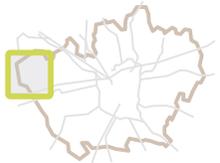




temi e progetti



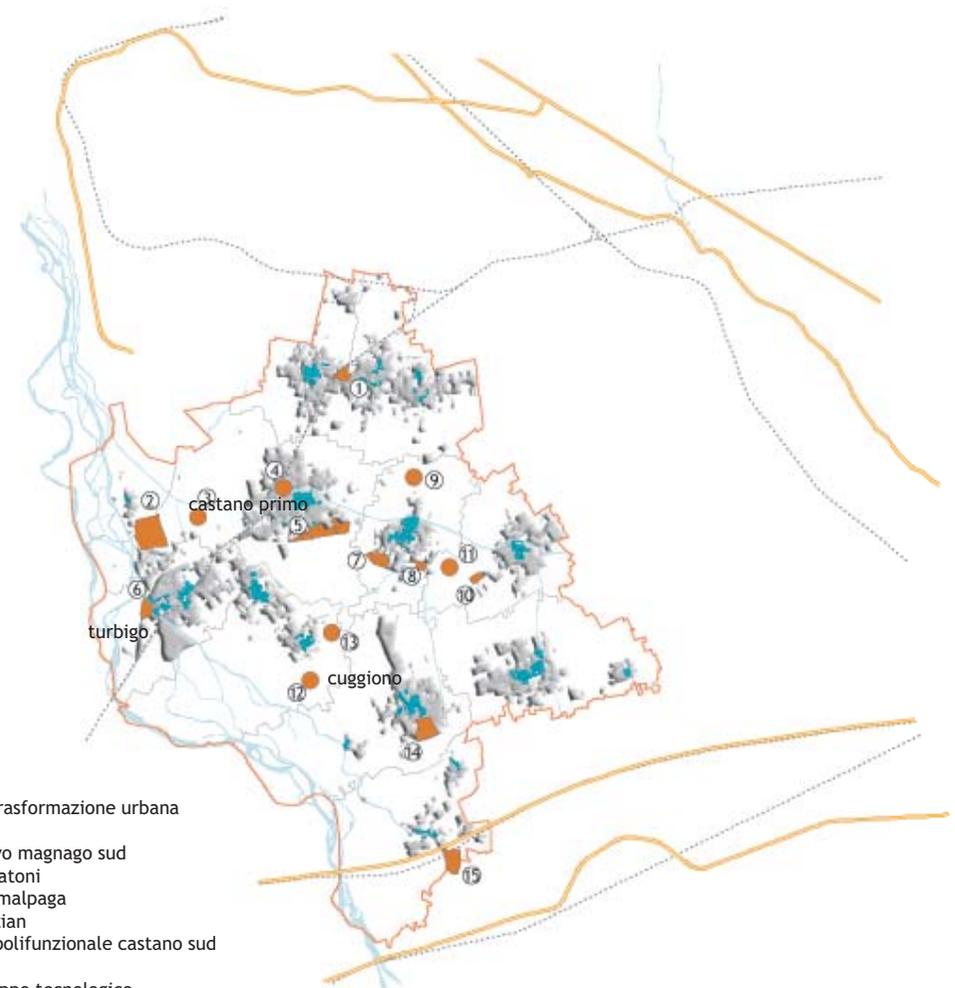
2.1 Trasformazioni urbane

Le previsioni e l'avvio delle prime realizzazioni relative al potenziamento ed alla nuova configurazione della rete viabilistica e ferroviaria, descritte al successivo paragrafo, che consentiranno un sostanziale miglioramento dei collegamenti dell'ambito sia verso il centro dell'area metropolitana, sia verso le province confinanti di Varese e di Novara, costituiscono (all'interno di un quadro di forte crescita demografica che sembra averne, in qualche misura, "anticipato" gli effetti) il principale "motore" per la trasformazione dell'area.

In questo contesto appare attendibile una tendenza evolutiva di sviluppo dell'intero ambito e, in particolare, di Castano Primo come nuova importante polarità urbana. L'accessibilità di livello primario che sarà garantita a questo centro e la significativa disponibilità di aree, inserite in un contesto di notevole qualità ambientale, consentirà l'insediamento di nuove importanti funzioni di natura sovralocale: di particolare rilievo appare il progetto avviato per la realizzazione di un Business Park di circa 400.000 mq (indicato anche dal Piano Territoriale d'Area Malpensa), adiacente allo svincolo della superstrada Boffalora - Malpensa, con destinazione produttiva, terziaria e commerciale direzionale.

Ma, più in generale, una rinnovata progettualità risulta diffusa su tutta l'area, con una maggiore concentrazione di iniziative a destinazione produttiva e terziario - polifunzionale nella fascia centrale dell'area, corrispondente al tracciato della Boffalora-Malpensa (basti pensare all'ambito di sviluppo tecnologico e industriale a sud-ovest di Buscate e all'ambito polifunzionale previsto a sud dell'abitato, alla zona industriale di Arconate in aderenza alla zona produttiva di Buscate, all'area area produttiva di Robecchetto, ecc.), mentre lungo la fascia fluviale, ma anche nei centri di maggiore interesse storico architettonico, sono prevalenti i progetti di riqualificazione ambientale o destinati ai servizi, alla cultura e al tempo libero (il recupero dell'ex cava Cedrati e la realizzazione di un

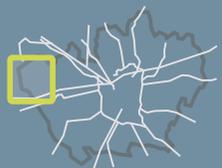
grandi progetti



■ aree di recupero e trasformazione urbana

1. magnago_centro sportivo magnago sud
2. castano primo_cava seratoni
3. castano primo_cascina malpaga
4. castano primo_ex kazazian
5. castano primo_ambito polifunzionale castano sud
6. turbigo_ex area cedrati
7. buscate_ambito di sviluppo tecnologico
8. buscate_ambito polifunzionale
9. buscate_cascina sant'antonio
10. arconate_ambito terziario
11. arconate_nuova zona industriale
12. robecchetto_riconversione cascina induno
13. robecchetto_nuova area produttiva
14. cuggiono_villa annoni
15. bernate_ex cava cormani negri

Fonte: Provincia di Milano, 2006



temi e progetti | trasformazioni urbane

castanese

“Parco dell’Energia” a Turbigo, il recupero dell’ex cava Cormani Negri a Bernate Ticino, il recupero della cava Seratoni e dell’area dismessa della tessitura Kazazian a Castano Primo, il recupero dell’area dismessa ex Treccani tra Magnago e Vanzaghello, il recupero e la valorizzazione di Villa Annoni a Cuggiono, ecc).

Il rafforzamento del settore terziario-polifunzionale denota la propensione ad aprirsi a nuove attività, ricercando una significativa “ricchezza” ed un mix di funzioni che, evitando concentrazioni monotematiche, valorizzino, in particolare il recupero e il riutilizzo di aree, edifici e complessi dismessi, che presentano generalmente notevoli potenzialità ed elevati aspetti di qualità.

