



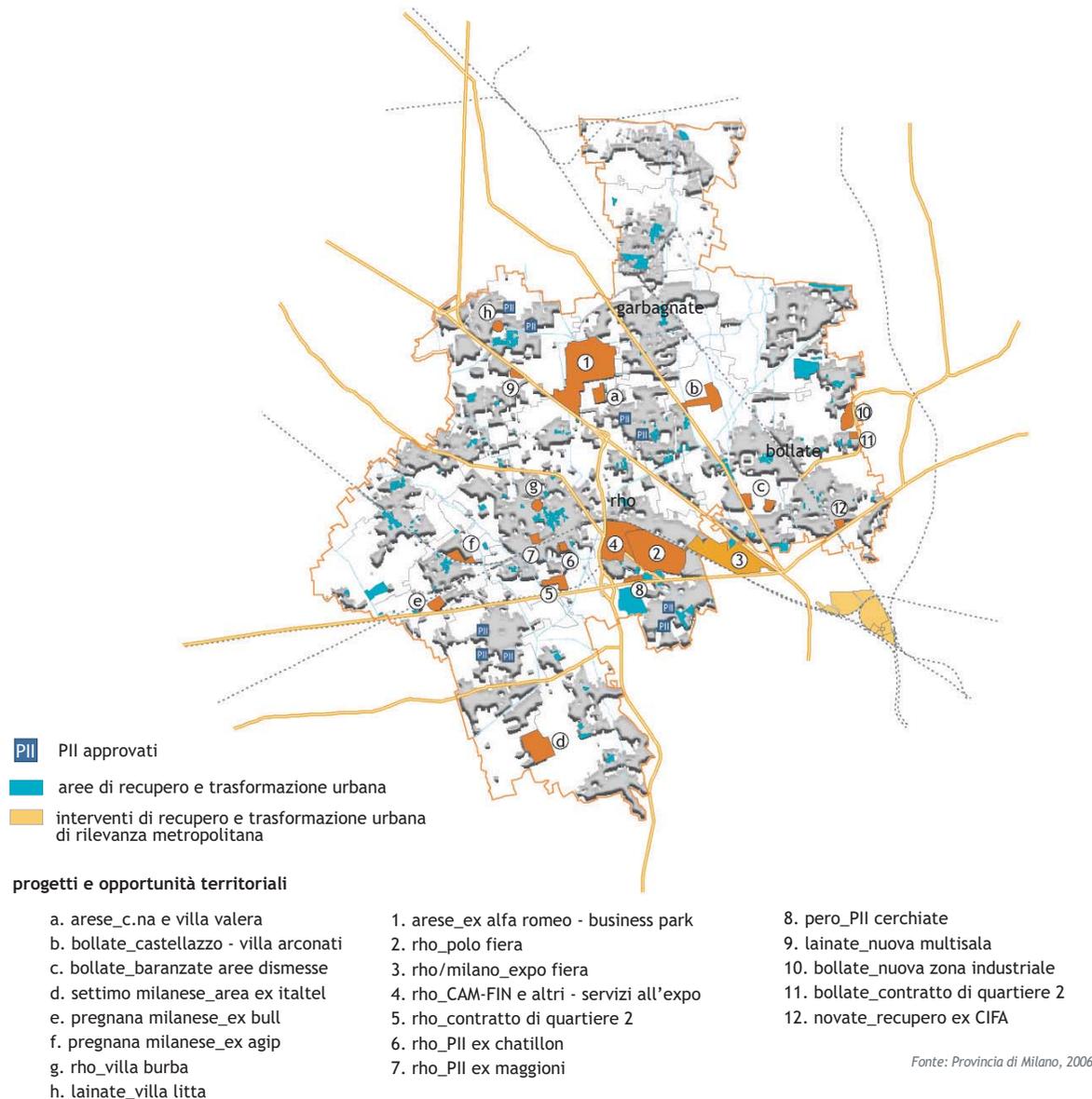
temi e progetti

2.1 Trasformazioni urbane

Per l'ambito del Rhodense, segnato profondamente da processi di crisi ed abbandono di diversi settori industriali e, di conseguenza, con una notevole disponibilità di vuoti urbani, acquisiscono un'importanza rilevante, sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo/strategico, i numerosi progetti di trasformazione e riconversione su cui le autonomie locali contano per lo sviluppo e la riqualificazione del territorio. Non tutte le opportunità si pongono sullo stesso piano in termini di importanza e di maturazione. Fra questi alcuni però rivestono un ruolo strategico/dimensionale di grande respiro e di rilevanza almeno regionale.

Su tutti, l'intervento della **nuova fiera**, già quasi completato, ha comportato e comporta tuttora un indotto di grande rilievo su servizi, infrastrutture e insediamenti complementari. Il comune di Pero, infatti, ha in previsione una serie di interventi (**Programmi Integrati di Intervento**) destinati alla realizzazione di aree a parcheggi e infrastrutture a carattere locale, di insediamenti ricettivi, residenziali, a servizi (tre edifici scolastici), verde pubblico, commerciali, **piste ciclopedonali**, **parchi urbani** ed attività produttive. Anche se ciascun intervento non sempre raggiunge una dimensione di **interesse sovralocale**, certamente l'insieme determina un nuovo assetto territoriale ed urbanistico che supera la scala comunale. Un secondo progetto di grande rilevanza territoriale è costituito dalle potenzialità della trasformazione dell'area **Alfa Romeo** di Arese/Garbagnate/Lainate e Rho che prevede la creazione del **polo della mobilità sostenibile** (accordo in fase di verifica e revisione, già firmato da Regione Lombardia, Provincia di Milano, Assolombarda ed organizzazioni sindacali). Un terzo intervento di livello sovracomunale è il recupero dell'area **ex Italtel** di Settimo Milanese e della contigua **ex Motta/Bistefani** di Cornaredo. Per la prima, sono state per ora definite soltanto le linee di principio, che la vorrebbero riservare ad attività produttive, mantenendo anche gli attuali edifici, compresi il Castelletto (villa e cascina stori-

grandi progetti



che), le attrezzature sportive e il verde attrezzato. Per quanto concerne la seconda, invece, è in atto un'iniziativa promossa da una joint-venture tra Inpartner e Redico, con un investimento di circa 45 milioni di Euro. L'area si estende per circa 80 mila mq. e in essa si propone di insediare attività artigianali, produttive e di deposito in strutture modulari di diverso taglio, disponibili alle diverse esigenze di mercato.

Oltre alle potenzialità, legate ai progetti sopra ricordati, inoltre, ciascun comune del comparto presenta opportunità ed iniziative di interesse minore, ma che a livello locale non sono certamente trascurabili: Bollate e Lainate (frazione Barbaiana) con aree industriali dismesse; Pregnana con le aree ex Bull ed Agip.

2.2 Interventi per le infrastrutture

Strategie metropolitane e grandi progetti: decisioni esogene

Come noto, l'assetto delle reti di mobilità della Provincia di Milano è caratterizzato da una struttura marcatamente radiocentrica che, all'approssimarsi del capoluogo, si attesta sull'anello stradale delle tangenziali e sulla cintura ferroviaria milanese.

Al contrario, allontanandosi dall'area centrale, le connessioni trasversali diventano più rade ed è proprio tale configurazione che contribuisce a peggiorare la situazione di grave congestione di tutte le direttrici, in particolare quelle radiali. Ad esse, infatti, viene demandato il compito di smaltire traffici di natura e con destinazioni differenti, che, in mancanza di un'adeguata struttura della maglia, tendono a gravitare ulteriormente, e talvolta inutilmente, sul nodo

centrale dell'area metropolitana.

A tutto ciò si aggiunge una generale condizione di **inadeguatezza delle prestazioni tecniche** di molti itinerari, che, per quanto riguarda le direttrici stradali, si trovano ormai ad attraversare un denso susseguirsi di aree urbane, con inevitabili ricadute, sia sulla fluidità di scorrimento veicolare, che sulla vivibilità dei luoghi.

