



IL PROGETTO CHE NON C'È

LINATE, SEGRATE E IDROSCALO, RIQUALIFICAZIONE E RICOMPOSIZIONE

STUDENTE:

MATTIA GIACINTI

RELATORE:

ARCH. MASSIMO NOVATI

INDICE

INTRODUZIONE	1
Cenni storici	1
Segrate e i segratesi	2
Segrate e Milano	5
Segrate e la Lombardia	6
IL TERRITORIO	7
Cenni morfologici	7
Analisi infrastrutturale	9
Poli attrattivi	15
Mobilità	18
Sfruttamento e uso del suolo	21
Ambiti di trasformazione e scenari futuri	22
Output	24
SCHEMI PROGETTUALI	26
Identificazioni dei nuclei progettuali	26
L'Idroscalo	28
Area intermodale - Centro Smistamento Milano	30
Interessi e opportunità	32
IL PROGETTO	36
Le forme	36
Stazione Segrate FS	37
Centro Polifunzionale e Idroscalo, una connessione	39
Focus e rappresentazioni schematiche	43

INTRODUZIONE



Il comune di Segrate sorge sul confine Est della città di Milano. Il territorio è oggi luogo di residenza per circa 33mila individui. Prevalentemente conosciuto a livello nazionale per la presenza di studi televisivi, Segrate accoglie alcune delle eccellenze industriali italiane, vantando un efficiente supporto alla logistica, una prossimità con i maggiori nodi della mobilità re-

gionale e nazionale, infine sfruttando l'estrema vicinanza con il capoluogo Lombardo.

Stessi principi sono alla base del suo sviluppo residenziale, che più che per la presenza di importanti poli industriali, si è basato sul principio di delocalizzazione della popolazione al di fuori dell'abitato urbano, in un contesto dove verde e ambiente la fanno da padroni. Nel secondo dopoguerra, grazie anche a investimenti di imprenditori edili, Segrate triplica in pochi anni il numero dei suoi abitanti, promuovendo la nascita di nuovi quartieri residenziali dove la qualità del vivere e il rapporto delle forme con l'uomo sembrano le guide delle trasformazioni.



Cenni storici

All'inizio del nostro secolo Segrate aveva circa 2000 abitanti, tutti dediti all'agricoltura. In seguito vennero create cave di ghiaia e sabbia per materiali edili e per formare la massicciata della linea ferroviaria che ancora oggi taglia il territorio comunale ma soprattutto, tra il 1927 e il 1930, per creare l'idroscalo (in parte nel comune di Peschiera Borromeo), vasto bacino artificiale per l'ammarraggio degli idrovolanti. Attualmente l'idroscalo è al centro di una zona ricreativa (Il parco azzurro) di proprietà della Provincia di Milano. A fianco dell'idroscalo sorse l'aeroporto Forlanini: la stazione aeroportuale è nella frazione di Novegro. Nel 1925 si iniziò a costruire il quartiere di Lavanderie, ad opera di una cooperativa di lavandai di Milano; nel 1961 Segrate aveva 6950 abitanti. Pochi anni prima era iniziata la costruzione del centro residenziale Villaggio Ambrosiano. Nel decennio suc-

cessivo scompaiono quasi tutte le grandi cascate per far posto a grandi insediamenti residenziali, come Milano 2 e San Felice, e del produttivo come (solo per maggiori) Mondadori, IBM, 3M, oltre al gruppo Fininvest — Canale 5 che ha parte dei suoi uffici a Milano 2. Negli anni '80 la previsione dell'apertura del grande centro doganale presso la ferrovia portò all'insediamento di numerose aziende di trasporti e alla costruzione del grande centro per il terziario avanzato denominato Milano Oltre. Al 31 dicembre 2005 a Segrate risultano 33531 residenti.

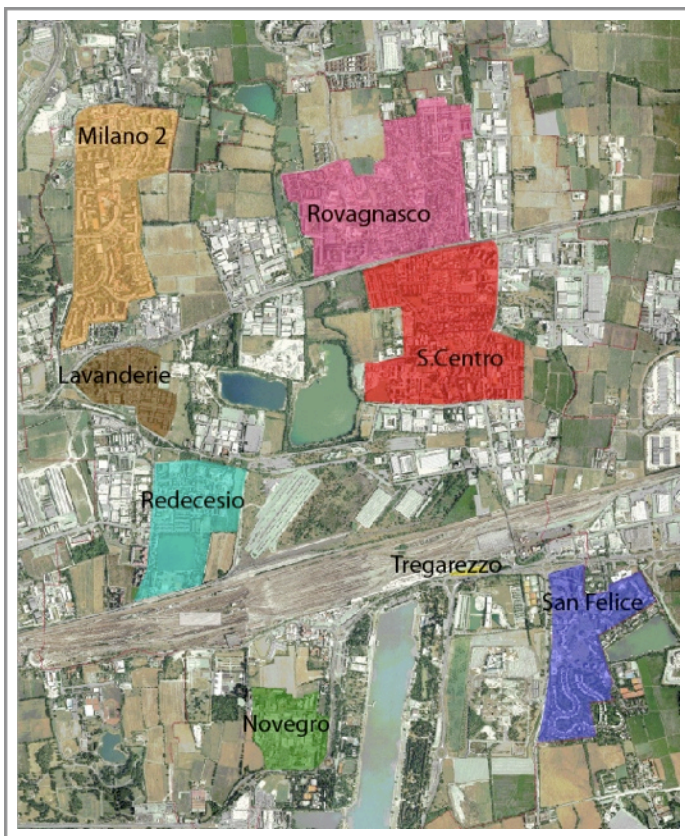
Nelle sue aziende trovano occupazione circa 15000 dipendenti nei vari settori. Parallelamente alla crescita demografica e di attività, il territorio vede negli anni un forte sviluppo infrastrutturale. Il territorio comunale che si sviluppa principalmente sull'asse Nord-Sud è "sezionato" da due grossi assi stradali, la Rivoltana e la Cassanese, che insieme alla ferrovia creano non pochi problemi alla vita e sviluppo dell'intera area. Il territorio che risulta di per se già frazionato in diverse entità residenziali,



