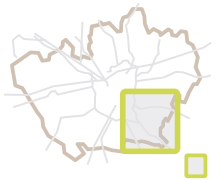


temi e progetti



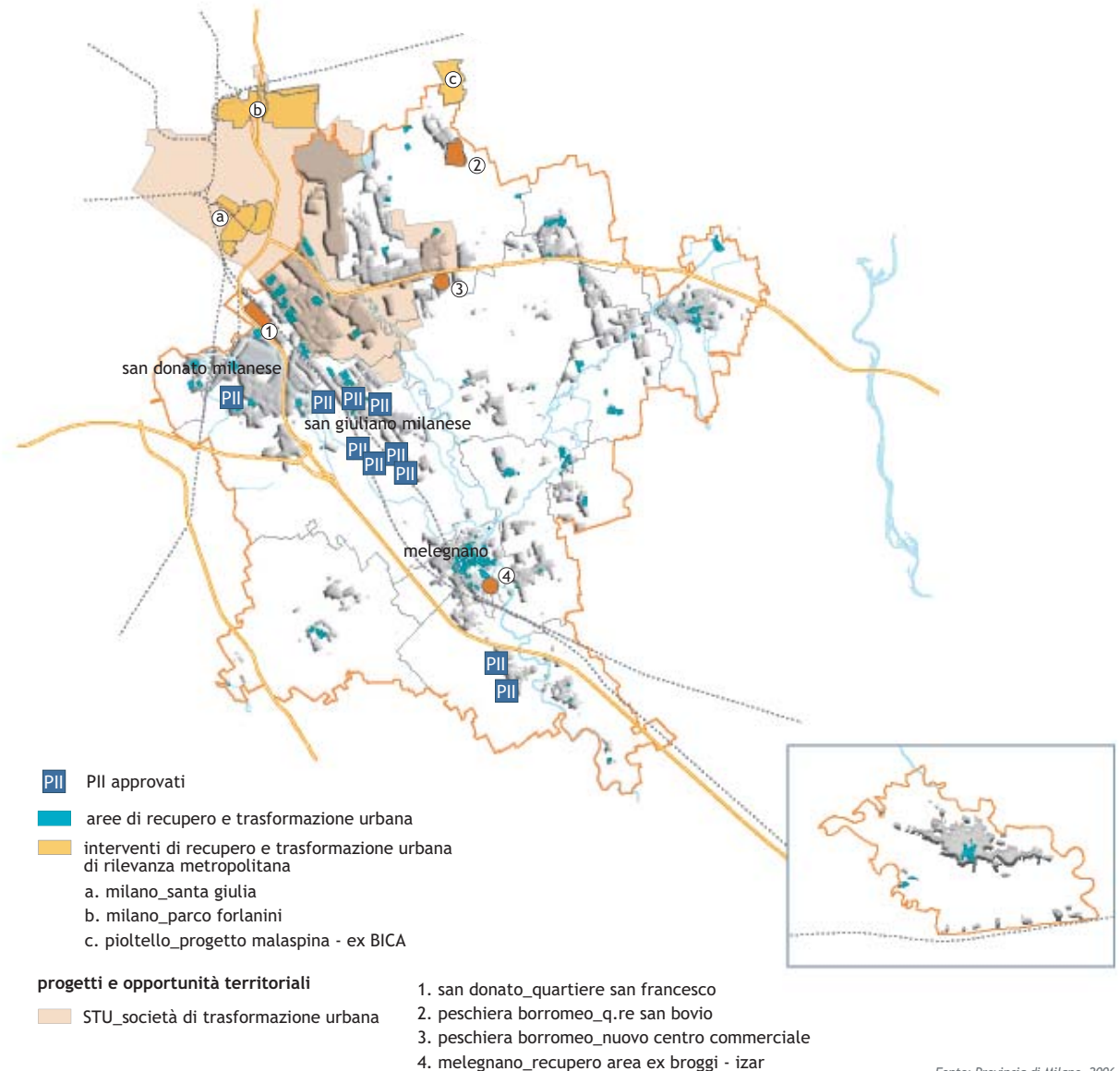
2.1 Trasformazioni urbane

Il processo di sviluppo avvenuto negli ultimi anni nell'area del Sud Est Milano ha visto l'attuazione di interventi di riqualificazione per quanto concerne le aree urbane più mature, di consolidamento e sviluppo dei sistemi insediativi di formazione più recente e la crescita delle aree maggiormente periferiche.

Attualmente, le dinamiche di trasformazione territoriale appaiono proseguire su questi stessi binari, seppure con una più attenuata intensità: visto che, da un lato, il rinnovamento del quadro normativo in materia urbanistica ha dato avvio, come prima conseguenza, ad un processo di revisione degli strumenti di pianificazione in molti comuni; e che, dall'altro lato, le stesse previsioni di crescita previste dalla pianificazione locale vigente si sono sostanzialmente esaurite. Vanno inoltre considerate le condizioni del contesto e la competitività in tema di trasformazioni urbane. Riguardo a ciò, interventi di grande rilievo sono programmati e/o in fase di realizzazione al confine di Milano (il nuovo quartiere di Santa Giulia ad esempio) e nei comuni a nord dell'area (Quartiere Malaspina a Pioltello). Per quanto concerne più direttamente l'ambito Sud Est Milano, il comune di San Donato Milanese, nel processo di revisione degli strumenti di piano, pare confermare le indicazioni di espansione del PRG vigente, per quanto concerne la definizione di un polo di eccellenza nell'ambito prossimo al Quartiere Affari, mentre nel caso del comune di Peschiera Borromeo le principali previsioni di rilievo sovra-locale riguardano lo sviluppo del settore commerciale e l'estensione del quartiere residenziale a nord di San Bovio.

Interventi di trasformazione, riqualificazione e completamento di comparti urbani esistenti sono contenuti in alcuni **Programmi Integrati di Intervento** che riguardano, soprattutto, il comune di San Giuliano Milanese (definiti) e il comune di Mediglia (in fase di definizione).

grandi progetti



Fonte: Provincia di Milano, 2006



Il processo di rinnovo urbano conseguente all'esplosione del fenomeno della dismissione delle aree produttive, avvenuto soprattutto negli scorsi decenni, ha visto già l'attuazione di alcuni interventi di recupero nel nucleo centrale di Melegnano, che hanno interessato le aree ex Monti e Martini.

Tuttavia tale processo di sostituzione non si è concluso ed offre ancora delle occasioni, come ad esempio, per l'area della ex Broggi Izar posta in prossimità del corso del Fiume Lambro nella zona centrale della città.