Di fronte a questo scenario, emerge la necessità di **attuare una riorganizzazione complessiva delle reti**, secondo criteri di pianificazione che interessino tutti i livelli della mobilità, ne considerino le reciproche sinergie, si integrino e risultino compatibili con il sistema territoriale e ambientale. La logica di base riguarda l'**individuazione di sistemi** che consentano di :

- > assicurare una adeguata gerarchizzazione degli assi, che risponda maggiormente alle esigenze di relazione sul territorio;
- > allontanare i traffici di transito dall'area centrale, già interessata da una propria elevata quota di spostamenti in ingresso;
- > integrare tra loro le diverse modalità di trasporto, potenziando i nodi di interscambio;
- > favorire forme di mobilità sostenibile e meno impattanti, da un lato, 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:

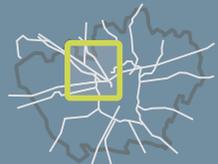
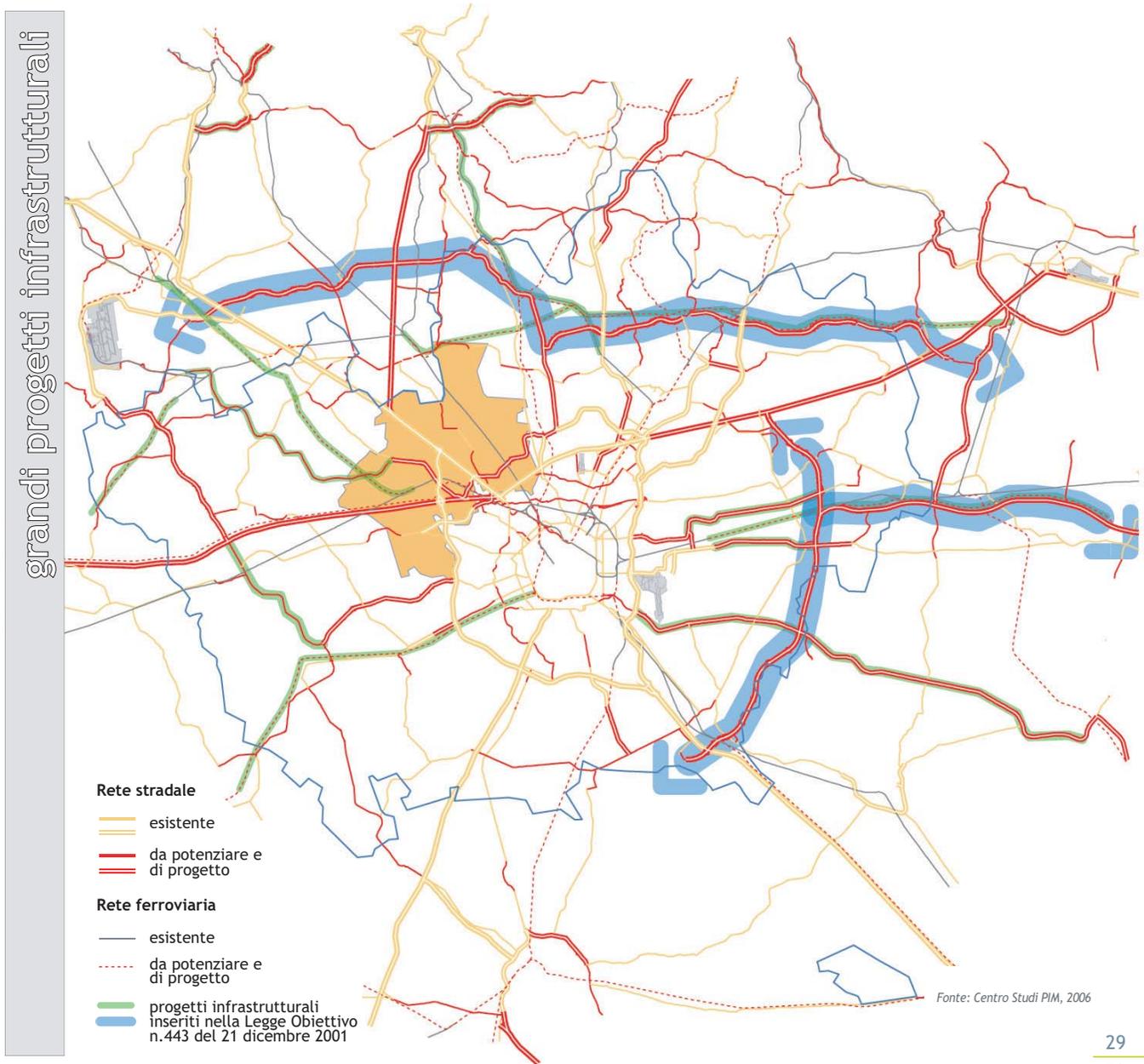
- > il potenziamento delle principali direttrici radiali esistenti, con opere prevalentemente in sede, per rendere più efficienti i collegamenti in avvicinamento al capoluogo (A4, A9, SS36, Paullese, Cassanese, Rivoltana, SP114, varianti al Sempione e alla Varesina);
- > la riqualificazione puntuale 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 (direzioni 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 principali opere previste per la rete stradale riguardano, da un lato, la realizzazione di varianti esterne alle aree urbane delle principali direttrici di scorrimento, dall'altro, il completamento e miglioramento dell'accessibilità al polo fieristico di Rho-Però. Sul fronte ferroviario, gli interventi previsti sono finalizzati al potenziamento dell'offerta, sia regionale, che di lunga percorrenza.

A) Varianti alla SS233 Varesina

È prevista la realizzazione di varianti locali che consentono di aggirare esternamente le aree urbane più densamente edificate. Le previsioni, oggetto di differenti iter progettuali e procedurali, si riferiscono in particolare alle tratte:

- > Bollate, la provincia di Milano ha predisposto un progetto preliminare;
- > Baranzate, il progetto iniziale per il quale il comune di Milano ha predisposto uno studio di fattibilità è in fase di revisione per tener conto della riqualificazione della SP46;
- > Garbagnate M, la variante esterna è realizzabile attraverso: il potenziamento della viabilità esistente a cavallo con il vicino comune di Arese; la realizzazione di una nuova strada a carico delle Amministrazioni comunali coinvolte, secondo modalità ancora da definirsi e allo studio del redigendo Piano del Traffico Urbano.

B) Variante alla SS33 del Sempione

L'intervento consiste nella realizzazione di una variante esterna alle aree urbane poste lungo la strada statale, da Rho a Gallarate. Per la tratta iniziale afferente all'ambito Rhodense esso prevede la riqualificazione in sede della tangenziale di Rho e

della SP229 Arluno-Pogliano.

È stato predisposto il progetto preliminare che sta seguendo l'iter procedurale previsto dalla Legge obiettivo (si attende l'approvazione da parte del CIPE), sebbene sussistono ancora forti contrarietà da parte del Parco del Rocco e di alcuni comuni preoccupati degli impatti ambientali prospettati.

C) Riqualificazione-potenziamento della SP46 Rho-Monza

L'intervento è finalizzato a migliorare le caratteristiche dell'itinerario provinciale, quale prosecuzione verso ovest della Tangenziale nord di Milano, fino ad interconnettersi con l'autostrada dei Laghi. È stato appena completato il tratto stradale mancante tra la Varesina e lo svincolo appena realizzato sulla A8 per l'accesso al polo fieristico di Rho-Però. Ciò nonostante, le attuali condizioni della SP46 risultano disomogenee lungo l'intero tracciato. Serravalle spa e la Provincia di Milano stanno predisponendo un progetto preliminare a partire dall'innesto sulla ex-statale Com'asina, che consenta, sia l'adeguamento della sezione trasversale, che la messa a norma delle caratteristiche plano-altimetriche dell'itinerario.

D) Completamento della viabilità di accesso al polo fieristico di Rho-Però

L'accessibilità al polo fieristico costituisce un complesso nodo di interscambio tra la viabilità al servizio diretto della Fiera, quella statale e provinciale esistente, e il sistema autostradale. Le opere fino ad ora realizzate sono state: il nuovo svincolo sulla A8, quello sulla A4, ma parzialmente, e quello collocato all'intersezione tra la statale del Sempione e la Tangenziale Ovest, con i relativi raccordi alle strutture espositive, alla SS33 e alla viabilità di Rho.

I lavori attualmente in corso di realizzazione sono: il viadotto che completerà il collegamento tra la A8 e lo svincolo sulla A4; il completamento di quest'ultimo; il duplicamento della SS33 in galleria che garantirà il mantenimento degli attuali accessi in superficie e il completamento dell'accessibilità alla Fiera, ovvero dell'intero sistema A8-A4-Sempione.

E) Collegamento tra la ex SS11 e l'autostrada A8

Parzialmente correlati con la nuova viabilità della Fiera sono da segnalare i progetti per il completamento dell'itinerario della ex SS11 da Però fino all'autostrada dei Laghi. Più precisamente:

- > il progetto definitivo del Comune di Milano per il collegamento tra la ex SS11 e il Piano Particolareggiato Cascina Merlata, ulteriormente raccordato al nuovo svincolo A4-Fiera;
- > il progetto preliminare redatto da Serravalle per la realizzazione della tratta successiva, fino al nuovo svincolo sulla A8.

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

L'intervento, a carattere locale, vuole migliorare la circolazione lungo la direttrice verso Magenta, attraverso la realizzazione di una variante esterna collocata a nord delle aree edificate presenti lungo il tracciato. È stato predisposto dalla Provincia di Milano il progetto preliminare che è stato recentemente approvato.

G) Varianti alla SP172

Nella sua interezza l'intervento consentirà di realizzare un nuovo itinerario per la SP172 tra Settimo M. e Vanzago ed è composto da diversi lotti funzionali, aventi differenti livelli di avanzamento progettuale.



Per la tratta interessante il rhodense si segnala:

> I° lotto, tratta Cornaredo-Settimo, sono in fase di completamento i lavori di realizzazione tra l'attuale svincolo di Cornaredo sulla A4 e la ex-SS11;

> II° lotto, tratta Cornaredo-Settimo, è stato predisposto dalla Provincia di Milano un progetto definitivo che prevede di aggirare a sud della ex-SS11 l'area industriale di Cornaredo. Il progetto è ora in fase di revisione, per verificare e tener conto della ipotesi di prosecuzione dell'itinerario verso sud fino alla SP114 Baggio-Castelletto;

> tratta nord di connessione con la SP229 Arluno-Pogliano tra Pregnanza e Vanzago, la Provincia di Milano ha disposto il progetto definitivo.