La diffusione di interventi di riqualificazione dei centri storici esistenti e la valorizzazione degli elementi e degli edifici emergenti all’interno del territorio agricolo (Cascina Malpaga a Castano Primo, Cascina Sant’Antonio a Buscate, Cascina Induno a Robecchetto, ecc.) costituiscono un ulteriore elemento che dimostra la vitalità dell’ambito ed evidenzia un forte interesse per una qualità complessiva del territorio e delle condizioni di vita della popolazione.

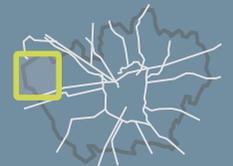
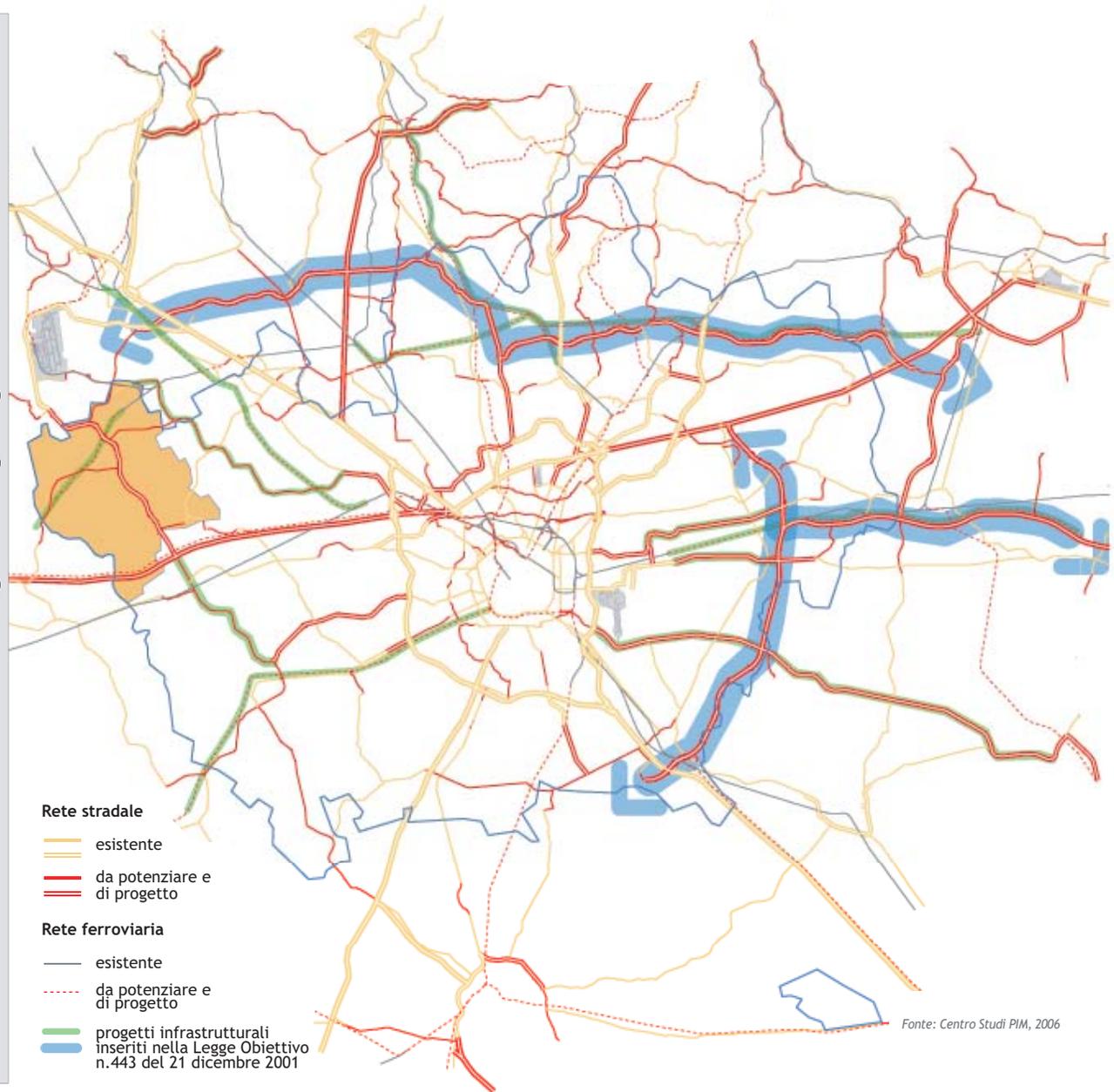
2.2 Interventi per le infrastrutture

Strategie metropolitane e grandi progetti: decisioni esogene

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

Al contrario, allontanandosi dall’area centrale, le connessioni trasversali diventano più rade ed è proprio tale configurazione che contribuisce a peggiorare la situazione di grave congestione di tutte le direttrici, in particolare quelle radiali.

grandi progetti infrastrutturali



Ad esse, infatti, viene demandato il compito di smaltire traffici di natura e con destinazioni differenti, che, in mancanza di un'adeguata struttura della maglia, tendono a gravitare ulteriormente, e talvolta inutilmente, sul nodo centrale dell'area metropolitana.

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

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

- > assicurare una adeguata gerarchizzazione degli assi, che risponda maggiormente alle esigenze di relazione sul territorio;
- > allontanare i traffici di transito dall'area centrale, già interessata da una propria elevata quota di spostamenti in ingresso;
- > integrare tra loro le diverse modalità di trasporto, potenziando i nodi di interscambio;
- > favorire forme di mobilità sostenibile e meno impattanti, da un lato, promovendo il trasferimento modale verso il trasporto pubblico, e dall'altro, sostenendo progetti infrastrutturali territorialmente e ambientalmente compatibili.

Rete stradale

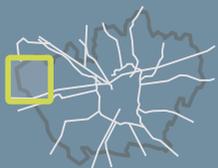
Le principali strategie di intervento riguardano:

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

Rete ferroviaria

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

- > liberare "tracce" per lo sviluppo del Servizio Ferroviario Regionale, grazie alla realizzazione delle nuove linee ad Alta Capacità (direzione Bologna, Torino, Venezia, Gottardo) e il potenziamento di quelle radiali esistenti (Milano-Pavia, Milano-Mortara, Rho-Gallarate);
- > allontanare i traffici merci dal "nodo milano" verso un più esterno sistema di "gronde" (FNM Saronno-Seregno, Vanzaghello-Novara e RFI Seregno-Bergamo);
- > offrire un servizio qualitativamente migliore, ammodernando e completando la rete suburbana (FNM Milano-Asso, RFI Monza-Molteno, Secondo Passante), realizzando adeguate aree di interscambio ed attuando un orario di tipo cadenzato;
- > rafforzare le opportunità offerte dal trasporto pubblico di tipo metropolitano, estendendo le linee esistenti o previste oltre ai confini comunali di Milano.



Interventi per l'ambito

Le opere previste nell'ambito Castanese sono prevalentemente finalizzate a migliorare le condizioni di accessibilità all'aeroporto di Malpensa e, pertanto, risultano ricomprese nel relativo Accordo di Programma Quadro siglato nel marzo 2000 dalla Regione Lombardia.