li, si trova in oltre solcato dagli assi creando così zone di difficile penetrazione, specialmente per flussi e realtà fortemente locali. Attualmente Segrate rappresenta la "porta" d'ingresso per il settore Est di Milano, servendo coloro che si trovano a raggiungere la città sia attraverso flussi veicolari che attraverso nodi di mobilità di più grande portata come ferrovia e aeroporto.

Segrate e i segratesi

Come già accennato il comune di Segrate attraversa il suo periodo di massima espansione durante gli anni sessante, in pieno boom economico Italiano. Il nuovo centro residenziale alle porte di Milano attrae rapidamente migliaia di nuovi abitanti, la maggior parte dei quali non hanno nessuno tipo di legame con questo territorio. Il motivo di tale crescita demografica è dovuto a diversi aspetti legati a caratteristiche geografiche proprie dell'area e nel contempo ad un insieme di fattori socio economici che determinavano sensibilmente la vita della popolazione a metà '900. In un territorio di circa 17 km quadrati, sviluppati principalmente su un asse Nord-Sud, si possono identificare diversi nuclei residenziali ognuno dei quali con marcate peculiarità e caratteristiche. Lavanderie, Milano2, Novegro, Redecesio, Rovagnasco, San Felice, Tregarezzo e Segrate Centro sono i quartieri che formano il comune di Segrate. Proprio questa realtà multinucleare ha determinato negli anni il formarsi di alcune problematiche che hanno sempre tenuto vivo il dibattito amministrativo-politico a livello locale.



Ognuno di questi quartieri infatti è stato sviluppato nel tempo cercando di perseguire come obiettivo principale l'autonomia dal punto di vista dei servizi e della vita di quartiere, accentuando in maniera più o meno implicita le singole vocazioni delle aree. Si vengono così a delineare delle qualità topiche per ogni frazione. Milano 2 e San Felice (espressioni delle teorie della città giardino e delle gated communities) diventano eccellenze per il territorio in materia di qualità del vivere e dell'erogazione dei servizi a livello locale.

I nuclei più periferici invece soffrono la relativa distanza dal centro storico segratese, delineandosi come aree ricettive per l'immigrazione,

principalmente italiana, di fine anni 60', manifestando nel tempo problemi di integrazione sia fisica che sociale con le altre parti del comune. Novegro e Tregarezzo in particolare risultano "distanti" dal centro amministrativo e dalle principali attività del paese, assumendo quindi ruoli marginali nel quadro di sviluppo generale. Questo ha portato quindi a situazioni critiche in materia di sicurezza e qualità del vivere per gli abitanti delle suddette aree.

Infine abbiamo le aree così dette centrali rappresentate dai quartieri di Segrate centro, Lavanderie e Rovagnasco che originatesi da storici siti cascinali oggi sono il fulcro della vita della comunità segratese sia per il tempo libero che per le funzioni amministrative e i servizi in generale.

Nonostante la loro posizione geografica i tre quartieri risultano comunque particolarmente frazionati nel loro interno sia per aspetti di tipo sociale che fisicamente distanti a livello infrastrutturale.

Questa frammentazione delle aree che compongono il comune si rispecchia anche nell'abitato presente.

Nei quartieri così definiti di eccellenza trova residenza una popolazione benestante, che negli anni ha trovato la sicurezza economica e che ha voluto decentrare la propria residenza, trovando dimora fuori dai confini di Milano, non rinunciando però ai servizi propri di una città e soprattutto alla possibilità di collegamenti che un grande abitato mette a disposizione, il tutto abitando in un contesto "verde" al di fuori della realtà caotica metropolitana. Milano 2 e San Felice infatti godono della presenza di tutti i servizi essenziali di una città, scuole, presidi di assistenza sanitaria, luoghi di culto, collegamenti diretti con il centro milanese, presenza di verde e spazi per il tempo libero (cinema, centri sociali, biblioteche...). Gli abitanti di queste aree maggiormente degli altri sentono una doppia

forza attrattiva: da una parte il centro milanese che nella maggioranza dei casi ospita i luoghi del lavoro, dall'altra il territorio segratese al quale si è legati principalmente per l'erogazione dei servizi al cittadino, quali salute e istruzione, o per lo svolgersi della vita di comunità locale. Si sviluppa perciò un senso di appartenenza che è legato per lo più al nome della propria frazione piuttosto che all'intero territorio segrate.