H) Riquilificazione e potenziamento della A4 Milano - Torino

L'opera prevede la messa a norma dell'attuale sede autostradale, con interventi coordinati con quelli previsti per la realizzazione della nuova linea ferroviaria ad Alta capacità Milano-Torino. Nella tratta compresa tra Milano Ghisolfia e lo svincolo di Boffalora è inoltre prevista la realizzazione di una quarta corsia.

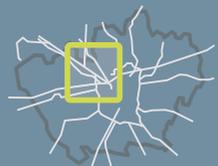
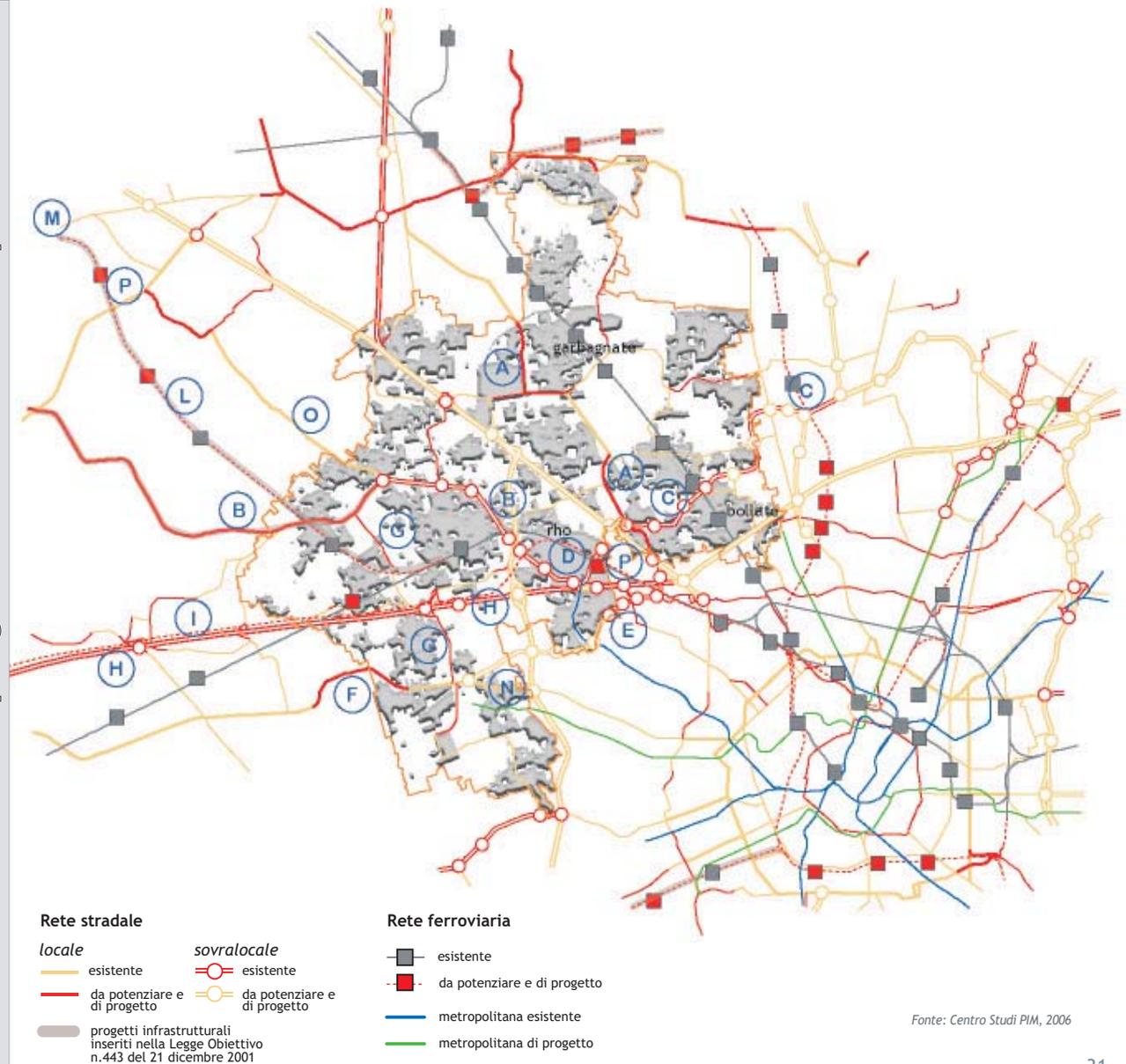
I lavori per il primo tronco autostradale, Torino-Novara Est, sono in fase di realizzazione, mentre per il secondo tronco, Novara Est-Milano, è stato predisposto il progetto definitivo che sta seguendo l'iter di approvazione previsto dalla Legge obiettivo.

I) Nuova linea Alta Capacità Milano-Novara

L'intervento, i cui lavori sono in fase di realizzazione, consentirà di completare il collegamento veloce Milano-Torino, garantendo l'accessibilità ferroviaria al polo fieristico (grazie alla prevista stazione di Rho-Fiera) e permettendo un miglioramento dei servizi regionali lungo la tratta ferroviaria esistente, che sarà così alleggerita dai transiti di lunga percorrenza.

Peraltro nell'ambito degli interventi di riquilificazione della tratta esistente sono già realizzati o in fase di avan-

progetti infrastrutturali per l'ambito



zata progettazione potenziamenti delle aree di interscambio localizzate presso le stazioni e la nuova fermata di Pregnana Milanese (attiva dal dicembre 2008). Per la realizzazione della nuova tratta ferroviaria, che correrà affiancata all'autostrada A4, sono in via di realizzazione alcune opere per l'adeguamento e il rifacimento dei cavalcavia e dei sottopassi esistenti dell'autostrada A4, che tengono conto del suo già programmato allargamento (quarta corsia). Sono previsti, inoltre, una serie di interventi complementari, compresi in un Accordo di Programma tra Provincia di Milano e TAV, da realizzare sulla linea storica: oltre alla fermata Fiera, la nuova fermata Pregnana Milanese, parcheggi ad Arluno, S.Stefano e Magenta.

L) Terzo binario lungo la linea Rho-Gallarate

Il progetto preliminare, approvato in linea tecnica dal CIPE nell'ambito della Legge obiettivo, prevede la realizzazione di un terzo binario in affiancamento agli esistenti al fine di consentire maggior capacità alla tratta interessata da servizi ferroviari di diversa tipologia. E' prevista la realizzazione di una nuova fermata localizzata presso il territorio comunale di Nerviano per aumentare la capillarità del servizio.

Il progetto prevede anche la realizzazione di una nuova fermata localizzata in territorio di Busto Arsizio in corrispondenza della linea FNM Saronno-Malpensa-Novara.

M) Accessibilità all'aerostazione di Malpensa

RFI ha presentato al CIPE il progetto preliminare di un nuovo tracciato ferroviario di raccordo tra l'aeroporto (T1 e T2) e il nodo di Gallarate.

N) Prolungamento M5 ovest a Settimo

L'aggiornamento 2006 del PUM del Comune di Milano prevede l'estensione di M5 ovest da Axum verso Settimo. Di tale prolungamento è stato predisposto uno studio di fattibilità.

O) Corridoio della mobilità direttrice SS33

In attuazione del Piano Provinciale di Bacino della Mobilità e dei Trasporti la Provincia ha condotto uno studio di fattibilità per individuare gli interventi lungo l'asta del Sempione tali da garantire l'inserimento di un itinerario, in sede prevalentemente riservata, dedicato al TPL.

P) Potenziamento interscambi

Nell'ottica di realizzare punti scambiatori d'accesso alla rete di forza sono in corso le progettazioni del parcheggio d'interscambio localizzato presso Rho Fiera (corrispondenza AC/AV, linee S/R, M1 e TPL) e presso la stazione di Parabiago (corrispondenza linee S/R e TPL).

2.3 Progetti per gli spazi aperti

Parchi, progetti di fruizione, rete ecologica

Considerato il livello di urbanizzazione del contesto, il valore primario dell'area è da ricercare nel mantenimento e nella valorizzazione delle potenzialità presenti e degli spazi aperti rimasti, in grado di offrire ancora suggestioni paesaggistiche di un certo interesse, ma soprattutto di garantire un equilibrio ormai irrinunciabile tra edificazioni e spazi liberi. In tal senso l'area può contare su una dotazione di elementi qualificanti di tutto rispetto, sia nel settore dei parchi e delle aree protette, sia nei beni storico-ambientali, sia, infine, negli elementi legati alla fruizione del tempo libero.

A riscontro di ciò si può anche annoverare la disponibilità di iniziative e piani anche di scala sovralocale (Piano d'Area in corso di elaborazione) che riguardano gli spazi extraurbani.