A) Nuovo collegamento Malpensa - Boffalora - Magenta

La nuova superstrada fornirà un collegamento diretto tra la A4 e l'aeroporto, alternativo all'attualmente unico itinerario di accessibilità stradale rappresentato dall'autostrada A8 e dalla SS336.

Le più importanti opere connesse al tracciato principale, consentiranno di migliorare le interconnessioni con la viabilità locale, realizzando varianti esterne alle principali aree urbane (Castano Primo, Buscate, Cuggiono, Inveruno, Vanzaghella).

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

B) Variante alla SS341 Gallaratese

L'intervento si compone di tre tratte differenti:

> tra la A8 e la SS336 è prevista la realizzazione della cosiddetta "bretella di Gallarate", naturale prosecuzione dell'itinerario della Pedemontana fino alla superstrada per Malpensa, finalizzata al rafforzamento del sistema delle interconnessioni tra i diversi assi viari, esistenti e previsti, nell'area più prossima all'hub aeroportuale;

> tra la SS336 a Samarate e la ex-SS527 a Vanzaghella è prevista la realizzazione di un nuovo itinerario di viabilità ordinaria, che permetterà di migliorare i col-

legamenti locali nelle aree più prossime allo scalo aeroportuale, completando il sistema delle interconnessioni fino alla nuova direttrice Malpensa-Boffalora-Magenta;

> tra Castano Primo e Turbigo (al confine con la provincia di Novara), dove la strada risulta più esterna alle aree urbane, è ipotizzata la riqualifica in sede del tracciato esistente, con raccordo diretto al nuovo collegamento Malpensa-Boffalora-Magenta e sistemazione del ponte sul Ticino.

Il progetto preliminare dei primi due interventi è stato approvato in linea tecnica con prescrizioni dal CIPE nell'ambito delle procedure della Legge Obiettivo, mentre il progetto preliminare della riqualificazione della tratta più a sud è stato sospeso dalla Conferenza di Servizi.

C) Variante sud di Magnago

L'intervento consiste in una nuova tratta viaria di connessione tra Busto Arsizio (in corrispondenza della prevista variante alla SS33 del Sempione) e la nuova bretella Malpensa-Boffalora-Magenta, realizzando un by-pass esterno all'area urbana di Magnago e completando il reticolo stradale principale per le connessioni con l'aeroporto della Malpensa.

Il progetto ANAS dell'intervento è stato inserito, per quanto riguarda le procedure ed i finanziamenti, tra le opere strategiche della Legge Obiettivo, sebbene non vi siano ancora aggiornamenti in merito al suo iter approvativo.

D) Riqualificazione-potenziamento della A4 Milano-Torino

L'intervento consiste nella messa a norma dell'attuale sede autostradale, con interventi coordinati con quelli previsti per la nuova linea ferroviaria ad Alta Capacità Milano-Torino che correrà ad essa

parallela.

Inoltre, nella tratta tra Milano Ghisolfi e lo svincolo di Boffalora (all'interconnessione con l'itinerario Malpensa-Boffalora-Magenta in fase di costruzione) è prevista la realizzazione di una quarta corsia, finalizzata al rafforzamento delle condizioni di accessibilità tra Milano e l'hub aeroportuale.

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

E) Raddoppio della linea FNM Novara-Vanzaghella

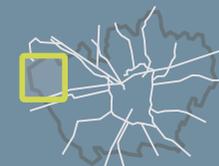
L'intervento nel suo complesso costituisce l'ultimo tassello del potenziamento della direttrice ferroviaria Saronno-Novara, finalizzato, da un lato, al potenziamento del servizio locale e al miglioramento delle connessioni con l'aeroporto di Malpensa anche per le provenienze da sud, dall'altro, alla creazione di un sistema di gronde ferroviarie per il trasporto delle merci più esterno rispetto alla congestionata area centrale milanese.

Le opere previste corrispondono a progetti differenti, che consistono in:

> raddoppio della tratta Magnago-Vanzaghella, con nuova stazione ferroviaria, per il quale sono in corso i lavori di realizzazione;

> raddoppio selettivo della tratta Vanzaghella - Turbigo, il cui progetto definitivo è in fase di valutazione nella Conferenza di Servizi da parte degli enti territoriali coinvolti;

> variante di Galliate, con una nuova stazione ferroviaria, per consentire il raddoppio della tratta finale della linea in provincia di Novara; per tale opera è in fase di predisposizione il progetto definitivo, successivo all'avvenuta approvazione del progetto prelimi-



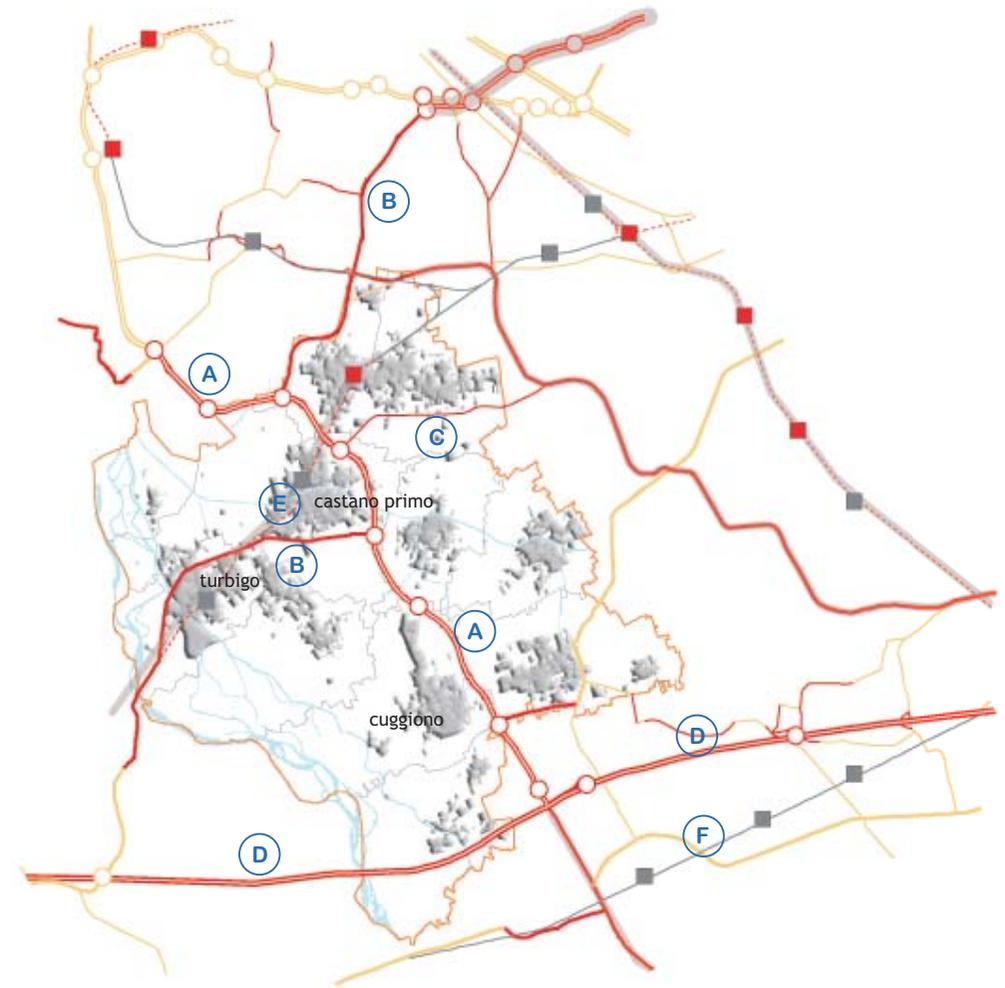
nare da parte del CIPE nell'ambito della Legge Obiettivo.