Situazione quasi opposta è quella in cui si trovano le frazioni di Novegro e Tregrezzo. Come detto precedentemente i due quartieri si trovano in aree marginali del comune e al contrario delle due precedenti frazioni menzionate, siamo in una situazione di scarsità di servizi e bassa qualità del vivere dovuta a diversi fattori. Innanzitutto le due frazioni sono fisicamente in prossimità, se non addirittura confinate, dalla presenza di importanti infrastrutture che attraversano il comune di Segrate: la ferrovia e la strada provinciale Rivoltana.

I quartieri sono abitati da una popolazione meno abbiente di quella di Milano 2 o San Felice e questo si rispecchia nella qualità e nelle forme dell'abitato, che si concretizza per esempio con una minore presenza di verde privato, e soprattutto con una maggiore densità abitativa. La presenza di servizi non è puntuale come nei casi esaminati precedentemente, così come per la possibilità di collegamenti diretti con il centro del comune o con il capoluogo Lombardo. Gli abitanti di queste aree, con una forte componente di immigrazione straniera, trovandosi in aree fisicamente lontane dal centro di Segrate e poco collegate con la città di Milano sono scarsamente attratti dalle polarità del comune e tendono perciò a creare delle sottopolarità locali, specialmente per quanto riguarda il tempo libero e i servizi non direttamente erogati dal comune. La tendenza sembra perciò quella di perdere i contatti con il proprio comune non per fattori relativamente positivi come per Milano 2 ma per una sensazione vicino al malessere, legato in parte all'ambiente in cui si vive.

Alla fine di questa rapida panoramica delle diverse realtà presenti nel territorio segratese possiamo collocare i quartieri centrali, Segrate centro e Rovagnasco. Sebbene di origine lievemente diversa, Rovagnasco infatti dagli anni 70 ha visto la nascita di diverse aree di edilizia popolare mentre Segrate centro è più legata a forme derivanti dalle vecchie cascine presenti una volta, entrambi i quar-



tieri godono di una situazione che sta nel mezzo tra quelle menzionate precedentemente. La presenza infatti degli uffici comunali e quindi di tutti servizi centrali, così come di aree per il tempo libero e per il commercio al dettaglio permettono di bilanciare la forte attrazione che la città di Milano esercita. In questi quartieri hanno luogo in oltre la maggior parte di attività legate al tempo libero segratese. In queste aree hanno sede gli uffici postali, le scuole principali del territorio, la stazione e tutti i maggiori vettori di collegamento con l'esterno del comune.

In questi quartieri è in oltre minore la pressione data dalla presenza di infrastrutture "pesanti" come succede per altre aree. In sostanza gli abitanti di queste aree godono di una situazio-

ne generale tutto sommato buona senza soffrire marcatamente di disagi legati specificatamente ai luoghi in cui vivono.

Per concludere è importante sottolineare l'aspetto fortemente policentrico del comune di Segrate, che al suo interno presenta situazioni fortemente differenti e che quindi necessita in maniera più o meno esplicita di un intervento di cucitura auspicabilmente sia fisica che legata a servizi e ad azioni di ricucitura sociale.

Segrate e Milano

Il territorio comunale di Segrate si trova sul confine Est di Milano. La prossimità con il capoluogo lombardo ha negli anni segnato e determinato molti aspetti dello sviluppo di Segrate. I centri innanzitutto si trovano fisicamente divisi da barriere più o meno marcate, possiamo citare la tangenziale Est che segna il confine con il quartiere di Lambrate, così come la presenza del parco Lambro nel confine Nord di Segrate o il PASM per i confini a sud del Comune.