Il sistema delle aree verdi, partendo dalla dotazione di quelle esistenti, (Parchi Regionali delle Groane e Parco Sud) e dalle riserve regionali (Oasi di Vanzago), mira al potenziamento del **Parco Intercomunale dell'Olna**, progetto voluto dalle amministrazioni locali del Rhodense, attraverso il riconoscimento di due iniziative di nuova proposizione: **Medio Olna** e il **Basso Olna**. Esso conta sulla valorizzazione delle potenzialità naturalistiche del fiume Olna, delle cascate, dei mulini, e degli spazi agricoli ancora ben conservati. Il quadro della trama del verde di rilevanza intercomunale del comparto trova completamento nella ulteriore proposta di PLIS della **Balossa** (Novate - Cormano).

Queste iniziative rispondono coerentemente alle definizioni e alla **filosofia di rete ecologica e sistema paesistico ambientale** prospettate nelle tavole del PTCP e dei suoi allegati.



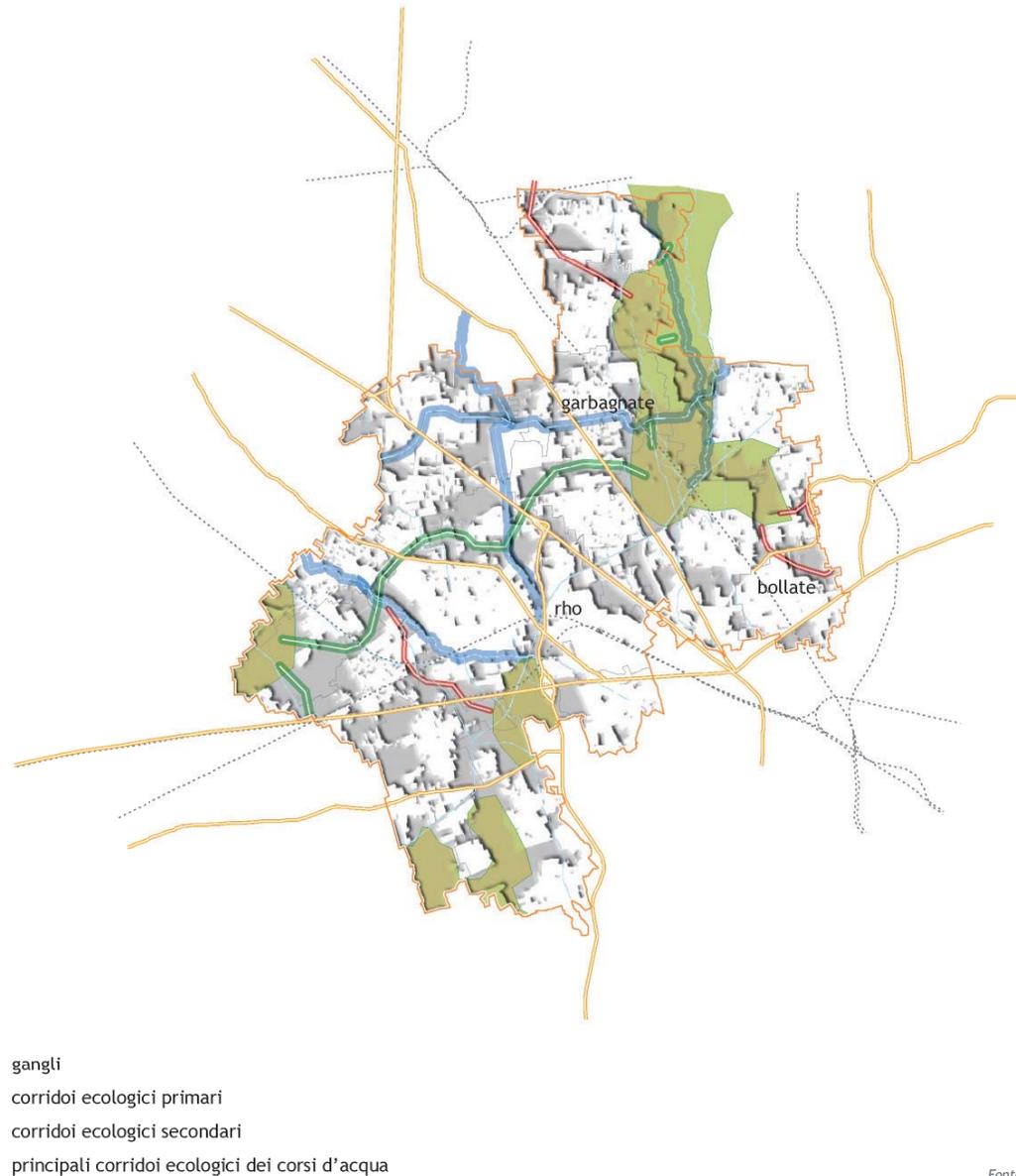
Nel Piano della Provincia si prevede la predisposizione di corridoi e connessioni in grado di:

- > collegare i gangli primari Groane e Parco-Sud;
- > potenziare i collegamenti ciclopedonali esistenti, poggiandosi su infrastrutture idrauliche esistenti (Villoresi e scolmatore Seveso/Olona);
- > connettere la direttrice dell'antico corso dell'Olona ed i parchi di Milano Ovest;
- > connettere Groane con Bovisa, l'Oasi di Vanzago con Cornaredo-Castelletto (Italtel)-Monzoro-Milano;
- > connettere i due canali artificiali fra loro.

Fra i progetti che alla scala sovracomunale intrattengono forti relazioni con le iniziative sopra esposte è da segnalare l'iniziativa **Mi-Bici** della Provincia di Milano, per il coordinamento, l'estensione la razionalizzazione di una rete protetta di collegamenti pedonali e ciclabili. Per quanto riguarda gli itinerari principali che possono interessare l'ambito in esame sono da evidenziare: la ciclovia delle Groane, e quella dello scolmatore Seveso-Olona, collegabile con quella del Naviglio Grande, fra quelli già esistenti, mentre fra le iniziative in programma si segnala il potenziamento verso il "sistema Olona" del collegamento col parco Sud (parco dei Fontanili) e l'ipotesi di prolungamento verso ovest del percorso radiale verso Novara.

Ulteriori potenzialità che contribuiscono ad innalzare il livello qualitativo dell'area, sono i numerosi beni che testimoniano un passato importante nella storia dell'area ovest Milanese. Tale patrimonio, sia per qualità intrinseche espresse dai valori storico-artistici-testimoniali, che per numero e collocazione, è oggi oggetto di particolare cura ed attenzione da parte delle amministrazioni locali che intendono valorizzarne la presenza ed offrirlo alla fruizione pubblica.

rete ecologica PTCP



Fonte: PTCP vigente



Numerose, infatti, sono le iniziative, alcune anche parziali, che riguardano il patrimonio storico; fra queste, quelle più rilevanti riguardano:

> **Villa Burba a Rho (1665)**

Oggetto di recuperi graduali, simbolo della città, oggi disponibile ad eventi di tipo culturale, sede della biblioteca comunale e del Consorzio Sistema Bibliotecario Nord Ovest.

> **Castellazzo di Bollate**

Insedimento compreso nel Parco delle Groane, del quale costituisce il bene di maggior interesse culturale e storico. È attualmente allo studio un progetto di restauro della villa padronale con giardino e di riuso del borgo annesso, da sviluppare in più fasi; le funzioni insediabili nella villa sono spazi per meeting e congressi, uffici e foresteria, museo e biblioteca; nel parco spazi per l'accoglienza, floricoltura e giardino storico; negli edifici annessi alla villa: spazi culturali, ristorante, residenze, botteghe e attività commerciali, cascina "del gusto e dei bambini".