F) Nuova linea lata capacità Milano - Novara

L'intervento, che interessa marginalmente l'ambito del Castanese, consentirà di completare il collegamento veloce Milano - Torino.

I lavori sono attualmente in fase di realizzazione e prevedono, oltre alla posa della nuova tratta ferroviaria in affiancamento all'autostrada A4, anche la realizzazione di alcune opere viarie di adeguamento e rifacimento dei cavalcavia e dei sottopassi esistenti, con manufatti già predisposti per il successivo allargamento previsto per l'autostrada stessa.

progetti infrastrutturali per l'ambito



Rete stradale

locale

— esistente

— da potenziare e di progetto

— progetti infrastrutturali inseriti nella Legge Obiettivo n.443 del 21 dicembre 2001

sovralocale

— esistente

— da potenziare e di progetto

Rete ferroviaria

— esistente

— da potenziare e di progetto

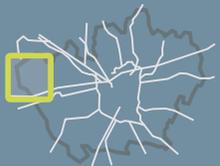
— metropolitana esistente

— metropolitana di progetto

Fonte: Centro Studi PIM, 2006

temi e progetti | interventi per le infrastrutture

castanese



dei Parchi Locali esistenti e proposti e consolidando il possibile collegamento tra il Parco del Ticino e i PLIS delle Roggie e del Roccolo come elemento strutturante del tratto occidentale della “dorsale verde nord Milano”;

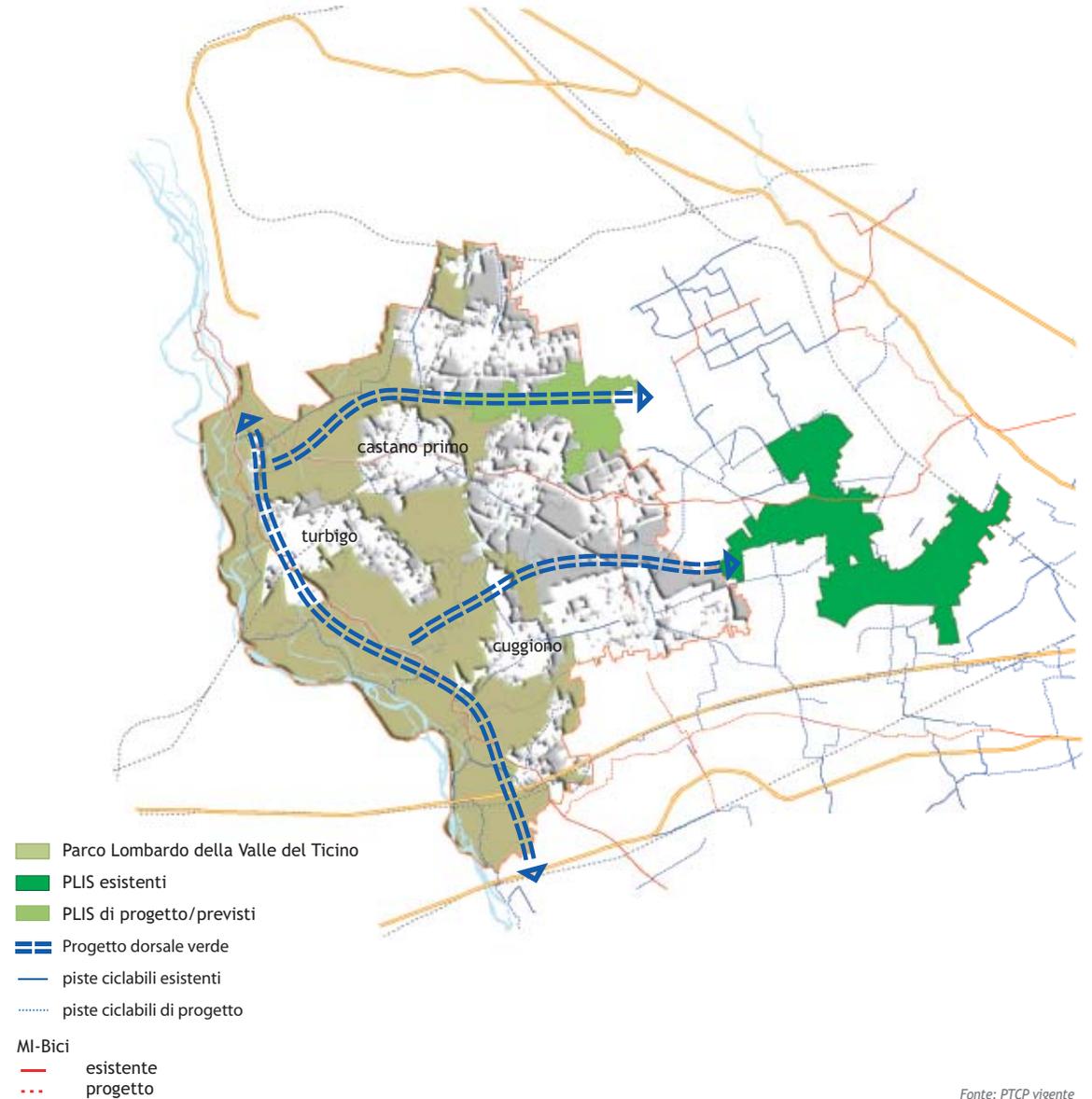
> **il mantenimento dell’identità e della riconoscibilità dei singoli nuclei e dei singoli contesti urbani** con la realizzazione di vere e proprie **cinture verdi** a protezione degli abitati e come elemento di qualificazione dei margini urbani;

> **la valorizzazione dei luoghi di eccellenza ambientale e naturalistica, degli elementi storici e della tradizione spesso poco conosciuti** (non solo i centri storici, le cascine, l’architettura religiosa e le numerose dimore e palazzi nobiliari con parco, ma anche le testimonianze legate alle grandi opere idrauliche ed alla prima industrializzazione) **consolidando la possibilità di percorrenze ciclo-pedonali continue** a partire dai tracciati storici del Naviglio e del Canale Villoresi;

> **il complessivo miglioramento dell’accessibilità della valle e del ricco sistema delle acque** con la realizzazione di nuove aree attrezzate per il tempo libero che si integrino con il sistema delle percorrenze e consentano una più ricca (e al tempo stesso più rispettosa) possibilità di **fruizione dei valori naturalistici dell’ambito**;