La presenza di vaste aree verdi, parchi più o meno definiti, permette all'abitato di Segrate di mantenere demarcati i propri confini e soprattutto servono da zone cuscinetto per la continua espansione residenziale e infrastrutturale che la città di Milano esercita. L'area Est infatti risulta di grande importanza per il sistema milanese. Da qui infatti si sviluppano diversi corridoi di collegamento con il capoluogo, sia per quanto riguarda il trasporto di merci sia per ciò che concerne la mobilità degli individui. Grazie al centro intermodale, Centro Smistamento Milano, sfruttando la forte presenza e vicinanza di grandi infrastrutture, vengono spostate gran parte delle merci provenienti o dirette verso Milano. Il territorio di Segrate risulta essere un anello di intercambio tra la modalità ferro e il trasporto su gomma. Il ruolo di Segrate nei confronti di Milano diventa perciò strategico, soprattutto rispetto al quadro infrastrutturale, e ne condiziona gli indirizzi per sviluppi futuri. Segrate dunque si configura come l'ingresso a Milano, e come tale deve essere dotato di tutti i servizi e strutture che tale ruolo gli impone. Accanto a questo aspetto condizionante per la città di Segrate vi sono altri processi che invece invertono la direzione di attrazione da Segrate verso Milano. Se è vero infatti che molti dei quartieri segratesi sono dotati di tutti i servizi, la vicinanza del capoluogo milanese offre una vastità di possibilità per gli abitanti di Segrate che dal posto di lavoro ai luoghi del tempo libero, vivono e usano la città in diversi momenti e secondo diversi paradigmi. Questo tipo di interdipendenza trova conferma nei diversi progetti e servizi realizzati per aumentare il collegamento tra i due centri, stando sempre attenti a controbilanciare la forza attrattiva di Milano. Negli ultimi anni nascono nuovi collegamenti del trasporto pubblico su ferro, il passante, e si incrementano quelli su gomma, esempio ne sono i nuovi accordi con ATM. Vengono promosse nuove attività sul territorio legate al tempo libero e allo svago. Si pensi per esempio ai poli ricreativi di Novegro (Parco Esposizioni e Luna Park) o all'area dell'Idroscalo.

Dall'altra si intensificano i collegamenti su ferro per il trasporto di merci e soprattutto si riprogetta gran parte della maglia infrastrutturale principale così da poter favorire l'intermodalità e aumentare i flussi veicolari in attraversamento a Segrate. Proprio in relazione a quest'ultimo fattore si nota comunque un interessamento da parte delle amministrazioni a cercare di salvaguardare il territorio attuando soluzioni alternative per la realizzazione di nuovi tracciati infrastrutturali.

Segrate e la Lombardia

Il ruolo di Segrate rispetto al contesto regionale segue alcuni degli aspetti già citati nel paragrafo precedente. Segrate infatti per il sistema Lombardia risulta sempre essere "l'ultimo gradino" prima di entrare a Milano. Anche in relazione a sviluppi infrastrutturali futuri il comune di Segrate sarà sempre quell'anello di congiunzione tra grandi infrastrutture e rete viaria minore. La costruzione di importanti infrastrutture, quali la BreBeMi o la TEM, daranno un valore aggiunto al peso infrastrutturale dell'area. Come vedremo in seguito questi nuovi grandi assi avranno la loro congiunzione nell'area Est milanese, nelle vicinanze dei comuni di Melzo e Liscate, e di qui i flussi saranno poi diretti verso e da Milano attraverso assi locali, in particolare Cassanese e Rivoltana che attualmente attraversano e dividono il territorio di Segrate.

In un'ottica regionale è da sottolineare poi la presenza del city airport di Linate, che soprattutto in virtù degli eventi legati all'EXPO incrementerà le sue attività, aumentando i flussi di mobilità in passaggio, generando perciò differenti necessità di servizi, dal trasporto all'accoglienza. Il comune di Segrate in parte sarà coinvolto in questo processo, sia dal punto di vista dei trasporti che da quello più puramente legato a servizi per "ospiti" temporali e internazionali.

Altri elementi di forte attrattiva regionale sono legati chiaramente all'attività della logistica, se da un lato infatti la parte infrastrutturale è gestita quasi esclusivamente dalle ferrovie per il trasporto di container, dall'altra parte sono i privati a farla da padrone.

Dal momento che le merci abbandonano la ferrovia diventano di competenza dei privati. Diversi sono i vettori privati presenti sul territorio, specializzati in diversi settori della logistica, dai semplici spedizionieri fino a centri intermodali privati attraverso i quali le merci effettuano le ultime tratte su gomma.

Da aggiungere sicuramente sotto il punto di vista dell'attrattiva regionale sono le diverse eccellenze industriali presenti sul territorio. Trovando infatti particolarmente favorevole questa sinergia infrastrutturale molte società hanno posto la loro sede nel comune segratese, si trovano infatti le maggiori compagnie dell'high-tech come la Microsoft, la Symantec o la 3M; case farmaceutiche come la Roche e infine società appartenenti ad importanti gruppi come la Mondaori o Mediaset. Presenti in oltre diversi poli del terziario tra cui il progetto di Milano Oltre voluto fortemente dagli stessi realizzatori del quartiere di Milano 2.

IL TERRITORIO

Cenni morfologici

Il territorio segratese dal punto di vista morfologico presenta una situazione tipica di un paese locato alle porte di un grande centro urbano. Le forme più frequenti sono infatti quelle dell'abitato, aree residenziali, che sostanzialmente si possono dividere in tre categorie: la villetta mono o bi-familiare, la palazzina di 3-4 piani ed infine i grandi edifici residenziali.

Il territorio è stato modellato negli anni anche grazie alla continua nascita di quartieri residenziali. I nuclei principali sono spesso delimitati da barriere fisiche, infrastrutture, che ne arginano l'espansione, ma soprattutto che ne delimitano le forme. Si trovano così a Nord della Cassanese i quartieri di Milano 2 o Rovagnosco, caratterizzati da forme altamente specifiche e diverse. A sud della ferrovia trovano sede i quartieri di San Felice, le cui forme richiederebbero un approfondimento speciale, cosa che in questa sede non è di principale interesse, e il nucleo di Novegro. La scelta delle diverse forme, esempio delle quali sono le foto riportate, risiede spesso nella vocazione stessa del quartiere.