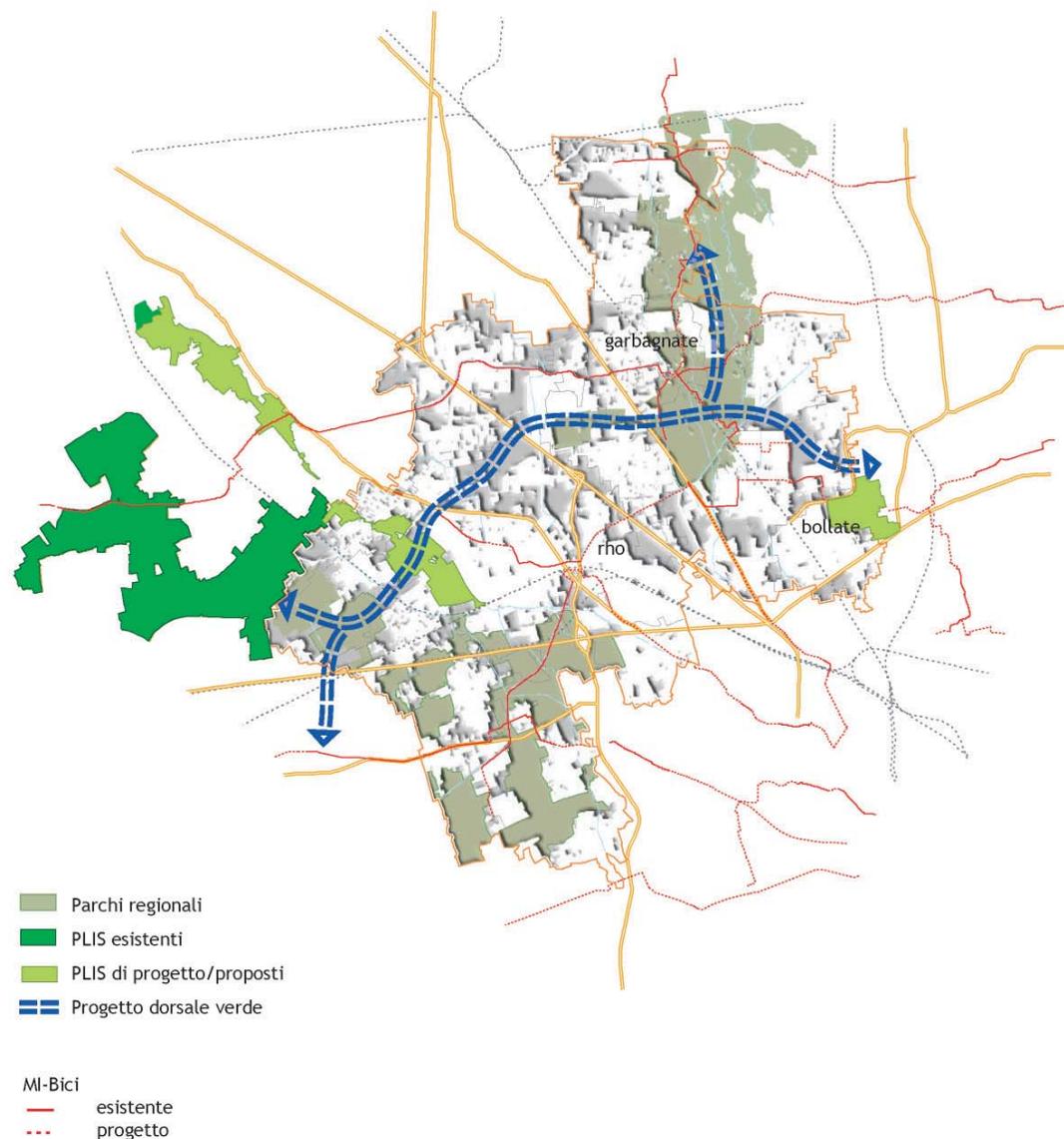
> **Villa Litta di Lainate**

Sono in atto: il recupero dell'ala sud-est nella quale si prevede di insediare un ufficio Informazione ed Accoglienza turistica; il recupero globale del Parco, serre e limonaie; il restauro del mosaico pavimentale. Il Comune attende un finanziamento per effettuare uno studio di fattibilità per individuare la destinazione dell'intero complesso monumentale.

> **Cascina e Villa Valera**

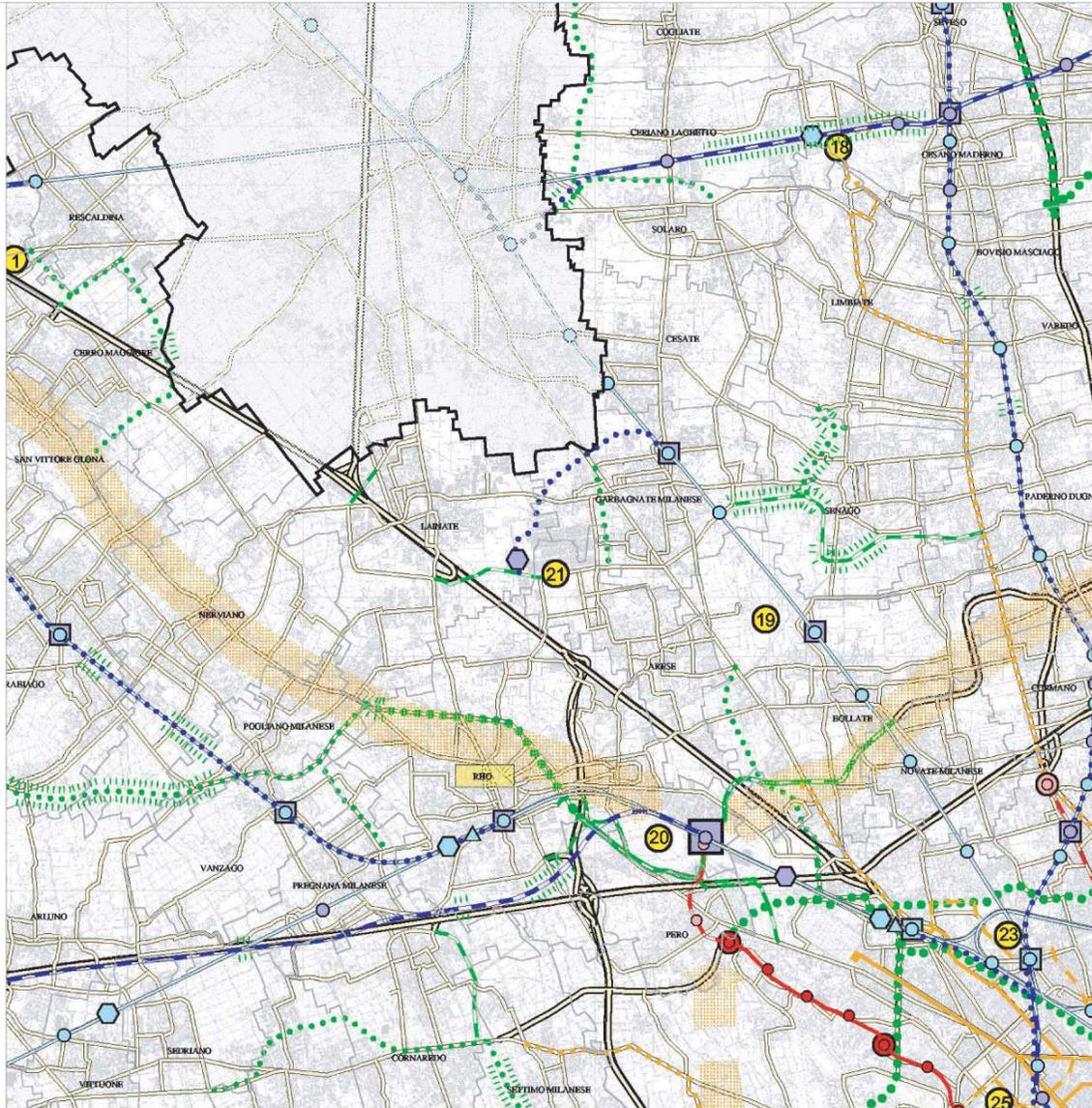
Non ancora oggetto di iniziative concrete, ma costituisce una potenzialità di rilievo.

valorizzazione del territorio



Fonte: PTCP vigente





Sistema Insediativo

Centri di rilevanza sovracomunale

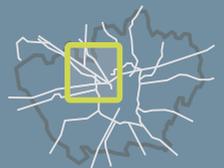
Are e interventi di rilevanza sovracomunale