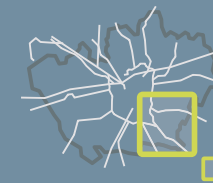
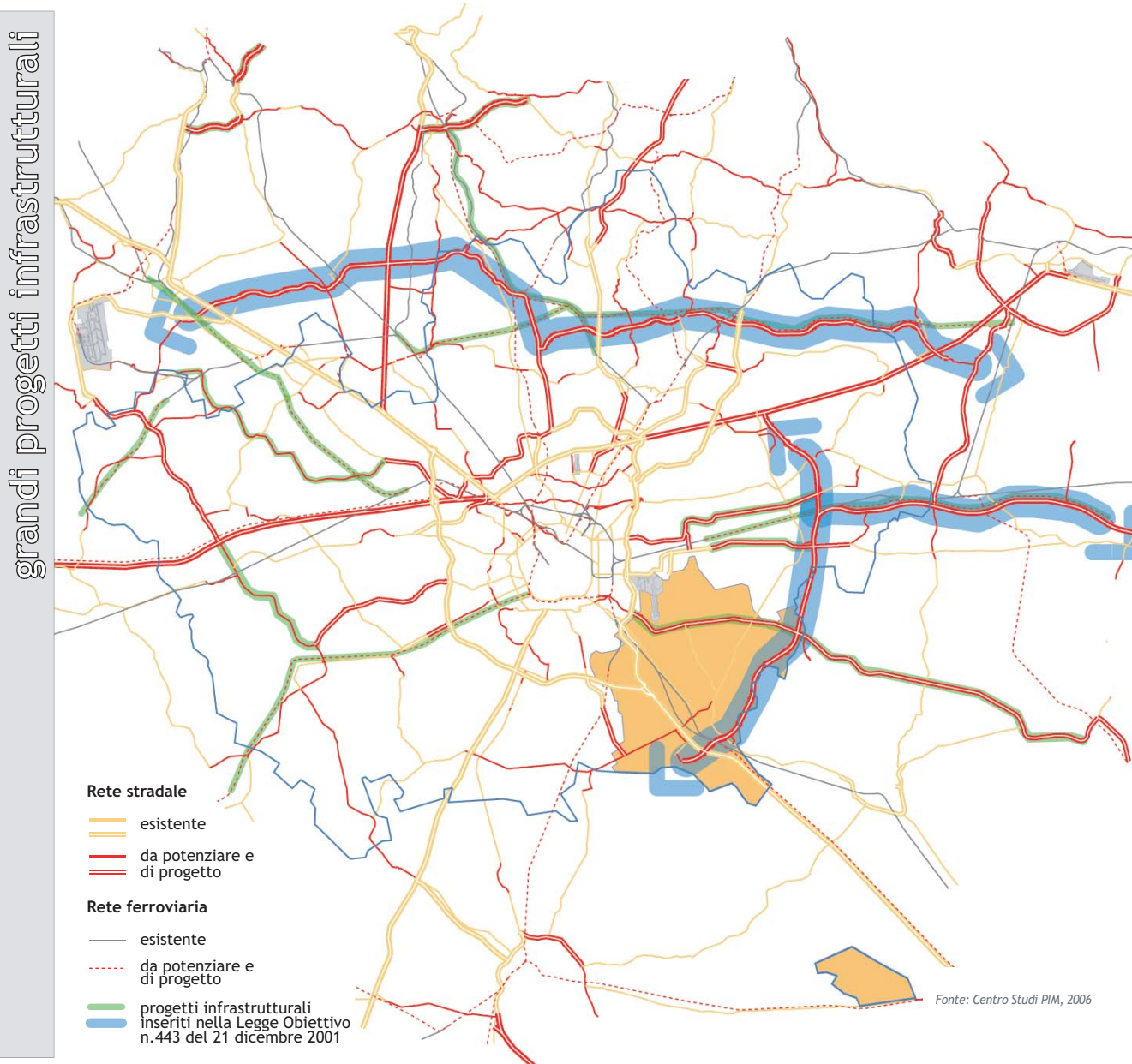
2.2 Interventi per le infrastrutture

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 atterra 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 (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

La collocazione del Sud Est Milano in un quadrante nevralgico del sistema infrastrutturale della regione urbana milanese per quanto concerne sia i collegamenti del capoluogo con l'Italia centrale ed il Sud, sia l'allontanamento dal nucleo centrale dei traffici di transito, ha determinato l'esigenza di definire progetti il cui fine è rendere più agevole la circolazione e migliorare le condizioni di vivibilità delle zone attraversate, puntando anche ad elevare la dotazione di servizio del trasporto pubblico. In questo quadro si colloca il confronto in merito alle scelte più opportune e condivise per ottimizzare le connessioni in senso trasversale, che richiedono il rafforzamento dell'offerta infrastrutturale per le relazioni di transito (fatte salve le compatibilità ambientali e territoriali) e lo sviluppo della mobilità pubblica.

A) Potenziamento della ex SS415 Paullese

L'intervento rientra tra quelli strategici dedicati al rafforzamento delle direttrici di mobilità con andamento radiale verso il capoluogo lombardo, al fine di migliorare le condizioni della circolazione lungo l'arteria di connessione tra l'area milanese e la cremasca. Il progetto relativo alla tratta da Peschiera Borromeo a Spino d'Adda (escluso il nuovo ponte sull'Adda per il quale è stato predisposto il progetto preliminare), ha seguito le procedure della Legge obiettivo e risulta approvato dal CIPE con prescrizioni (seduta del 2/12/05) e finanziato per la tratta da Peschiera Borromeo a Settala (intersezione con SP39). È in carico alla Provincia di Milano l'attivazione delle procedure di appalto per progettazione esecutiva e attuazione delle opere. Riguardo al tratto in comune di San Donato M., prima di Peschiera B., è in atto un accordo di collaborazione tra i due Comuni,

Provincia di Milano e Parco agricolo Sud Milano ai fini della realizzazione di opere per la rimozione degli incroci semaforizzati.

B) Tangenziale est esterna

Questo intervento si configura come uno dei progetti "esogeni" rispetto alle competenze del PTCP. Il progetto preliminare del nuovo itinerario autostradale tangenziale (che collega la A4 con la A1) è stato approvato con prescrizioni da parte del CIPE nell'ambito delle procedure della Legge obiettivo. La Regione Lombardia ha recentemente avviato l'AdP tra gli enti interessati alla realizzazione per valutare un più generale potenziamento dell'intero sistema della mobilità nell'Est- Milano.

La Provincia di Milano e i Comuni che, in rappresentanza di tutti quelli interessati, parteciperanno all'AdP ripongono grandi aspettative proprio in quest'ultimo strumento, in quanto la soluzione dei problemi della mobilità dell'intero comparto è perseguibile solo operando su più fronti e in modo integrato. Ossia, da un lato, individuando soluzioni per il nuovo tracciato tangenziale che sia più condiviso dalle realtà locali e di minor impatto per l'ambiente, dall'altro, promovendo tutti gli interventi sulla viabilità minore e il trasporto pubblico necessari e conseguenti alla definizione di una strategia più ampia ed articolata.