Le forme del costruito



La mappa a fianco riporta l'analisi territoriale secondo le diverse funzioni sparse sul territorio. Si configurano così i principali quartieri residenziali evidenziati in colore arancione, i distretti industriali, in marrone, per lo più dislocati in prossimità delle grandi infrastrutture e infine i poli del terziario evidenziati con il colore blu. Vengono poi evidenziate in verde le aree che in accordo con i documenti ufficiali risultano non urbanizzate, terreni agricoli o verde vincolato a parco. Infine le aree abbandonate o definite interstiziali, aree per le quali

sono previste trasformazioni o progetti di sviluppo. Come emerge anche dall'analisi dei documenti comunali queste aree interstiziali o in via di trasformazione risultano particolarmente strategiche in relazione soprattutto alla loro posizione. Si tratta principalmente di aree perimetrali o nel caso specifico dell'area dell'ex dogana, di zone a ridosso di importanti aree infrastrutturali. Questo le rende oggetto di grandi attenzioni, in primis per il loro potenziale valore se ridestinate ad altre funzioni, come nel caso dell'area della dogana, in secondo luogo per la loro funzione di "cuscinetto" rispetto all'espansione degli abitati circostanti, in particolare quello della città di Milano. Elemento importante della morfologia di Segrate è la contrapposizione tra l'asse Nord-Sud, sviluppato attualmente attraverso il verde, se pur non completato nell'area della ferrovia, e i tre principali assi infrastrutturali che attraversano il comune. Come emerge dalla mappa attualmente il territorio è solcato da due importanti assi viari, Cassanese e Rivoltana, e dalle linee ferroviarie dedicate sia al trasporto di persone sia al trasporto di merci. La presenza di questi importanti assi ha da sempre impegnato le amministrazioni comunali nella formulazione di valide soluzioni per l'abbattimento in termini di accessibilità di queste barriere. Così, se per gli assi Cassanese e Rivoltana sono organizzati diversi passaggi o intersezioni a raso, con regolazioni semaforiche, più ostico risulta il "passaggio" fisico di mezzi e persone oltre la ferrovia. Unico passaggio attualmente presente è il così detto "Ponte degli specchietti", chiamato così per le sue dimensioni, un ponte costruito nel dopoguerra con una sola corsia per senso di marcia e sprovvisto di passaggi per pedoni o biciclette. Negli ultimi anni per far fronte alle difficoltà di circolazione legate a questo passaggio è stata costruita una piccola passerella ciclopedonale che corre parallelamente al ponte.

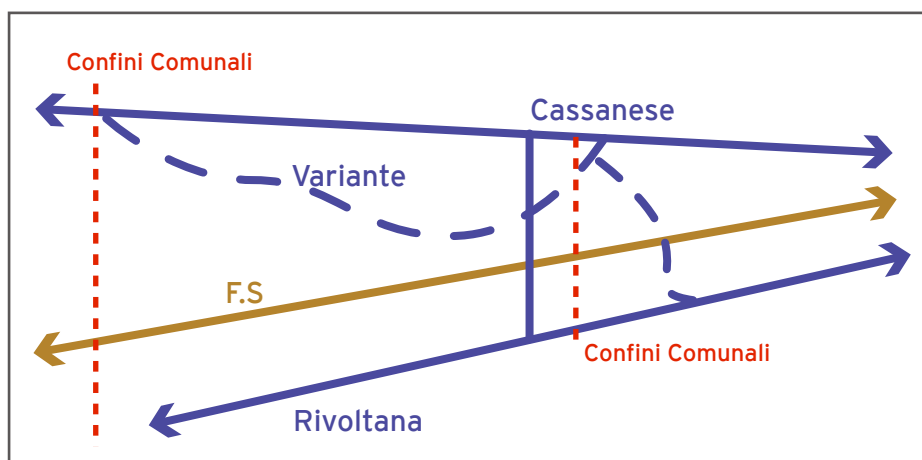


Ponte degli specchietti e passerella pedonale

Così come risulta evidente anche dalle immagini il ponte non sembra assolutamente soddisfare la necessità di scavalco del sedime ferroviario sia dal punto di vista veicolare che da quello pedonale.

Analisi infrastrutturale

Sin dalle prime battute è stata posta enfasi sul tema infrastrutturale. Se da un lato infatti il territorio è fortemente caratterizzato dalla presenza di grandi assi infrastrutturali dall'altro è importante effettuare un'analisi delle infrastrutture in termini di tempi futuri. Come si andrà a evidenziare infatti il Comune di Segrate vedrà negli anni la costruzione di importanti nuove infrastrutture, di interesse non soltanto locale, che modificheranno sensibilmente l'assetto attuale del territorio. Oltre a questa prima divisione basata sulla temporalità bisogna anche aggiungere un tipo di classificazione basata sulle caratteristiche stesse degli assi, si possono perciò individuare infrastrutture per la gomma e infrastrutture per il ferro, dove a sua volta possiamo ancora dividere in trasporto su ferro di merci o di persone.