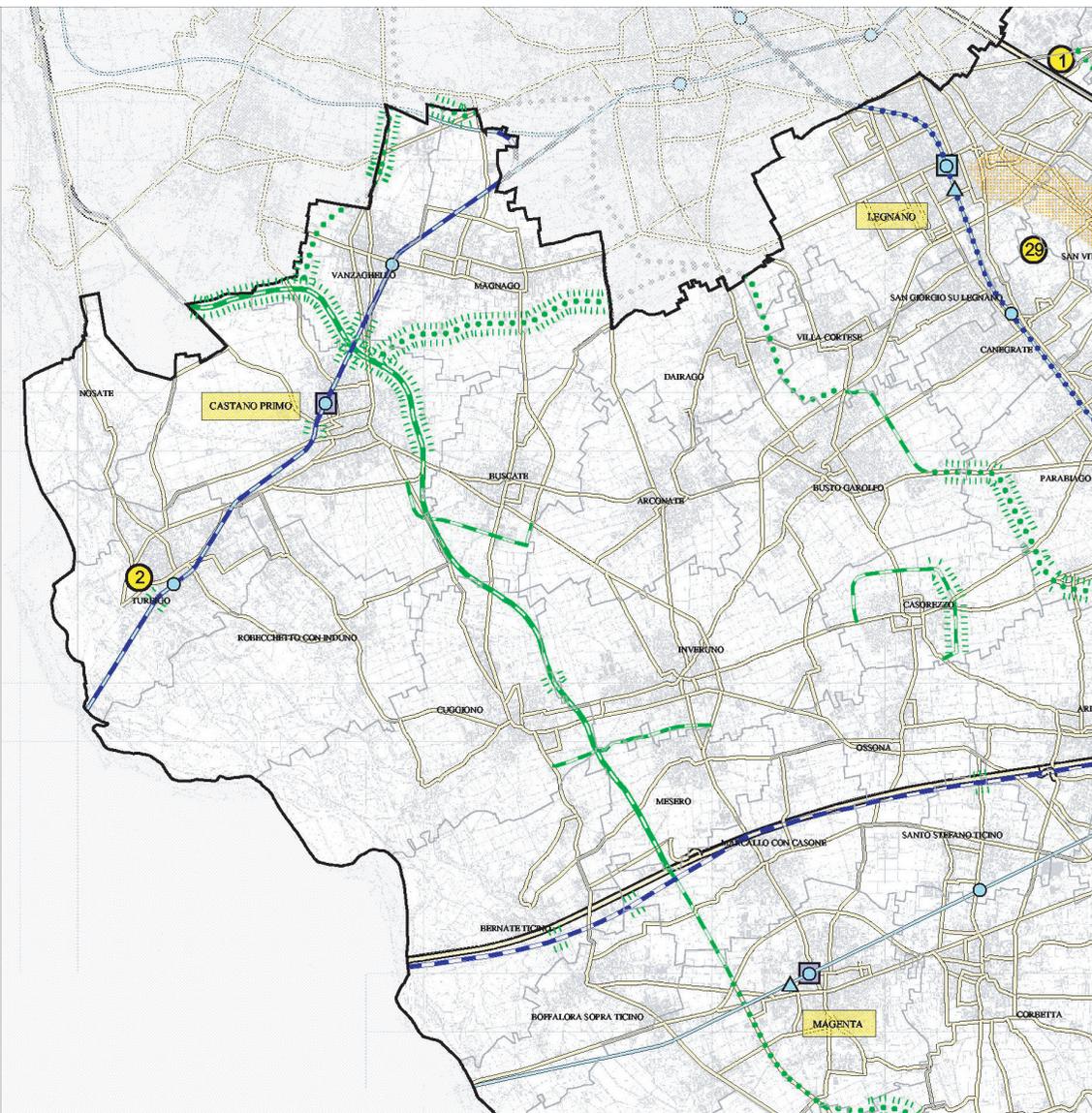
> **la bonifica, il recupero e la riqualificazione ambientale** sia delle aree di degrado naturalistico (ex cave, discariche e aree di spagliamento o allagamento) che dei contesti urbani e delle aree costruite, prevedendo inoltre, per gli spazi agricoli, adeguati interventi di riequipaggiamento dei campi e delle ripe dei corsi d’acqua.

valorizzazione del territorio



Fonte: PTCP vigente





Sistema Insediativo

Centri di rilevanza sovracomunale

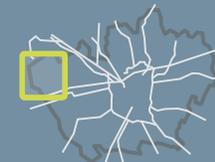
Aree e interventi di rilevanza sovracomunale

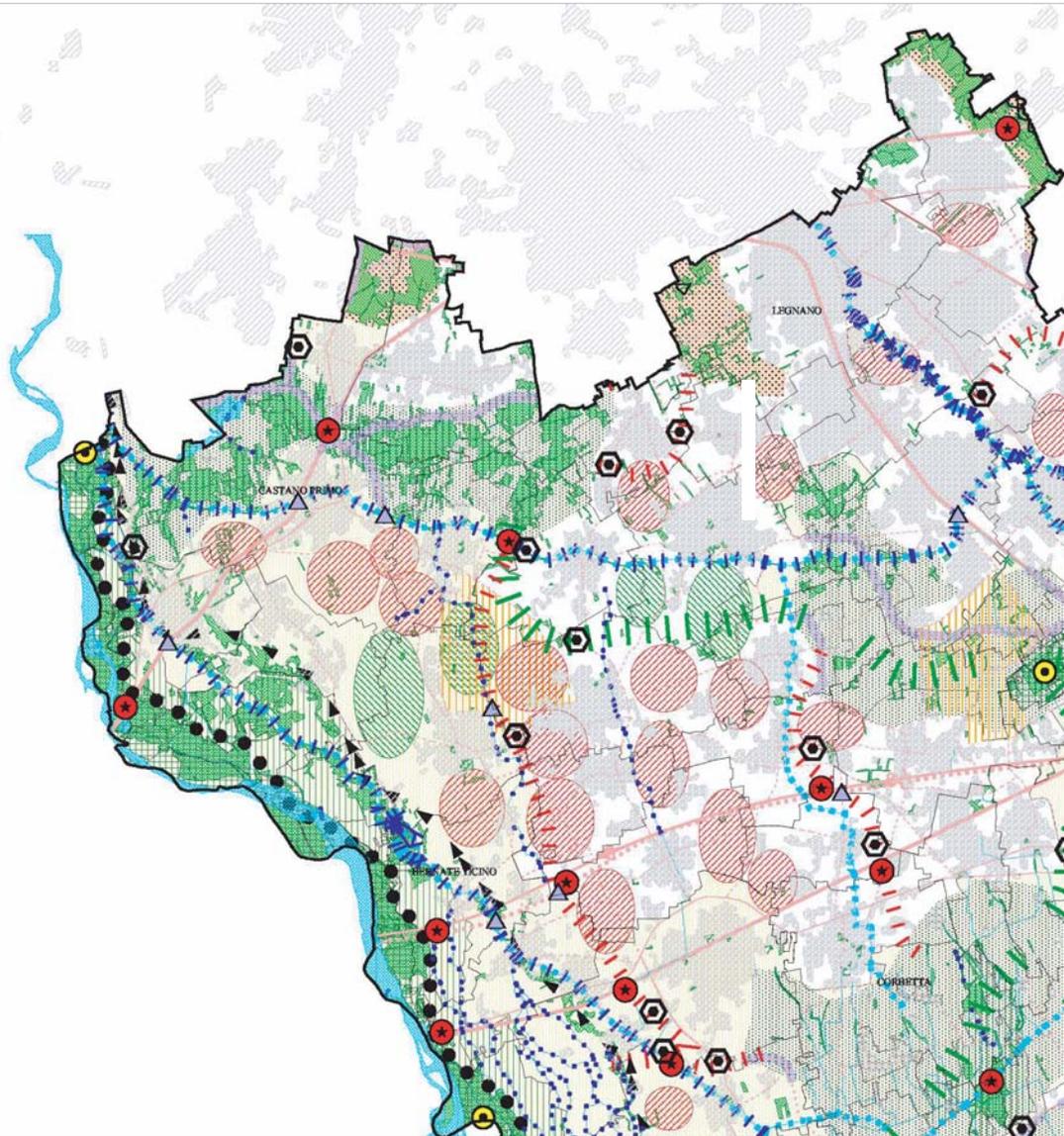
- 1 Polo tecnologico multifunzionale - Cerro Maggiore
- 2 Centro polifunzionale - Turbigo
- 3 Polo Universitario - Abbiategrasso
- 4 Centro multifunzionale - Assago
- 5 Area Cascina Nuova - Rozzano
- 6 Polo ricreativo-sportivo Idropark - Segrate
- 7 Area Cascina Vergani - Gorgonzola
- 8 Tecnoparco -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