La posizione della Provincia di Milano su questo tema è ben rappresentata nel Doc. "Est Milano-Crisi della mobilità e strategie di intervento. Oltre il progetto di un'autostrada, per un progetto di rete integrata con il territorio" (Provincia di Milano - Direzione Centrale Trasporti e Viabilità, marzo 2006).

C) Riquilifica della SP40 Binaschina

È stato siglato uno Schema di Accordo tra la Provincia

di Milano, di Pavia, il Parco Agricolo Sud Milano ed i Comuni compresi tra la A7, la SP40 e la ferrovia Milano-Pavia per la redazione di uno Studio d'area, in fase di elaborazione; che consideri in modo integrato gli aspetti territoriali ambientali ed infrastrutturali e consenta di definire un progetto di intervento che vada a migliorare la vivibilità delle aree urbane attraversate dalla SP40, che, in prospettiva, potranno essere by-passate da alcuni tratti in variante, con il mantenimento dell'asse storico per l'accessibilità locale.

D) Connessione tra la SP39 della Cerca e la SP40 Binaschina

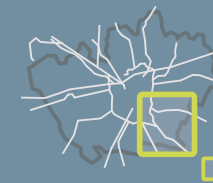
È in corso di predisposizione da parte della Provincia di Milano un progetto esecutivo relativo al nodo viario a nord del nucleo urbano di Melegnano che interessa la risoluzione della connessione tra le due strade provinciali prevedendo la continuità tra le due direttrici tangenziali dell'est e sud Milano.

E) Variante alla SP17 Melegnano - Sant'Angelo Lodigiano

Rientra tra le opere connesse alla definizione del progetto della Tangenziale est esterna. Ha lo scopo di migliorare le relazioni di scala intercomunale. Il progetto deve essere finalizzato ad allentare la congestione che oggi è presente sul tratto urbano della SP 17.

F) Nuova viabilità di collegamento tra la ex SS415 a Peschiera B. e la SS9 Via Emilia

Nell'ambito dell'Accordo di collaborazione fra la Provincia di Milano, il Parco Agricolo Sud Milano e i Comuni di S. Donato e Peschiera B. (cfr precedente punto A), è allo studio un progetto, per la realizzazione di opere stradali nei comuni di Peschiera B. e



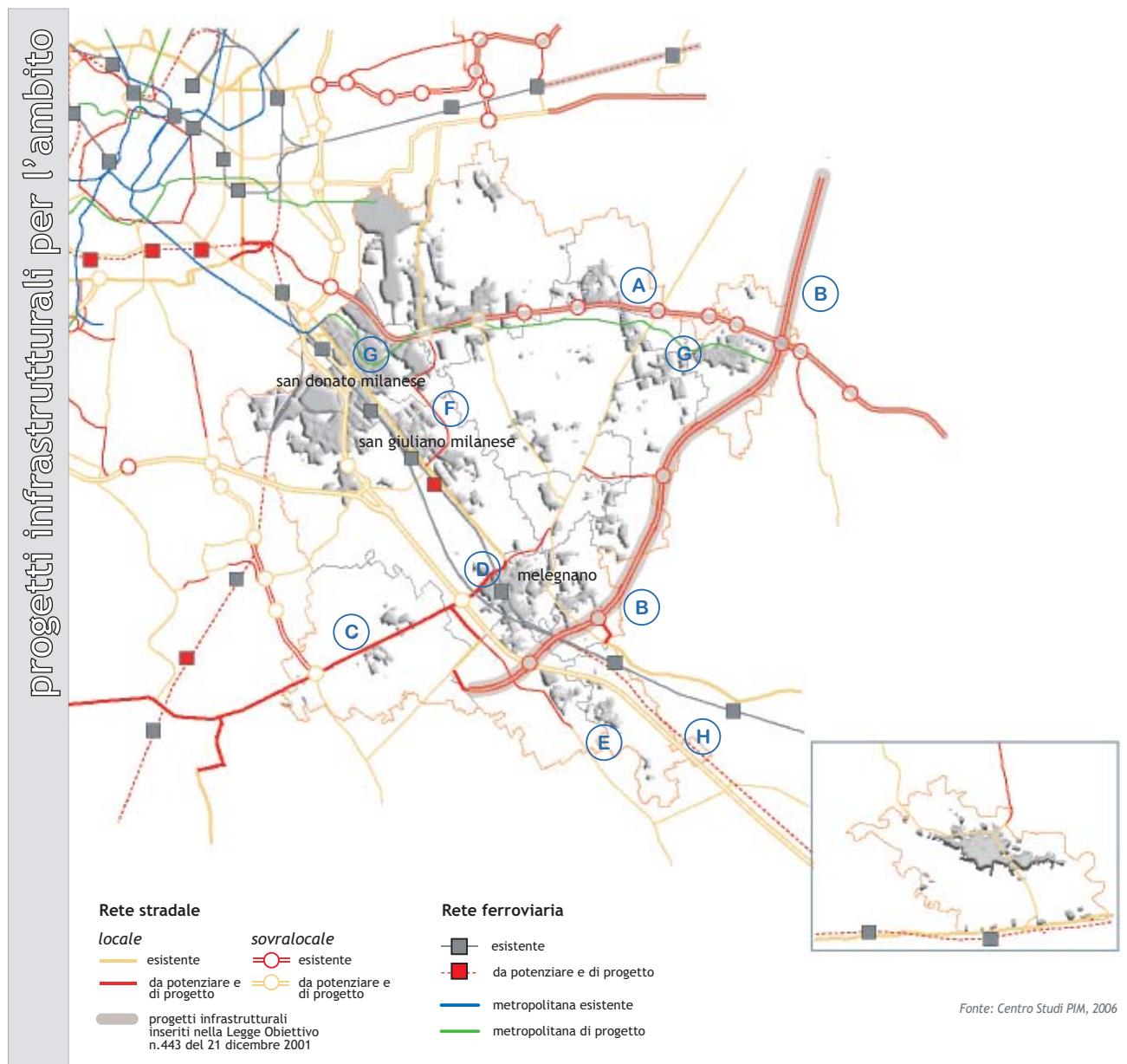
S. Donato M., che hanno lo scopo di realizzare un collegamento tra la ex SS415 Paullese (svincolo di Peschiera) e il comune di San Donato Milanese (direzione via Emilia). In questo quadro si rende necessario inserimento ambientale dell'opera di scavalco del fiume Lambro e del canale Redefossi. Inoltre l'Accordo di collaborazione dovrebbe vedere la partecipazione anche dei comuni di Mediglia e San Giuliano Milanese. Infine, nell'ambito della Conferenza di Servizi per il rilascio dell'autorizzazione all'apertura di una struttura di vendita a sud della Paullese in comune di Peschiera B., è stata concordata la realizzazione di un primo tratto viario parallelo all'asse della ex SS415, di connessione tra la SP159 Sordio-Bettola, la struttura di vendita commerciale, e lo svincolo con la SP15b sulla Paullese stessa.