Prendendo come spunto lo schema sopra riportato possiamo perciò classificare le principali infrastrutture attualmente presenti sul territorio:

NOME	TIPO	FERRO	GOMMA
S.P Cassanese	Strada Provinciale ad alta percorrenza		X
S.P Rivoltana	Strada Provinciale ad alta percorrenza		X
S5-S6	Passante ferroviario-Trasporto persone	X	
Milano Smistamento	Area per l'intermodalità	X	

Il territorio segratese è perciò interessato dall'attraversamento di due grandi assi viari e da un fascio di binari che servono sia al trasporto di persone che al trasporto di merci. In fase di realizzazione è la cosiddetta "viabilità speciale", asse viario in variante all'attuale Cassanese, e conseguentemente un nuovo collegamento bretella tra l'asse Rivoltana e Cassanese. Riguardo a questi due ultimi collegamenti i dati disponibili sono ancora abbastanza sommersi anche se comunque si può delineare un quadro comunque abbastanza preciso di come incideranno sull'equilibrio territoriale. La variante

cassanese, la cui storia è legata da anni alla vocazione logistica del territorio, viene progettata come un asse interrato ma a cielo aperto, che dallo svincolo della tangenziale Est Lambrate dirige il traffico pesante al di fuori della viabilità locale segratese, ricollegandosi, come emerge dallo schema, al tracciato principale dopo i confini comunali e precisamente nel territorio del comune di Pioltello. La storia della viabilità speciale è in oltre strettamente collegata con la realizzazione progettuale dell'area dell'ex dogana. Essendo infatti materialmente inquadrata come "oneri di urbanizzazione" la si è sempre posta come lasciapassare per la realizzazione di nuove volumetrie all'interno dell'area. Come vedremo in seguito, la probabile realizzazione di un nuovo polo commerciale nell'area doganale ha favorito l'inizio dei lavori per la costruzione del nuovo asse che ovviamente avrà un duplice valore: dirottare il traffico non locale al di fuori della rete cittadina Segratese e facilitare i collegamenti tra i poli logistici presenti o con i futuri poli commerciali in fase di progettazione. Lo schema riportato sotto, estratto di documenti informativi comunali, mostra chiaramente come il doppio significato sia chiaro. Essa infatti andrà a bypassare l'attuale tratto di cassanese che attraversa e divide il comune, creando così le basi per un'unione fisica dei quartieri segratesi, e grazie ai diversi innesti dedicati andrà appunto a servire quelle aree attualmente adibite a logistica che gravano pesantemente sul sistema viario di Segrate.