Sistema Infrastrutturale

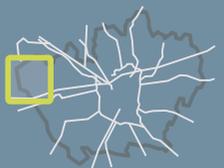
- Aeroporti
- Stazioni ferroviarie
 - esistente
 - previsto
- Scali merci
 - esistente
 - programmato
- Terminali intermodali e logistica raccordata
 - esistente
 - previsto
- Ferrovie
 - esistente
 - programmato
 - previsto
- Metropolitane
 - esistente
 - programmato
 - previsto
- Fermate della metropolitana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

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





Le immagini pubblicate in questa e nella pagina precedente sono gli estratti per il territorio qua considerato della tavola n°4 e n°1 del PTCP oggi vigente. La prima tavola definisce il quadro complessivo del progetto per l'ambiente: ad esempio la rete ecologica nelle sue diverse declinazione; le zone "peri" ed "extra" urbane di cui all'art.61; le connessioni verde, i corsi d'acqua minori, le aree boscate e altre prescrizioni di dettaglio. La tavola pubblicata nella pagina precedente fornisce indicazioni circa il sistema infrastrutturale e insediativo (rete infrastrutturale esistente e di progetto, progetti di rilevanza sovracomunale, ecc.) già commentate nei capitoli antecedenti.



Parco Lombardo della Valle del Ticino

Territorio

Comprende tutti i territori dei 46 comuni che si affacciano sul fiume, dal lago Maggiore al Po nelle province di Varese, Milano, Pavia; è interno al parco l'aeroporto internazionale di Malpensa. Sulla sponda Piemontese un analogo provvedimento tutela la fascia fluviale.

Nel parco è presente una grande varietà di paesaggi dalle propaggini collinari fino alle golene del Po. La fascia lungo il fiume, oggetto della maggiore tutela è caratterizzata da ampie zone umide e boschi, habitat di una ricca avifauna. La zona esterna al terrazzo fluviale è sostanzialmente agricola. Le aree urbane sono comprese in zone riservate all'iniziativa comunale orientata.

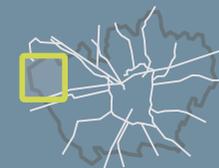
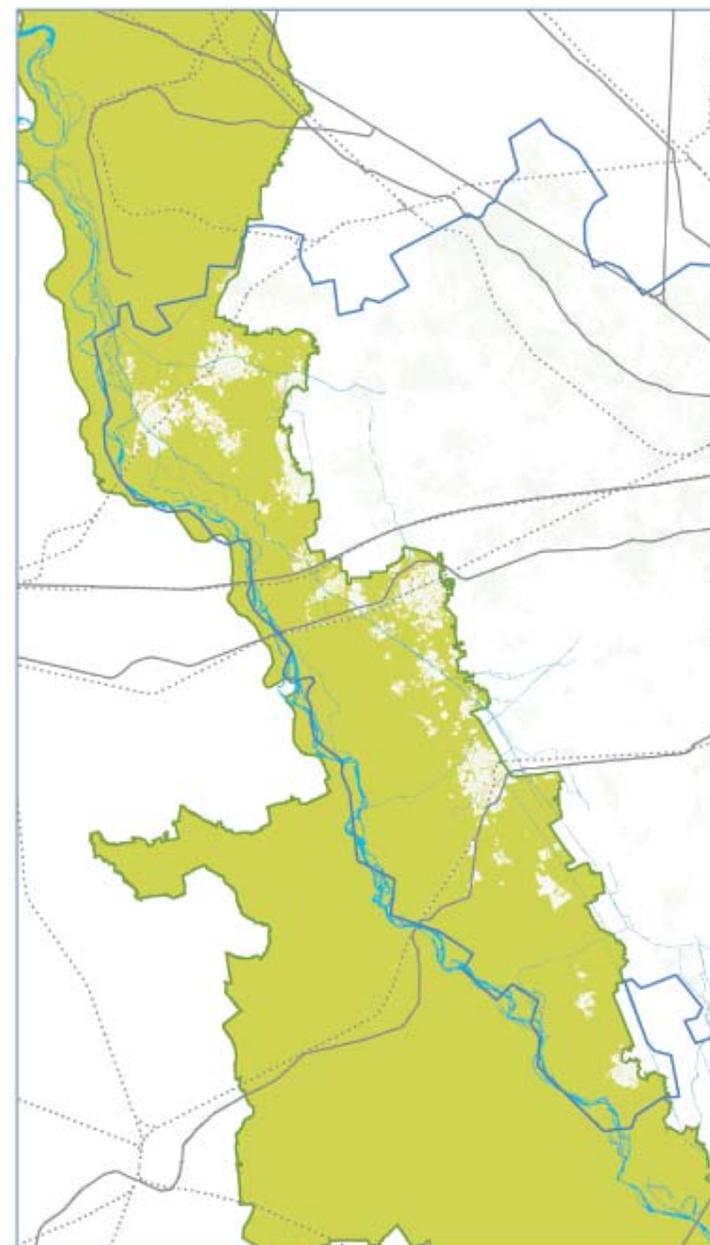
Caratteri

Il Parco della Valle del Ticino è sostanzialmente articolato in quattro grandi categorie di aree:

- > le aree attinenti il fiume e la valle fluviale interamente comprese in ambito di Parco Naturale, comprendenti aree a prevalente destinazione naturalistica;
 - > l'ambito compreso nel terrazzo principale del fiume, con funzione di conservazione dei caratteri paesistici del sistema fluviale e di protezione delle aree di maggiore interesse naturalistico;
 - > l'ambito dove prevalgono le attività di conduzione agricola e forestale, esterne al terrazzo fluviale;
- le aree riservate alla pianificazione comunale comprendenti gli abitati principali o destinate a grandi infrastrutture (Malpensa e centrale di Turbigo).