G) Prolungamento della linea metropolitana M3 da San Donato Milanese a Paullo

Nel quadro delle linee strategiche di riassetto del sistema della mobilità nell'area milanese ed, in particolare, della rete del trasporto pubblico su ferro, per il rafforzamento delle relazioni in senso radiale verso Milano, è stato sottoscritto, nel 2003, un Accordo tra Regione Lombardia, Provincia di Milano e Comune di Milano per approfondire gli aspetti di fattibilità del prolungamento della linea M3 che, in seguito, ha portato alla redazione del progetto preliminare. Il progetto prevede che il tracciato si sviluppi in galleria per la tratta iniziale e prevalentemente in affiancamento all'esistente asse della ex-SS415 Paullese, con soluzioni atte a minimizzare gli impatti derivanti dall'inserimento della nuova infrastruttura. Quanto all'effettiva possibilità di realizzazione dell'intervento questa rimane subordinata alla ricerca di adeguate fonti di finanziamento, attualmente non disponibili.

H) Nuova Linea Alta Capacità Milano-Bologna

L'intervento in fase di realizzazione è finalizzato a offrire un servizio ferroviario qualitativamente superiore, che riguarda, oltre al miglioramento dei collegamenti ad ampio



raggio dovuti alla nuova linea ad alta capacità Milano - Bologna, anche il completamento della rete suburbana, con l'istituzione della linea S1 per Lodi, possibile in seguito all'ultimazione dei lavori per il ramo sud del Passante ferroviario di Milano e alla liberazione di "tracce" a seguito della disponibilità del nuovo tracciato, sulla tratta storica.

2.3 Progetti per gli spazi aperti

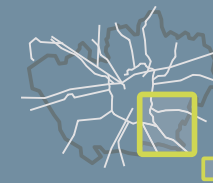
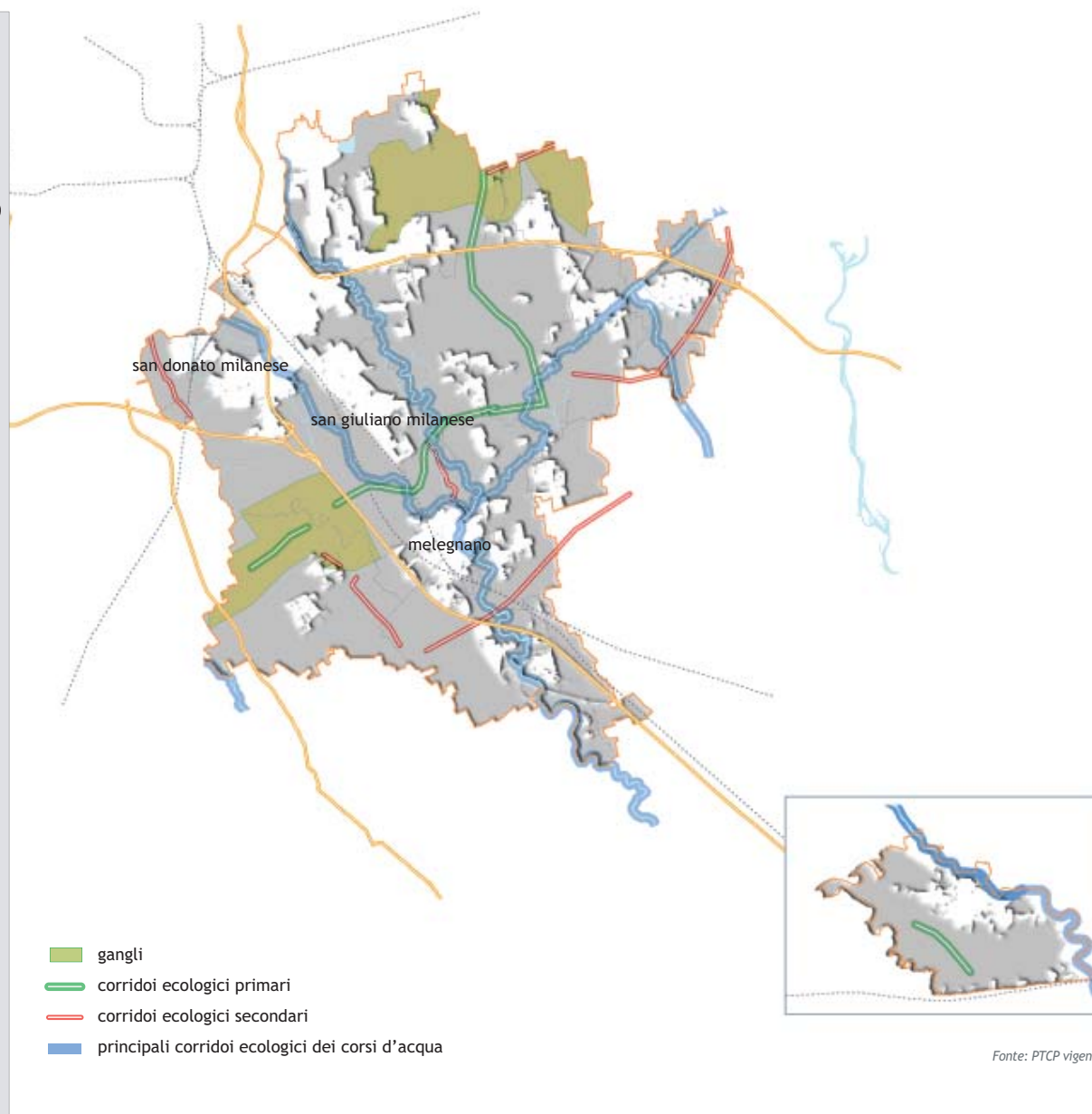
Parchi, progetti di fruizione, rete ecologica

L'intera area del Sud Est Milano è interessata dal Parco regionale Agricolo Sud Milano. San Colombano al Lambro, separato dal resto dell'area, vede una porzione cospicua del proprio territorio compresa all'interno Parco Locale di Interesse Sovracomunale dedicato alle omonime colline.

In complesso le aree tutelate nell'ambito dei parchi coprono una superficie di 120 kmq, un'estensione, come già detto, tra le più rilevanti dell'intera area provinciale e, in valore assoluto, seconda solo all'Abbiatense-Binaschino.