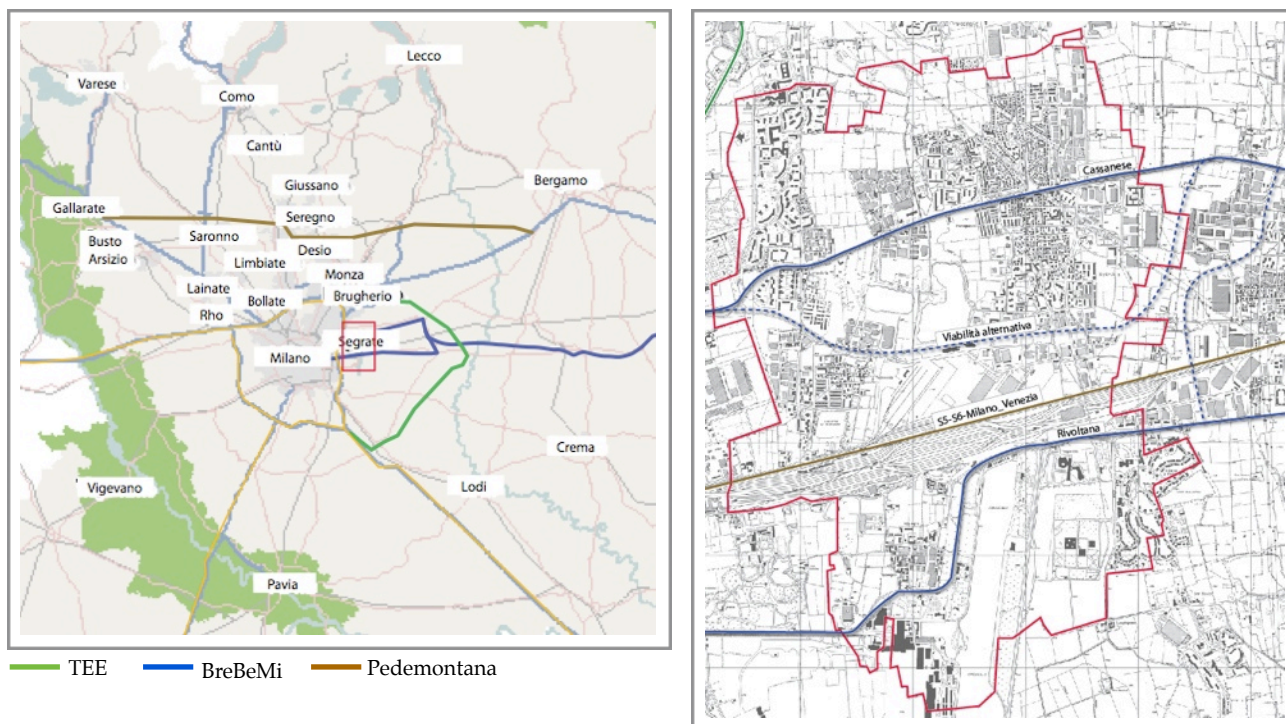


Più complesso risulta a questo punto creare un'immagine precisa di come sarà il quadro infrastrutturale dell'abitato di Segrate in un futuro prossimo, pensiamo per esempio al 2020, anno nel quale dovrebbero essere finiti i cantieri per la costruzione di 3 grandi infrastrutture:

-BREBEMI -TEEM -PEDEMONTANA

Se infatti il presente infrastrutturale è caratterizzato da assi che attraversano il territorio con i loro flussi, il futuro sarà invece caratterizzato dalla prossimità fisica o effettiva di grandi infrastrutture di

scala regionale. Le tre grandi opere elencate infatti non interesseranno fisicamente l'area comunale ma con i loro tracciati indirizzeranno nuovi flussi all'interno del sistema segratese. Importante in



questo senso è anche lo stretto rapporto con la città di Milano. Segrate, così come appare dai documenti preliminari inerenti il PGT, viene individuata come la futura porta Est per il capoluogo lombardo. Attraverso il sistema viario comunale infatti si accederà fisicamente alla città di Milano. In un futuro non molto prossimo infatti la barriera Est di Milano sarà idealmente spostata all'altezza dei comuni di Melzo e Liscate, area nella quale avverrà l'incrocio fisico della BreBeMi e della futura TEE. Da qui i flussi verranno poi incanalati verso la città attraverso i due assi segratesi già menzionati: Cassanese e Rivoltana. Di seguito viene riportata una rappresentazione schematica di come si disporranno materialmente questi diversi assi.

Prendendo in particolare attenzione gli assi della BreBeMi e della TEE è importante analizzarne preventivamente gli effetti, valutarne le implicazioni con il territorio ed infine calibrare le adeguate soluzioni migliorative che verranno messe in campo in materia di mitigazione delle opere e adeguamento dell'esistente. Soprattutto in riferimento ai dati disponibili sul progetto BreBeMi si possono individuare le soluzioni reali messe in campo. Se da un lato il comune di Segrate sembra in un certo senso ignorare la presenza della BreBeMi, quantomeno in riferimento ai dati relativi al PGT, dall'altro BreBeMi precisa in maniera specifica, seppur non menzionando attentamente il comune di Segrate, le soluzioni di potenziamento e mitigazione previste per gli assi Cassanese e Rivoltana. Per quanto riguarda il primo, asse Cassanese, la stipula di un accordo programmatico ha permesso di siglare le responsabilità attuative e gli obiettivi identificati per l'area. Di seguito si riporta dal

Gazzettino ufficiale della Regione Lombardia l'estratto relativo all'avvenuto Accordo di programma:

“ Che la Giunta Regionale, con delibera 2 febbraio 2007, n.8/4055 e successiva deliberazione 11 luglio 2008, n.8/7600, ha deciso, ai sensi della l.r. N. 2 del 14 marzo 2003 <Programmazione negoziata regionale>, di promuovere la procedura di Accordo di Programma, in variante al PRUG vigente, per la definizione e il coordinamento degli interventi conseguenti alla realizzazione degli insediamenti commerciali previsti nel comune di Segrate ed il connesso adeguamento del sistema della mobilità della zona Linate-Idroscalo con la definizione degli interventi infrastrutturali connessi alla localizzazione dell'insediamento polifunzionale all'interno delle aree ex Dogana”

Il 25 febbraio 2009 Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Segrate e Gruppo Immobiliare IBP hanno sottoscritto un accordo di programma che prevede da un lato lo sviluppo immobiliare dell'area ex-dogana a Segrate e di altre aree in prossimità della Rivoltana e dell'aeroporto di Linate, dall'altro la realizzazione del secondo lotto della Cassanese, interessante l'abitato di Segrate, nonché il potenziamento della Rivoltana. In ultimo viene citato dai documenti programmatici un ultimo lotto, di raccordo, in corrispondenza del confine con il comune di Pioltello, che rientra tra le opere di competenza del concessionario della nuova autostrada BreBeMi. E si arriva quindi alla delibera comunale del 17 aprile 2009 di cui viene riportato un estratto:

(...)

