetico e fonti rinnovabili.

Reti per la cultura e il tempo libero

Promuovere reti tra soggetti, attività e spazi dedicati alla cultura e al tempo libero.

Una immagine interpretativa e progettuale

Qual è l'immagine interpretativa e progettuale per il futuro dell'area del Nord Milano che emerge dalle proposte presentate al Bando? Nel loro insieme esse restituiscono lo stesso scenario di riqualificazione diffusa e ricucitura territoriale proposto dal Piano Strategico. Le proposte presentate propongono infatti azioni volte, sia alla riconnessione dei grandi spazi verdi, per consolidare e ricucire i parchi e le aree verdi minute del territorio in un disegno di insieme, come parte di un grande "dorsale verde" e come elemento di qualità dello spazio urbano quotidiano, sia al miglioramento delle connessioni ciclo-pedonali, in un territorio frammentato, fortemente segnato dalla presenza delle infrastrutture, che chiede un'incisiva azione di identificazione di percorsi alternativi a quelli del mezzo privato. A queste azioni si aggiungono quelle relative all'incentivazione della mobilità pubblica, come strategia generale di aumento dell'accessibilità delle varie parti del territorio, soprattutto in senso trasversale, e alla riqualificazione urbana dei grandi insediamenti residenziali, che

necessitano ancora di operazioni di rigenerazione e di iniziative incisive nel campo dell'inclusione e del recupero della marginalità sociale. Dalle proposte giunte alla fase preliminare del Bando emergono risposte possibili alla necessità del territorio di ispessire le proprie reti, fisiche e immateriali: reti per la gestione dei servizi (amministrativi, sociosanitari...), per la promozione della cultura e del tempo libero, per la messa a sistema delle aree verdi e per la realizzazione di una trama di percorsi ciclabili e protetti. La realizzazione di queste reti (e delle connessioni delle diverse reti tra loro) risulta ancor più significativa se letta nella prospettiva presentata per il Nord Milano dal Piano Strategico: quella di una città-cerniera, che svolge un importante ruolo di connessione tra diverse parti della regione urbana: tra Milano e la Brianza, ma anche con l'Alto Milanese, con il Vimercatese e l'Adda Martesana. Peraltro la costituzione della nuova Provincia di Monza e Brianza impone, sia uno sforzo di riorganizzazione di alcuni grandi servizi pubblici, sia soprattutto la necessità di ridefinire il ruolo territoriale del Nord Milano nel mutato quadro dei confini amministrativi dell'area milanese.

L'immagine della "città-cerniera" sembra utile per impostare una nuova fase di progettazione strategica per il Nord Milano. Una progettazione che rafforzi le potenzialità e le risorse di un territorio denso e articolato e che, allo stesso tempo, sappia guardare verso l'esterno, ai territori con cui il Nord Milano confina, con cui esso può istituire relazioni mutamente efficaci. Per svolgere la funzione di città-cerniera, il Nord Milano dovrà essere in grado di promuovere strategie di inspessimento delle relazioni tra i centri che lo compongono, sia sul piano fisico (favorendo interventi di ricucitura fisica tra le sue singole parti, lavorando sulla connessione tra gli spazi aperti), sia sul piano del rafforzamento della cooperazione intercomunale.