Il Parco Agricolo Sud Milano costituisce una cornice entro la quale si trovano elementi di notevole valore sotto il profilo naturalistico e paesistico come la riserva naturale del Carengione, le principali vie d'acqua (Lambro, Muzza, Adetta, Vettabia), nuclei e complessi edilizi di notevole interesse per la loro rilevanza storico-architettonica, oltre che aree riservate alla fruizione, alcune delle quali già occupate da strutture di interesse sovralocale. Si tratta degli impianti per la pratica del golf in Zoate (Tribiano) e di quello che insiste in parte sul territorio di San Giuliano Milanese, e dell'Idroscalo, che rappresenta un polo di scala metropolitana per quanto riguarda la fruizione del tempo libero sul territorio di Peschiera Borromeo dove si estende una porzione degli impianti. La struttura dell'Idroscalo di proprietà della Provincia di Milano richiede, per consolidare e rafforzare la propria funzione di polarità, continuità

rete ecologica PTCP

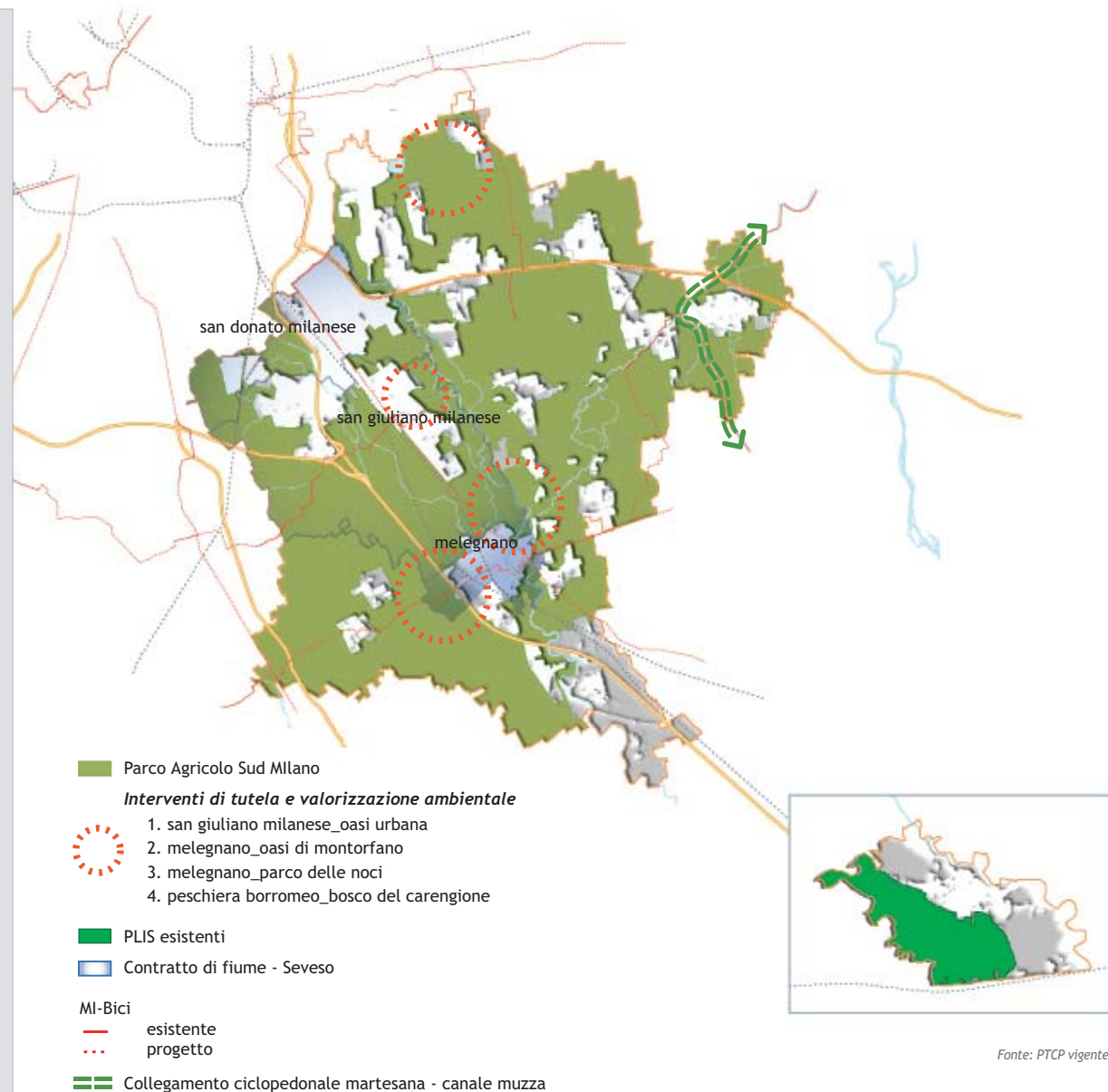


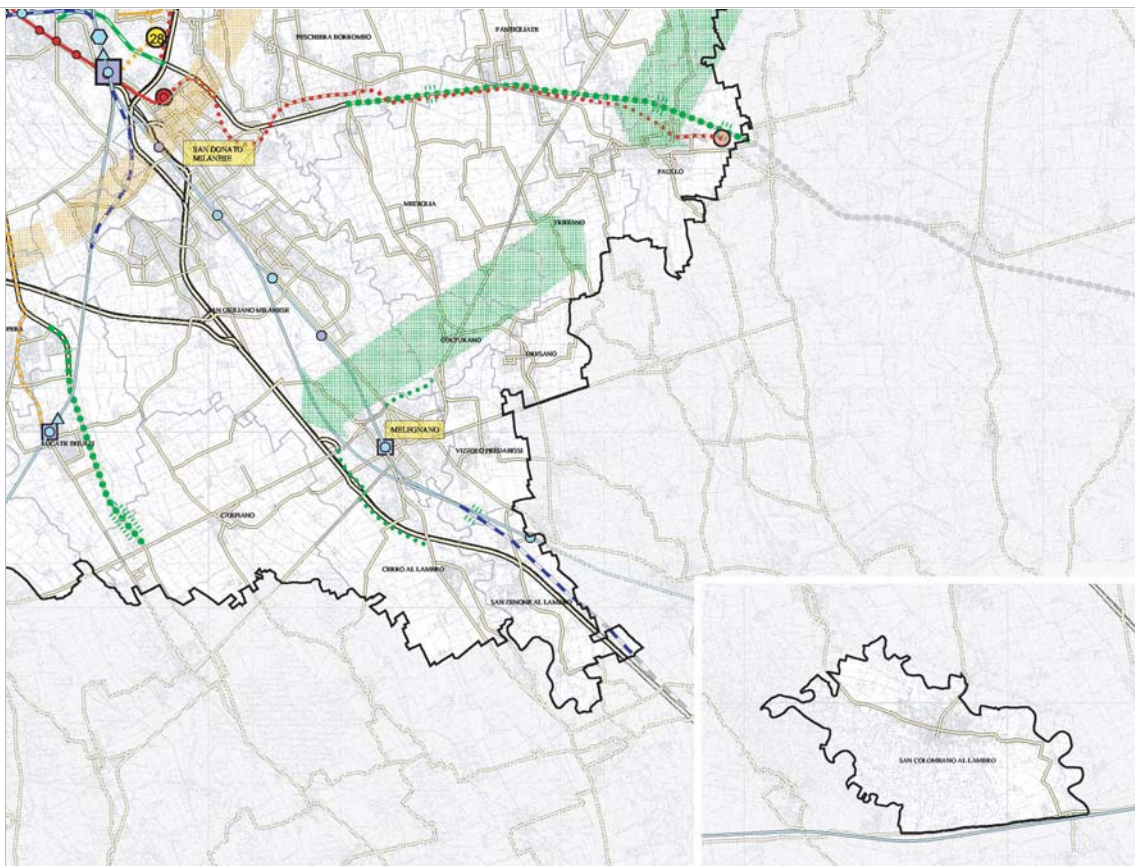
negli interventi di manutenzione, adeguamento e sviluppo delle strutture e in questo quadro si collocano i progetti per migliorare le relazioni con il Parco Agricolo Sud Milano, in particolare verso Peschiera Borromeo, che potrebbe costituire una porta di accesso al Parco.