La fruizione è affidata ad una fitta rete di percorsi, dei quali fa parte integrante il "sentiero Europa1", con riferimento a numerosi punti di visita predisposti dal parco. L'attrazione maggiore è costituita dalle spiagge fluviali ma anche dal sistema del naviglio Grande e del canale industriale.

istituzione | nasce da iniziativa popolare (1973), istituito con LR n.2 del 9 gennaio 1974
gestione | Consorzio tra i Comuni e le Province interessati
pianificazione | PTC approvato con Delibera GR n.7/5983 del 2 agosto 2001
parco naturale | approvato con del. LR n.31 del 12 dicembre 2002
superficie | 91.635 ha, di cui 24.731 ha in provincia di Milano



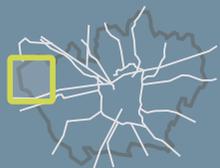


Piano strategico per l'Alto Milanese

Come molti sistemi territoriali in Lombardia e in altre regioni del Paese, anche il territorio dell'Alto Milanese - un ambito che coinvolge 23 comuni della provincia di Milano, tra i quali gli 11 comuni del Castanese - ha da tempo intrapreso la strada della "programmazione negoziata", mobilitando le amministrazioni locali e i diversi attori sociali ed economici per individuare e attuare un complesso coordinato di interventi integrati per la trasformazione ed il rafforzamento dello sviluppo dell'area: interventi di tipo produttivo, sociale e infrastrutturale condivisi, che hanno portato nel febbraio 2000 alla elaborazione di un protocollo d'intesa per il **Patto Territoriale dell'Alto Milanese**.

Dopo un periodo iniziale nel quale, pur in presenza di iniziative interessanti e di tentativi generosi, è sembrata mancare (anche in ragione della oggettiva complessità e delle forti differenziazioni di questo ambito) la capacità di immaginare in modo condiviso il futuro di questo territorio, la proposta del **Piano Strategico d'Area**, recentemente rilanciata dall'Assessorato provinciale per l'Alto Milanese, intende offrire una visione delle linee di sviluppo in grado di favorirne il rilancio, superando i problemi della transizione delle specializzazioni economiche tradizionali e sfruttando le notevoli opportunità che si presentano.

La segreteria tecnica per l'elaborazione del Piano è stata affidata all'**Agenzia d'Area Euroimpresa**, l'agenzia di sviluppo locale a maggioranza pubblica, con sede a Legnano, che ha dato l'avvio ai lavori per la costruzione di un **Piano Strategico per l'Alto Milanese**, dopo aver maturato una notevole esperienza nel promuovere, agevolare e coordinare il processo di reindustrializzazione dell'ambito.



Piano Territoriale d'Area Malpensa

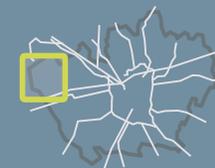
Il Piano Territoriale d'Area Malpensa, istituito con la LR 10/99, si propone di **valutare gli effetti del nuovo aeroporto sul territorio** circostante, di indicare conseguentemente adeguati interventi di assetto infrastrutturale, di organizzazione urbanistico-territoriale, di compensazione e mitigazione ambientale e di valorizzazione delle opportunità di sviluppo economico-sociale. La Legge ha incluso nel PTA solo quattro degli undici comuni del Castanese: Castano Primo, Nosate, Robecchetto con Induno e Turbigo.

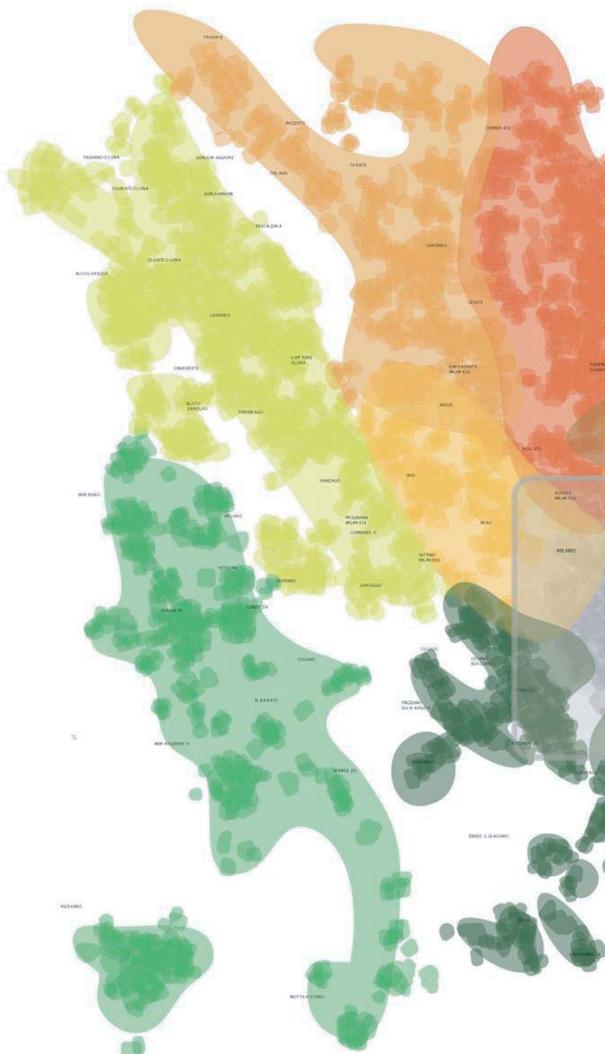
Il Piano Territoriale d'Area prende in considerazione quattro aree tematiche, proponendo le relative politiche di intervento:

- > **la mobilità:** predisposizione e adeguamento dell'armatura viaria e ferroviaria in funzione non solo dell'aeroporto ma anche delle esigenze del territorio e della relativa qualificazione urbana e ambientale (connessioni tra rete superiore e reti nazionale e regionale);
- > **l'ambiente:** formazione di un sistema ambientale d'area vasta da integrare con le scelte del Parco del Ticino mediante il consolidamento, la bonifica e la qualificazione delle aree verdi e delle acque;
- > **lo sviluppo economico urbano:** individuazione e sostegno di azioni progettuali rispondenti all'effetto Malpensa entro un quadro territoriale unitario (urbanistico, infrastrutturale e ambientale);
- > **l'impatto aeroportuale:** individuazione di un sistema complessivo di provvedimenti coordinati mediante misure di controllo e mitigazione ambientale per una maggiore compatibilità con gli insediamenti urbani.