- 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 Legninese

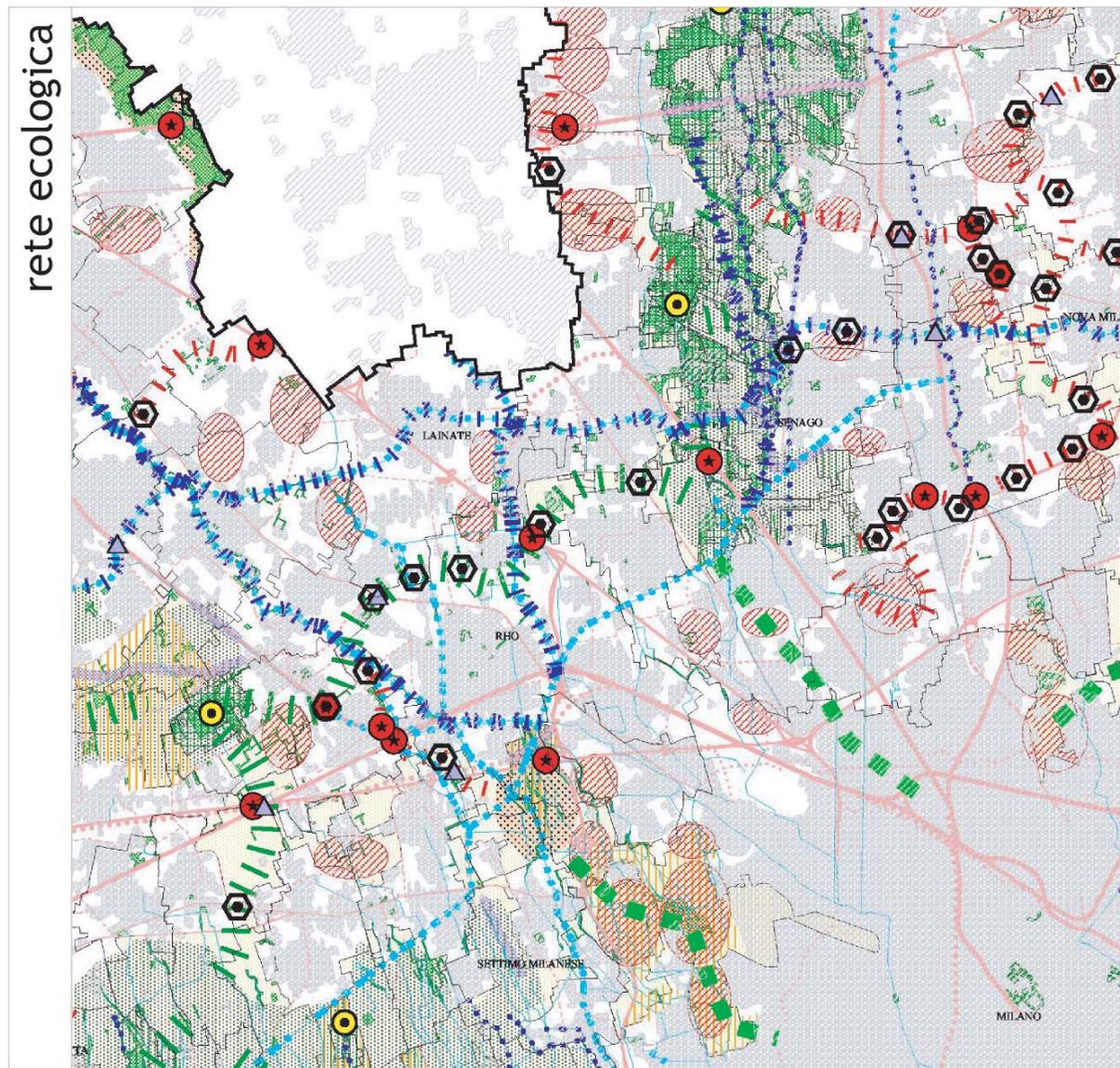
Sistema Infrastrutturale

- Stazioni ferroviarie
 - esistente
 - previsto
- Scali merci
 - esistente
 - programmato
- Terminali intermodali e logistica raccordi
 - 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.



rete ecologica



Legenda

Rete ecologica (art. 56)

- ● ● Matrice naturale primaria
- ▶ ▶ Fascia a naturalità intermedia

Gangli (art. 57)

- Gangli principali
- Gangli secondari

Varchi (art. 59)

- ⬡ Varchi (art. 59)

Barriere infrastrutturali (art. 60)

- Barriere infrastrutturali (art. 60)

Principali interferenze delle reti infrastrutturali previste e/o programmate con i corridoi ecologici (art. 60)

- ▲ Principali interferenze delle reti infrastrutturali previste e/o programmate con i gangli della rete ecologica (art. 60)

Interferenze delle reti infrastrutturali previste e/o programmate con i gangli della rete ecologica (art. 60)

- ▲ Interferenze delle reti infrastrutturali previste e/o programmate con i gangli della rete ecologica (art. 60)

Zone periurbane su cui attivare politiche polyvalenti di riassetto fruttivo ed ecologico (art. 61)

- Zone periurbane su cui attivare politiche polyvalenti di riassetto fruttivo ed ecologico (art. 61)

Zone extraurbane con presupposti per l'attivazione di progetti di consolidamento ecologico (art.61)

- Zone extraurbane con presupposti per l'attivazione di progetti di consolidamento ecologico (art.61)

Siti di Importanza Comunitaria (art. 62)

- Siti di Importanza Comunitaria (art. 62)

Arece di riserva naturale integrale o orientata

- Arece di riserva naturale integrale o orientata

Arece con tutele finalizzate all'interesse naturalistico

- Arece con tutele finalizzate all'interesse naturalistico

Arece a parco

- Arece a parco

Oasi di protezione o zone di ripopolamento e catura

- Oasi di protezione o zone di ripopolamento e catura

Arece boscate (art. 63)

- Arece boscate (art. 63)

Ferrovie: esistente

- Ferrovie: esistente

Ferrovie: programmate e/o previste

- - - Ferrovie: programmate e/o previste

Corridoi ecologici (art. 58)

Corridoi ecologici primari

- Corridoi ecologici primari

Corridoi ecologici secondari

- - - Corridoi ecologici secondari

Direttrici di permeabilità

- Direttrici di permeabilità

Principali corridoi ecologici dei corsi d'acqua

- Principali corridoi ecologici dei corsi d'acqua

Corsi d'acqua minori con caratteristiche attuali di importanza ecologica

- - - Corsi d'acqua minori con caratteristiche attuali di importanza ecologica

Corsi d'acqua minori da riqualificare a fini polyvalenti

- - - Corsi d'acqua minori da riqualificare a fini polyvalenti

Principali linee di connessione con il verde

- Principali linee di connessione con il verde

Rete stradale esistente:

- autostrade
- statali
- provinciali

Rete stradale programmata e/o prevista

- - - Rete stradale programmata e/o prevista

Urbanizzato

- Urbanizzato

Confine comunale

- Confine comunale

Confine provinciale

- Confine provinciale

Nota: Stante la scala di rappresentazione 1:100.000, la tavola non riporta indicazioni aventi efficacia territoriale diretta.

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.



Innova Business Park - Arese area ex Alfa Romeo

Non si può comprendere a fondo l'attuale situazione dell'area ex Alfa Romeo, senza un breve cenno ai trascorsi recenti ed alla successione delle proposte che hanno riguardato il recupero dell'ex stabilimento. Alla data odierna infatti la proposta ultima risulta essere la quarta in ordine di tempo. Essa però è troppo recente (novembre 2006) e non ha ancora concluso il percorso di verifica e di raccolta del consenso che progetti di tale portata necessitano.

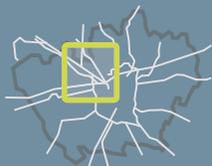
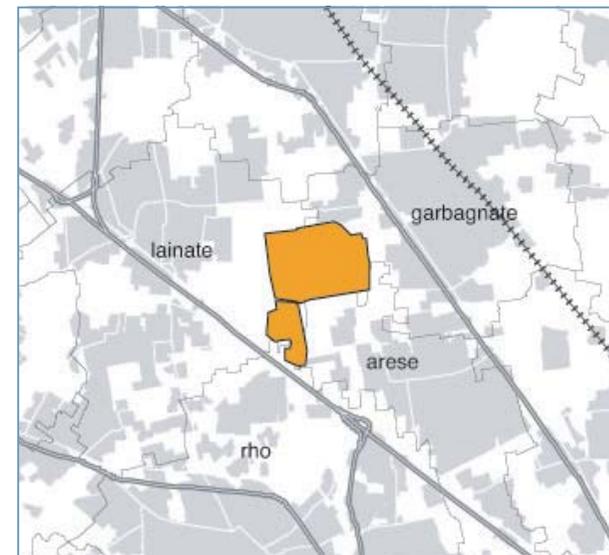
Dall'idea iniziale Fiat del 1996, dove genericamente si stabilì che fosse necessario un "piano di reindustrializzazione" del sito, alla proposta firmata dai Cobas e Regione Lombardia sul polo di ricerca per l'auto ecologica, al "polo della mobilità sostenibile" (2003), al polo della logistica (2004) ed infine, all'attuale attuale proposta presentata da Infrastrutture lombarde (Regione Lombardia).

Dati

Il "master plan" urbanistico, basato su un'ipotesi di intervento a carattere immobiliare, prevede la realizzazione di:

- > insediamenti residenziali per 5.000 persone;
- > insediamenti commerciali;
- > un parco;
- > un secondo giardino in corrispondenza della ex pista Alfa;
- > il polo della mobilità sostenibile.
- > un insediamento di attività produttive di pregio a basso impatto ambientale, in aree dismesse.

Per quanto riguarda la vocazione ambientale dell'area, è prevista la ristrutturazione dei capannoni ex Alfa n° 27 e 30 che ospiteranno sia il CNR (già previsto in accordi precedenti) che l'ARPA (Agenzia Regionale per l'Ambiente).



Nuovo polo fieristico e l'EXPO 2015

Il primo passo verso il nuovo sistema espositivo milanese, fra i più importanti al mondo, è stato la costruzione del Nuovo Polo di Fiera Milano nell'area bonificata dell'ex raffineria Agip di Rho-Pero. Contemporaneamente si sta avanzando con il processo di riqualificazione del polo urbano nel quartiere storicamente destinato alle esposizioni "Campionarie". Gli interventi relativi al Polo esterno sono ormai prossimi alla conclusione, infatti, si stanno realizzando gli ultimi tratti dei collegamenti infrastrutturali alla maglia della grande viabilità (cfr punto 2.2).