Sempre all'interno del Parco Sud l'asta del colatore Addetta rappresenta oggetto particolare: dalle ipotesi progettuali di qualche tempo fa, con la definizione di una proposta di piano particolareggiato per interventi finalizzati alla valorizzazione ambientale e fruitiva dei territori circostanti, ad un più di recente studio, promosso dai Comuni, dal Parco Sud e dal Consorzio di bonifica della Muzza-Bassa Lodigiana, per la **riqualificazione idraulico-ambientale**.

In tema di acque va ricordato come l'ambito del fiume Lambro ed il relativo sistema idrico rientra nei progetti di valorizzazione ambientale del bacino Lambro - Seveso - Olona, promossi dalla Regione Lombardia e dall'Autorità di Bacino del fiume Po. In quest'ottica si collocano i Contratti di Fiume, di recente approvazione regionale. Una parte importante del Parco Agricolo Sud Milano, che riguarda i comuni di San Donato Milanese, San Giuliano Milanese e Peschiera Borromeo, si trova a confrontarsi con i territori posti a ridosso della città densa che sono compresi nei **Piani di cintura urbana**. Per alcuni di questi strumenti, necessari a stabilire con maggior dettaglio gli elementi progettuali e gli interventi sui territori, è stato sottoscritto da alcuni comuni l'accordo per la loro definizione e ad oggi ancora in fase di elaborazione. Riguardo al territorio di San Colombano al Lambro il **PLIS del Parco della Collina**, per il quale è stato predisposto un piano particolareggiato, **richiede il completamento previsto delle procedure di adesione degli altri Enti locali**. Infine, una particolare attenzione è dedicata ad iniziative per sostenere la realizzazione di piste ed itinerari ciclabili finalizzati alla fruizione, ma non solo, che trovano nel **progetto Mi-Bici**, promosso dalla Provincia, una **vasta adesione da parte dei comuni dell'area**. Si va così a prevedere un rafforzamento della rete ciclabile esistente e l'estensione attraverso la realizzazione di nuovi progetti.

valorizzazione del territorio





Sistema Insediativo

Centri di rilevanza sovracomunale

Aree e interventi di rilevanza sovracomunale

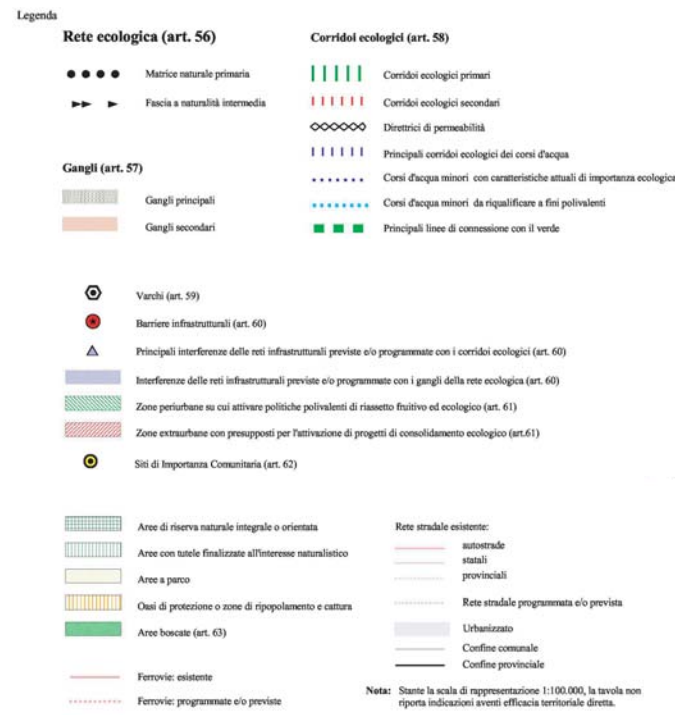
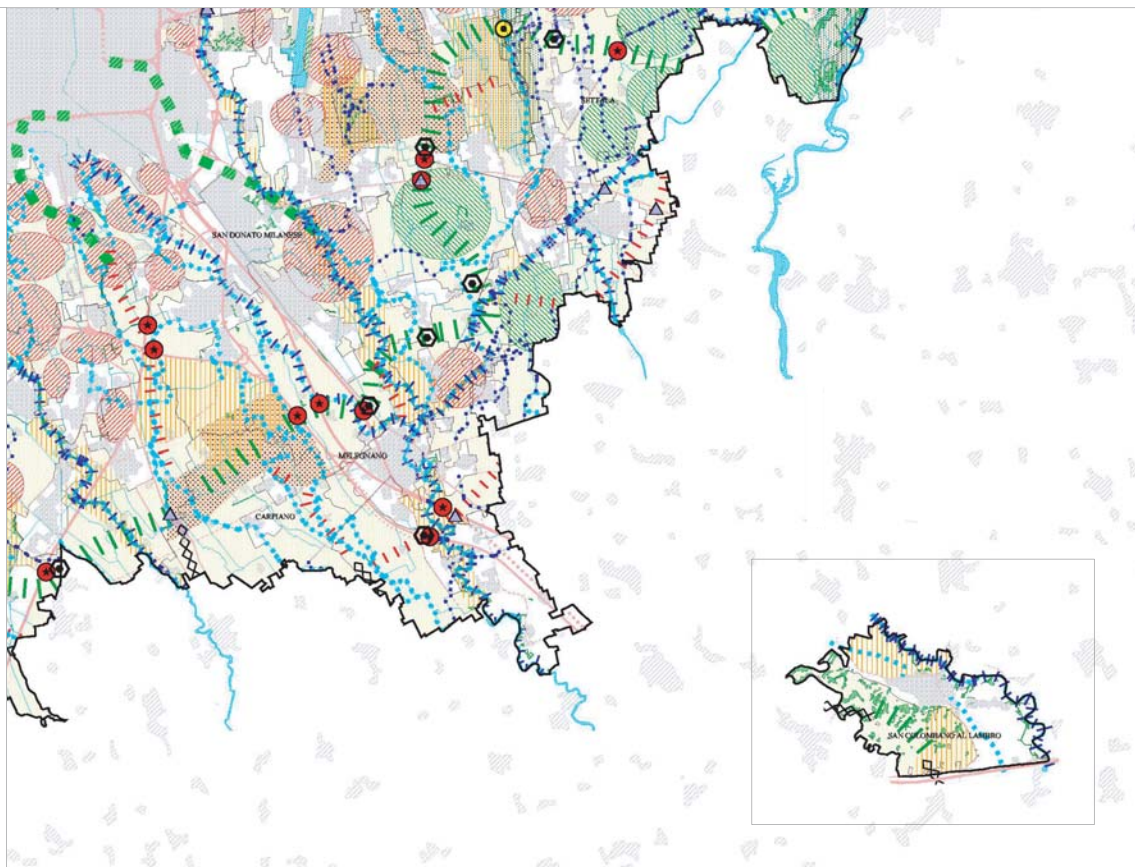
- 1 Polo tecnologico multifunzionale - Cerro Maggiore
- 2 Centro polifunzionale - Turbigo
- 3 Polo Universitario - Abbiategrasso
- 4 Centro multifunzionale - Assago
- 5 Area Cascina Nuova - Rozzano
- 6 Polo ricreativo-sportivo Idropark - Segrate
- 7 Area Cascina Vergani - Gorgonzola
- 8 Tecnoparco -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