Il PTA non si presenta pertanto con i caratteri tradizionali della pianificazione di tipo azzonativo, né come un piano chiuso e definito; ma si propone come piano "per progetti", che misura la sua efficacia nella fase di attuazione e gestione. Il PTA Malpensa si propone altresì come piano "aperto", che può accogliere, per il suo arco di validità temporale, nuovi progetti che l'evoluzione di una situazione ancora in via di definizione e particolarmente dinamica può continuamente produrre.





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-

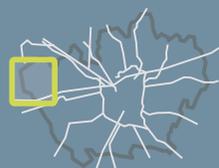
rano il territorio della futura nuova Provincia di Milano; una città composta dal cuore urbano, in gran parte coincidente con il Comune di Milano. Per la propria natura, queste nuove "identità territoriali", pur presentando molti punti di congruenza, non coincidono con i tavoli interistituzionali del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

L'Alto Milanese: i risultati del Bando e l'immagine interpretativa-progettuale emersa dal Progetto strategico

Nell'ambito del Progetto Strategico abbiamo considerato l'Alto Milanese, un'area comprendente due territori tra loro diversi ma strettamente connessi come il Legnanese e il Castanese, come un'unica città, peral-



tro riconosciuta anche dalla Provincia di Milano attraverso l'istituzione di una delega specifica per l'Alto Milanese attualmente affidata all'Assessora Daniela Gasparini. L'Alto Milanese, nel Progetto Strategico, viene descritto come un'area di industrializzazione matura, collocata in una posizione strategica della regione urbana, che può candidarsi ad accogliere attività produttive di qualità e a mantenere e consolidare un ruolo di eccellenza economica.

I primi risultati del Bando

Alla scadenza del 31 maggio 2006, data di chiusura della prima fase del Bando "Città di città", sono state presentate, nell'area del Sud Ovest, 7 proposte, distinte tra 4 buone pratiche e 3 idee progettuali. Tre proposte sono state presentate da Euroimpresa, agenzia di sviluppo territoriale dell'Alto Milanese partecipata anche dalla Provincia di Milano. Pur in numero limitato, le proposte del Bando evidenziano i due assi principali della riflessione che le Amministrazioni e gli attori locali hanno avviato nel corso degli ultimi mesi, anche con l'attivazione di uno specifico percorso di pianificazione strategica promosso proprio dalla Provincia di Milano e coordinato da Euroimpresa. Alcuni progetti concentrano infatti la propria attenzione sul ruolo dell'Alto Milanese come area di sperimentazione e innovazione in settori tecnologicamente avanzati (proposta di centro di ricerca e prove sui nuovi materiali, proposta di certificazione energetica degli edifici). Altri, identificano il tema della qualità della vita e dei servizi locali come tema centrale per la pianificazione e la programmazione (progetto di piano dei tempi, modalità innovative per la gestione del *welfare* locale, eventi e attività culturali, valorizzazione dei PLIS). È inoltre significativo che tra i progetti presentati vengano indicati anche quelli relativi ai Progetti Integrati di Sviluppo Locale (PISL) di alcuni comuni che per il periodo di programmazione comuni-

taria 2000-2006 ricadevano nelle aree Obiettivo 2, evidenziando in tal modo una forte domanda di integrazione tra diversi strumenti di pianificazione e programmazione strategica.

Una immagine interpretativa e progettuale

L'Alto Milanese è un ambiente insediativo complesso, collocato in uno dei quadranti della regione urbana investiti da più rilevanti investimenti (Malpensa a nord ovest, alta capacità ferroviaria a ovest, nuova Fiera e Arese a sud) che nel corso del tempo si riconosce e viene riconosciuto sempre più come territorio unitario. In questa città composita convivono modelli insediativi e di sviluppo diversi: l'urbanizzazione lineare densa, armatura dello sviluppo di antica industrializzazione lungo l'asse del Sempione, che fa centro sul polo di Legnano; l'area meno densamente urbanizzata che circonda a est e a ovest l'asta del Sempione e che delinea i tratti di una vera e propria "corona verde"; l'urbanizzazione più rada e reticolare del Castanese a ovest; l'urbanizzazione reticolare più densa di altri comuni verso il cuore metropolitano. L'Alto milanese è oggi un territorio in fase di profonda ristrutturazione, caratterizzato dalla crisi e dalla transizione delle specializzazioni economiche tradizionali (a partire dal tessile-abbigliamento e dalla meccanica) ma anche da dinamiche in parte inedite sul terreno dell'organizzazione d'impresa e del lavoro. Queste dinamiche sembrano alludere a due scenari possibili. Un primo scenario, basato sul pieno compimento del processo di terziarizzazione e "metropolizzazione" dell'Alto Milanese e sul progressivo abbandono della specializzazione manifatturiera; un secondo scenario, centrato sul rilancio dell'Alto Milanese come piattaforma produttiva capace di valorizzare le possibili sinergie territoriali con i grandi poli metropolitani e regionali che la circondano e di accentuare la crescita di produzioni *science based* e

information intensive, in stretta relazione con lo sviluppo dei settori della ricerca e dell'alta formazione. Questo secondo scenario chiama a riflettere sulla necessità di politiche di salvaguardia delle risorse ambientali e paesistiche ancora attive nel territorio (a partire dal fiume Olona) e sulla necessità di articolare un modello di sviluppo capace di integrare le diverse parti di quest'area senza omologarle. Uno scenario di ripensamento dello sviluppo dell'Alto Milanese deve dunque essere in grado di mettere al lavoro alcuni vantaggi competitivi tradizionali (dotazione infrastrutturale, imprenditorialità, culturali del lavoro) e a porli in relazione alle possibilità inedite offerte da una collocazione geografica strategica nelle reti lunghe e corte della regione urbana nel suo insieme. Se riesce ad intensificare un orientamento strategico e cooperativo, l'Alto Milanese può trasformarsi in una piattaforma produttiva innovativa, nella quale attività manifatturiere ad alto contenuto di tecnologia e di capitale umano convivono con un solido tessuto di piccole e medie imprese; servizi tecnologici e logistici di alta qualità si connettono ad un sistema regionale di luoghi e processi di produzione e riproduzione dei saperi e delle conoscenze; una attenta azione di riorganizzazione degli spazi fisici della produzione diventa l'altra faccia di una politica di riqualificazione dei centri urbani e di cura e salvaguardia delle aree inedificate. Da questo punto di vista nel corso degli anni, pur in presenza di una serie di iniziative, è sembrata mancare la capacità di immaginare in modo condiviso il futuro di questo territorio. Anche in ragione della oggettiva complessità (23 comuni con taglie e storie diverse), il livello di cooperazione sovracomunale è stato più basso che in altri contesti. È su questo terreno di cooperazione intercomunale che si gioca la possibilità di continuare a pensare l'Alto Milanese come ambiente della produzione, pur con caratteristiche di qualità e sostenibilità diverse dal passato.