L'impegno profuso e gli investimenti economici danno la misura dell'importanza dell'intervento di Rho-Pero, che nel settore può ritenersi "mondiale", ma che, anche dal punto di vista urbanistico, può essere considerato almeno di interesse regionale. Ovviamente i riflessi sull'area del Rhodense risultano ancora più rilevanti. Non soltanto il nuovo insediamento ha indotto un elevato numero di interventi riconducibili all'"effetto fiera", ma, in una prospettiva anche non molto lontana, l'inevitabile innalzamento delle rendite fondiarie differenziali, influenzerà ogni opportunità presente sul territorio. Non a caso, progetti compresi nell'ambito territoriale in esame che da tempo sostavano in "attesa", trovano in questi giorni nuova spinta propositiva: ad esempio l'area ex Motta/Bistefani di Cornaredo, l'area ex Bull di Pregnanza Milanese, e la stessa area ex Alfa Romeo, arricchita di un'ultima proposta. Come risulta evidente dalla tavola dei Progetti a inizio capitolo, vi sono circa una ventina di iniziative che riguardano il comparto; fra queste alcune interessano direttamente il polo fieristico, o per contiguità fisica, o per relazione funzionale.

Expo 2015

L'ipotesi di intervento su un'area di circa 1.710.000 mq, comprende: ambientazioni, esposizioni, parcheggi, percorsi e strade, servizi esterni al polo fieristico, aree ricreative.

Il progetto si integra con l'iniziativa Pirelli/Eni Immobiliare (CAM-FIN) per la realizzazione di un'idea immobiliare, previa rimozione di un'azienda a rischio rilevante presente in luogo. L'intervento risponde alle esigenze di associare alla vetrina delle produzioni e del commercio mondiali, altre vetrine del prodotto italiano, che trova proprio nell'area Rhodense alcune occasioni di eccellenza.

Pii

Si contano ben sei Programmi Integrati di Intervento.

- > riqualificazione di un'area degradata per la realizzazione di un edificio terziario e un edificio pubblico, più interventi sugli spazi dedicati alla mobilità;
- > risanamento di un'area inquinata tramite la realizzazione di due alberghi, e quattro palazzine residenziali, di cui metà ad edilizia convenzionata, con cessione al Comune di un parco e tre edifici scolastici;
- > risanamento di un'area inquinata mediante l'ampliamento di un'attività commerciale, parcheggi e una pista ciclabile;
- > costruzione di un albergo, un parco da cedere al Comune;
- > trasformazione di un'area agricola in un parco urbano, in parte attrezzato per feste;

I progetti rimanenti, anche in localizzazioni immediatamente prossime al Polo Fieristico, non appaiono relazionabili all'insediamento Fiera.





PLIS_Roccolo*

Comprende una vasta area di circa 15 Km² di terreno coltivato, boschi, prati, canali di irrigazione e zone umide nel territorio dei Comuni di Arluno, Busto Garolfo, Canegrate, Casorezzo, Nerviano e Parabiago. Istituito nel 1994 con l'obiettivo di tutelare e migliorare gli ambienti naturali in esso compresi, conservando e valorizzando la pratica dell'agricoltura. A questo si affianca più a sud la riserva WWF di Vanzago.



PLIS_Balossa

Interessa un'area complessiva di 120 ha compresi nel territorio dei Comuni di Cormano e di Novate, in una delle aree a maggiore densità urbana dell'intera provincia, con significative presenze di importanti infrastrutture di trasporto. Con l'istituzione del parco sarà possibile tutelare e riqualificare le componenti agricole e paesaggistiche, conservare i beni storici e ambientali, avviare un recupero naturalistico e forestale, creare funzioni sportive e ricreative sostenibili. Esso contribuirà a garantire il corridoio ambientale fra il Parco Nord e il Parco delle Groane previsto dal Piano territoriale di coordinamento provinciale.



PLIS_Medio Olona*

Promosso dai Comuni della Valle Olona (Canegrate, Legnano, Nerviano, Parabiago, San Vittore Olona) ha come obiettivo: la promozione e fruizione delle aree ad elevato valore e pregio paesaggistico e ambientale, la tutela delle risorse ambientali, lo sviluppo e accrescimento delle imprese. Un progetto che vuole ridare contemporaneamente più naturalità alla città e al territorio e più offerta di servizi ai Comuni della Valle Olona.



PLIS_Basso Olona

Il nuovo parco, che si estende per circa 320 ha, comprenderà nella parte di Rho il fiume Olona, Villa Scheibler e la Cascina Castellazzo: importanti elementi paesaggistici e storici della zona Stellanda. Si sta definendo un progetto pilota d'intervento, al quale seguirà un regolamento, un piano attuativo e un piano pluriennale di interventi, redatto dai quattro comuni interessati.

Il parco è **in fase di studio**, entro il 2007 sarà delineato sul territorio.

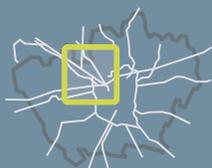
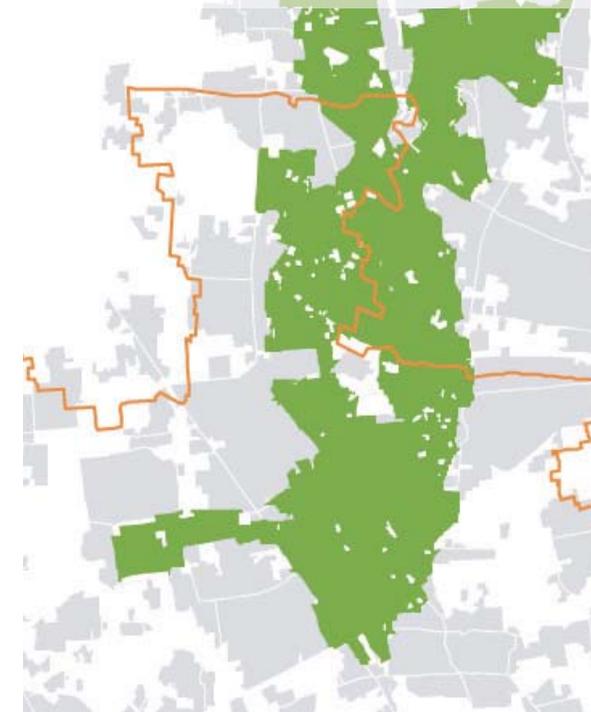
*PLIS esterni all'ambito

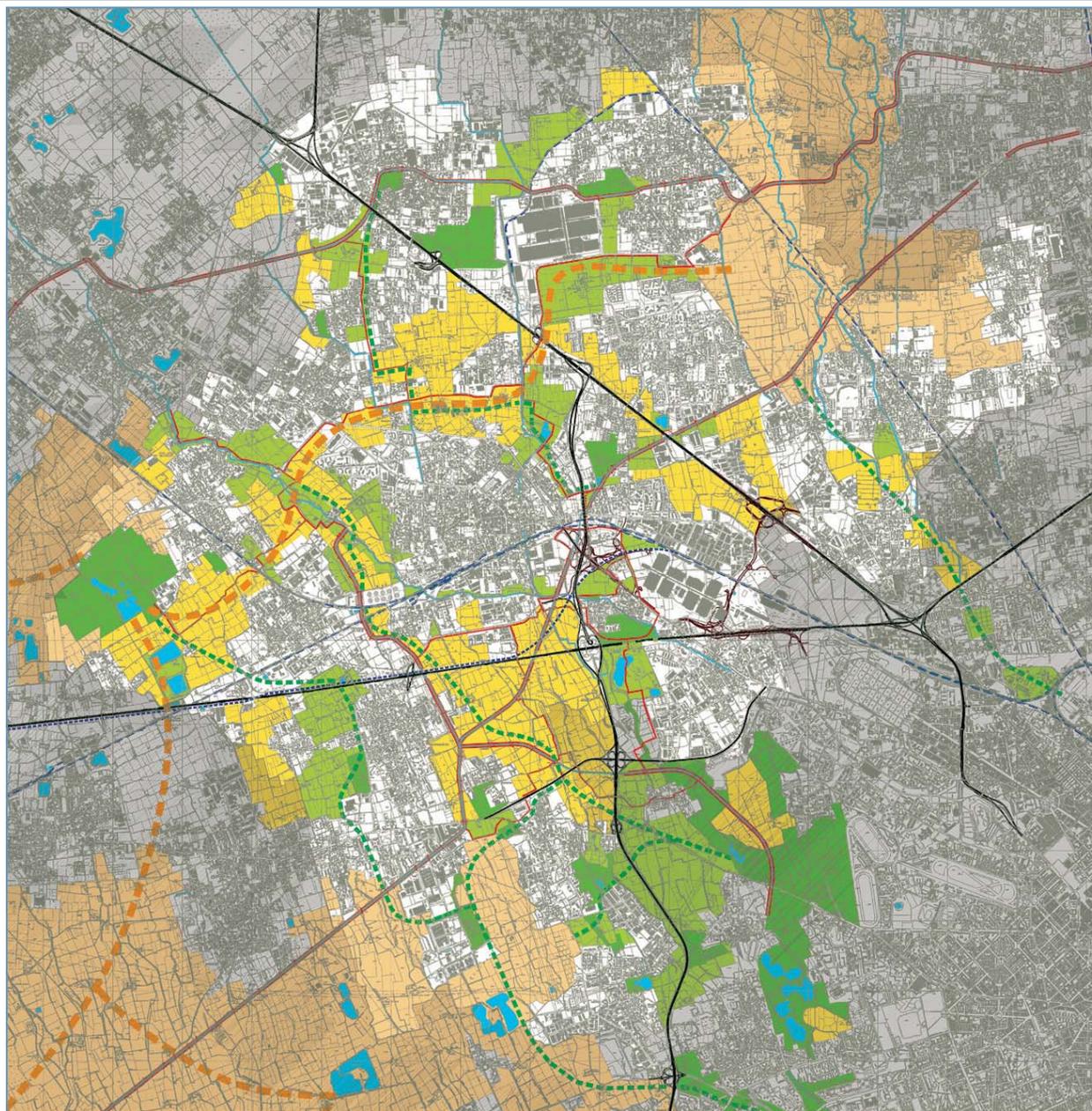
Parco delle Groane

Parte del del terrazzo fluvio-glaciale situato a nord della città di Milano tra le conurbazioni del Lura e del Seveso, comprende 16 comuni. Il Parco occupa un territorio di brughiera di peculiare interesse geologico, perchè costituito da ripiani argillosi "ferrettizzati".