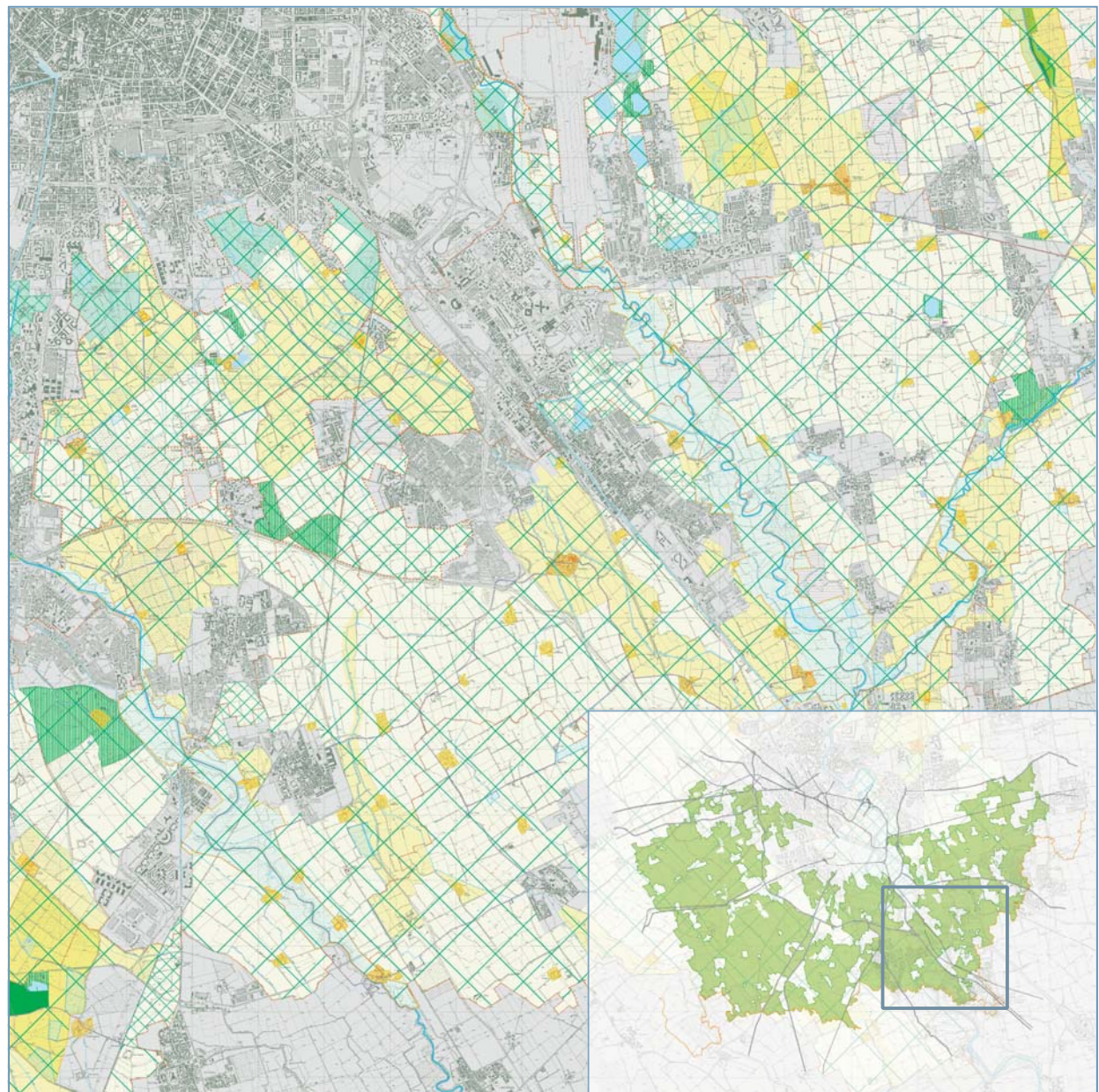
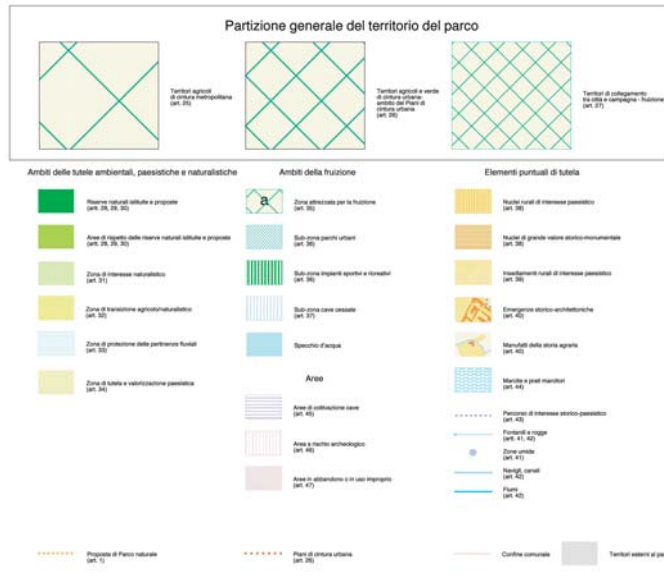