La vegetazione è caratterizzata da estese brughiere che si evolvono gradatamente verso il bosco di pini silvestri e betulle, fino a maturare in boschi di querce e carpini. Notevoli gli elementi di interesse storico - artistico, quali il Castellazzo di Bollate, la Valera di Arese, e le fornaci che testimoniano l'antica vocazione di questo territorio.

Il piano del parco si articola intorno: grandi aree di parziale riserva naturale, in fase di acquisizione da parte dell'ente Parco; alcune zone specificamente destinate alla fruizione; le fornaci, per le quali è previsto uno specifico piano di settore.





LEGENDA

RETE ECOLOGICA DELL'AREA RHOENSE	
	Confine dell'area rhodense
	Gangli principali (PTCP - Art. 56)
	Corridoi ecologici primari (PTCP - Art. 58)
	Connessioni principali con aree di verde pubblico
	Corsi d'acqua principali (corridoi ecologici) e laghi di cava
AMBITI STRATEGICI DI CONNESSIONE DEI GANGLI PRINCIPALI	
	Aree agricole
	Aree già destinate alla fruizione pubblica
	Aree con propensione a interventi di rinaturalizzazione e valorizzazione fluviale
	Percorsi ciclopedonali fondamentali di collegamento degli ambiti strategici
	Connessioni di percorsi ciclopedonali che richiedono opere di particolare rilievo
	Alzate praticabili dei canali artificiali
BARRIERE - FATTORI DI DISCONTINUITA'	
	Viabilità di tipo autostradale
	Viabilità di accesso al nuovo polo fieristico di Rho - Pero
	Linee ferroviarie
	Tracciato ferroviario libero alla capacità

Il Piano d'Area del Rhodense coinvolge 12 Comuni (Arese, Baranzate, Bollate, Cornaredo, Garbagnate, Lainate, Pero, Pogliano, Pregnana, Rho, Settimo, Vanzago) e si articola in due fasi, la prima delle quali si è conclusa con la redazione di un documento strategico condiviso dai comuni.

A partire dalla valutazione unanime della positività di quell'esperienza, i comuni hanno deciso di consolidare ed approfondire i temi per l'elaborazione finale del piano d'area.

Gli **approfondimenti** all'interno del piano d'area riguardano:

- > l'ambiente e il paesaggio: il sistema delle aree non urbanizzate;
- > la mobilità: il sistema viabilistico, trasportistico e ciclopedonale;
- > il sistema insediativo e dei grandi servizi di valenza metropolitana.

A lato si propone uno stralcio del Documento Strategico relativo alle tematiche affrontate dal Piano d'Area in merito alle linee guida del sistema delle aree verdi, argomento nodale per il comparto in analisi.





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, 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-

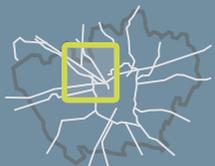
rano il territorio della futura nuova Provincia di Milano; una città composta dal cuore urbano, in gran parte coincidente con il Comune di Milano. Per la propria natura, queste nuove "identità territoriali", pur presentando molti punti di congruenza, non coincidono con i tavoli interistituzionali del 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 Rhodense: i risultati del Bando e l'immagine interpretativa - progettuale emersa dal Progetto strategico

Nell'ambito del Progetto Strategico, l'area definita 'Nord Ovest/Rhodense' comprende i comuni di Rho, Pero, Bollate, Arese, Lainate, Vanzago, Pregnana Milanese e Settimo Milanese.



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 l’area del Rhodense 18 proposte, distinte tra 9 buone pratiche e 9 idee progettuali. I proponenti sono in gran parte amministrazioni comunali o altri soggetti pubblici, cui si aggiungono alcuni tra società, privati ed organizzazioni di interesse.

Le informazioni disponibili al momento sono quelle ricavabili dalle sole proposte di precandidatura, poiché la seconda fase del Bando non è 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:

Progettare reti tra attori sul territorio

progetti ed iniziative che mirano a far cooperare attori del territorio e a costruire nuove partnership, promuovendo allo stesso tempo la progettualità locale e l’attrattività del territorio a più livelli (economico, culturale, ambientale).

Offerta di servizi innovativi per le imprese

progetti volti ad offrire supporto alle imprese (come lo sportello unico) ma anche a progettare nuove relazioni tra impresa e territorio, tra impresa e società insediata.

Riqualificazione e riuso di aree industriali dismesse

progetti di riqualificazione minima che prevedono la riconversione di spazi una volta produttivi in luoghi di incontro, intrattenimento, cultura, con una contemporanea attenzione alla conservazione di un patrimonio che rappresenta la storia e l’identità del territorio.

Qualità dell’abitare

strumenti, ricerche ed analisi per definire lo stato attuale e progettare un abitare sostenibile; progetti di delocalizzazione di strutture ad alto impatto sul territorio; iniziative di “mobilità ecologica”.

Spazi di condivisione e tempo libero

progettazione di spazi di socialità, di luoghi di incontro e svago per anziani e bambini.

Una immagine interpretativa e progettuale

Il territorio del Rhodense si confronta con alcune grandi questioni che costituiscono le variabili del suo sviluppo futuro: la presenza di funzioni rilevanti alla scala territoriale; la presenza di aree dismesse quantitativamente e qualitativamente rilevanti; i flussi di nuove popolazioni. Si può parlare di una fase di ridefinizione di alcuni grandi sistemi: industriale, infrastrutturale ma anche ambientale, culturale, commerciale, della formazione professionale, del mercato immobiliare. Le strategie che il territorio assumerà rispetto a queste questioni costruiranno gli scenari del suo sviluppo. La sfida per il Rhodense è quella di riuscire a governare le trasformazioni, anche di grande portata, e di non esserne dominati, di non lasciarsi trasformare in territorio di ‘servizio’ alle nuove funzioni; l’obiettivo deve essere quello di costruire un sistema di offerte con cui legare le nuove funzioni al territorio, alle sue caratteristiche e ai suoi interessi di sviluppo.

Alla luce di queste considerazioni di carattere generale, qual è l’immagine interpretativa e progettuale per il futuro dell’area del nord ovest che emerge dalle proposte presentate al Bando?

Le proposte del Bando vanno nella direzione di potenziare il vantaggio di questo territorio rappresentato dalla buona integrazione tra soggetti: integrando gli attori del mondo economico e del terzo settore, costruendo forme di coordinamento che centrino l’attenzione sulle tematiche economiche e sulle strategie territoriali ma anche attivando sinergie all’interno di un tessuto associativo che oggi è fitto e

variegato ma frammentato.

La chiave per superare i rischi dovuti a una crescita veloce e di grande impatto territoriale e per cogliere l’opportunità di legare alle trasformazioni lo sviluppo di diverse realtà sul territorio, è la costruzione di reti forti, multilivello e multisettoriali. Le proposte pervenute riconoscono il valore di questo approccio che rappresenta una pre-condizione affinché le grandi funzioni non producano solo ‘indotti’, ma divengano fattori di crescita e promozione dell’innovazione del tessuto esistente; perché si riescano a costruire progetti strategici sul riuso e la riqualificazione dei siti dimessi coniugando grandi opportunità provenienti dall’esterno e risorse e interessi locali; affinché venga definita una politica dell’accoglienza.

Fare rete è necessario per la ricostruzione di un’identità locale; è prioritario affinché i nuovi poli che si costituiranno non generino nuove ‘periferie’, creando squilibri nella distribuzione di svantaggi e benefici; è la condizione perché la società locale riesca a costruire strategie per la generazione dell’innovazione, definendo azioni e progetti in grado di innescare processi innovativi a scala territoriale.

Le proposte candidate riconoscono poi l’importanza di coniugare nuove forme di sviluppo sostenibile, che le grandi trasformazioni, in corso e attese, sono l’occasione per progettare, prestando attenzione allo stesso tempo alla conservazione della memoria locale. La cultura industriale caratteristica del Nord-Ovest costituisce, infatti, il naturale retroterra dal quale partire per riqualificare i vecchi contenitori, mantenendo da una parte la funzione produttiva, dall’altra inserendo nuovi servizi innovativi, nell’ottica dell’innovazione sostenibile (ricerca, energie rinnovabili, tecnologia sostenibile, con la possibilità di attrarre il mondo universitario).