Le immagini pubblicate in questa e nella pagina precedente sono gli estratti per il territorio qua considerato della tavola n°4 e n°1 del PTCP oggi vigente. La prima tavola definisce il quadro complessivo del progetto per l'ambiente: ad esempio la rete ecologica nelle sue diverse declinazione; le zone "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 Agricolo Sud Milano

Il territorio del Parco Agricolo Sud Milano è composto da tre sistemi cui corrispondono specifiche tutele e modalità d'uso all'interno delle norme del PTCP del parco. Il sistema dei territori agricoli di cintura metropolitana individua gli ambiti delle tutele ambientali, paesistiche e naturalistiche, il sistema dei territori di cintura urbana definisce gli ambiti della fruizione, il sistema di connessione città-campagna individua invece gli elementi puntuali di tutela sia naturalistici che storico-architettonici. Oltre che le opere di sistemazione agraria, la rete dei canali irrigui, le siepi e i filari che si affiancano agli elementi naturalistici di maggior pregio, presenti nelle zone di fontanili e nelle residue zone boscate. Sono sottoposte a specifica tutela presenze monumentali quali: Viboldone, Rocca Brivio, Mirazzano, Castello di Peschiera B., C.na Sarzazzo, Calvenzano, Conterico.





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 Sud - Est: l'immagine interpretativa - progettuale emersa dal Progetto strategico

Il Piano Strategico riconosce ed evidenzia un insieme di valori e caratteri specifici del Sud - Est Milanese, un territorio nel quale è ancora possibile individuare un limite preciso tra edificato e spazi aperti agricoli e



naturali, e che rappresenta la porta di accesso da Sud alla regione urbana milanese: un territorio in cui eccellenze della città della residenza e del lavoro e un nuovo paesaggio naturale si accostano ancora senza confondersi. Un territorio percorso, in prospettiva, da grandi infrastrutture (la nuova tangenziale, la Paullese desemaforizzata, il prolungamento della metropolitana, l'intensificazione del trasporto regionale lungo le linee ferroviarie) che creano nuove ed eccezionali condizioni di accessibilità e di sviluppo, e che, per questo, deve immaginare il proprio futuro senza negare le qualità oggi presenti.

Le proposte del bando "Città di città"

Alla scadenza del 31 maggio 2006, data di chiusura della prima fase del Bando "Città di città", sono state presentate, in quest'area 9 proposte, distinte tra 3 buone pratiche e 6 idee progettuali. I proponenti sono amministrazioni comunali e associazioni 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. Se le proposte non sono molte, a fronte delle oltre 400 pervenute complessivamente, si caratterizzano per la capacità di interpretare condizioni specifiche di questo territorio e per l'alto grado di innovatività, concentrandosi prevalentemente sui temi *dell'ambiente e della mobilità sostenibile, dello sviluppo urbanistico sostenibile, delle dotazioni di servizi e spazi per la cultura e i giovani.*

Le candidature pervenute trattano di *progetti di paesaggio puntuali* (aree centrali di San Donato, parco dei Giganti) e *progetti estesi e legati ad una visione di rete* (Muzza da vivere e parco territoriale del Lambro), *progetti di mobilità sostenibile* (in bici a

San Donato, e a scuola in bicicletta di Cerro al Lambro), *regole per l'edilizia pubblica ecosostenibile*. Ciò che emerge dalle proposte progettuali e dalle buone pratiche è la possibile integrazione tematica e territoriale.

Bando, iniziative locali e visione strategica d'insieme

In che modo le proposte progettuali e le buone pratiche emerse dal bando si rapportano con l'immagine progettuale proposta dal progetto strategico?

Il Sud-Est milanese rappresenta un **possibile territorio delle differenze nella qualità**, un territorio intensamente abitato che, in prospettiva, grazie alle nuove condizioni di accessibilità, potrà accogliere **imprese e capitale umano**, all'altezza della sua storia, ma anche **nuovi abitanti residenti** offrendo l'opportunità di risiedere e lavorare in contesti accessibili, prossimi a spazi verdi, rispondendo alla domanda di **modelli abitativi innovativi**, alternativi alla città consolidata. Città dal carattere molto diverso (dall'alta qualità di San Donato al quadro problematico di San Giuliano, dalla centralità storica di Melegnano alla nuova città lineare della Paullese) si dispongono intorno ad un cuore di spazi verdi agricoli e naturali e piccoli centri, attraversato da Lambro e Muzza.

Le candidature pervenute, valorizzando i temi dello sviluppo e della mobilità sostenibili e la qualità dei servizi, sembrano muoversi in una direzione coerente con questa visione. Pur isolate e specifiche, hanno requisiti e caratteristiche tali da rappresentare un segnale (culturale ancor prima che operativo) di predisposizione all'innovazione ma anche la concretezza per produrre possibili azioni di grande rilevanza e tali da interessare il territorio nella sua estensione. Ciò che ovviamente, per la loro natura, le proposte non sono in grado di restituire è una visione strategica complessiva che tratti il tema delle relazioni del Sud

Est con il resto della Regione Urbana nel suo insieme. Il Progetto Strategico può contribuire a rispondere a questa necessità, che trova il suo naturale sviluppo nei lavori per i Piani d'Area del PTCP. Nella visione proposta dal progetto Città di Città il Sud-Est milanese, può costituire il limite e **l'affaccio di qualità verso gli spazi aperti della pianura irrigua** e, nel contempo, **la porta di accesso da Sud alla regione urbana**. Chi giunge a Milano deve poter cogliere la **qualità del paesaggio naturale e del paesaggio urbano**, anche grazie al fatto che l'uno e l'altro si accostano senza confondersi: un paesaggio composto da **territori agricoli** percorsi da **siepi e filari** che ne ricostruiscono la continuità, da un **parco forestale** che si sviluppa **lungo il Lambro**, da **insediamenti residenziali di qualità**, da **borghi**, castelli e abbazie, da **palazzi per uffici** di grande bellezza, da **ambiti produttivi riqualificati**. Questa condizione può essere perseguita solo introducendo elementi d'innovazione che strutturino il territorio **rafforzando le relazioni tra le conurbazioni lineari e il cuore agricolo e naturalistico**: elementi che attengono alla **cooperazione sovracomunale nelle politiche urbanistiche**, quali il potenziamento dei **collegamenti locali**, **l'integrazione dei servizi** relativi alla formazione, alla scuola e alla cultura, la **riqualificazione diffusa delle aree produttive e agricole degradate**.