CONSIDERATO CHE

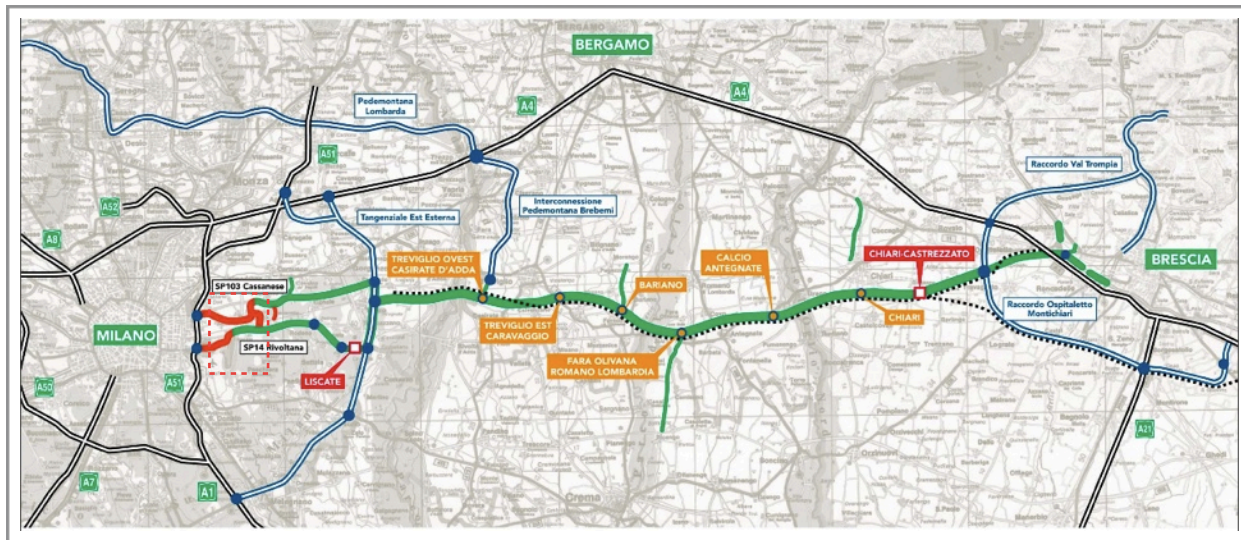
la realizzazione del centro commerciale, quale parte integrante dell'Accordo di Programma, contribuirà al raggiungimento di obiettivi di riqualificazione territoriale ed infrastrutturale che, inoltre, contribuirà in particolare: **a) al finanziamento e la realizzazione dei tratti della Cassanese bis, che costituiscono un'opera infrastrutturale di interesse strategico;**

(...)

DELIBERA

1. di esprimere, per le motivazioni di cui alle premesse che qui si intendono integralmente riportare e che costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto, parere favorevole relativamente alla domanda presentata dalla società I.B.P. International Business Park S.r.l. avente ad oggetto la richiesta di autorizzazione per la rilocalizzazione con contestuale ampliamento di un Centro Commerciale da ubicarsi in località area ex Dogana, con superficie di vendita di 99.000 mq. di cui 84.000 mq. per settore non alimentare e 15.000 mq. per il settore alimentare su una s.l.u. di 189.000 mq.;

L'ambito cassanese è per cui definito e in fase di realizzazione. Il traffico pesante, sia in uscita che in entrata, con distanze percorse maggiori di quelle locali verrà deviato ed incanalato nella nuova



viabilità speciale. In questo tracciato dall'abitato di Pioltello, ad Est di Segrate, i flussi saranno incanalati e diretti verso la città di Milano, dove attraverso il rinnovato svincolo di Lambrate si potranno immettere nel sistema urbano milanese o accedere al sistema Autostradale.

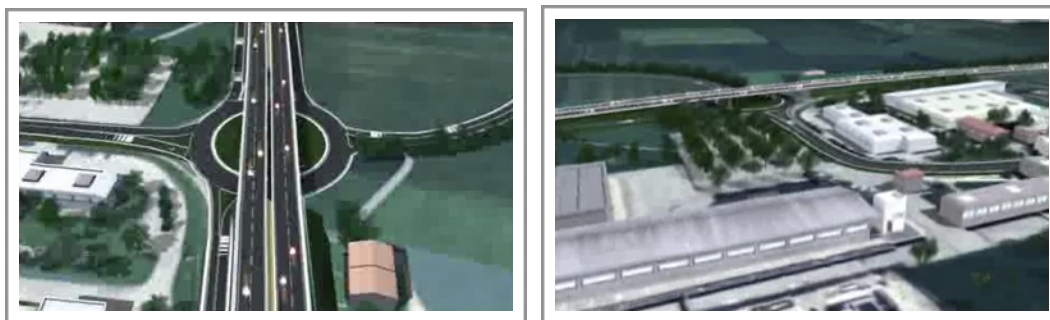
Affrontato il problema cassanese rimane da sciogliere il nodo legato allo sviluppo infrastrutturale dell'altro asse strettamente legato alla futura BreBeMi e cioè la Rivoltana. Il potenziamento dell'asse Rivoltana risulta presente negli accordi programmatici presi da amministrazioni locali con i privati che andranno ad intervenire nell'area Ex Dogana. Ma è più importante spostare in questo momento il baricentro dell'attenzione verso la grande infrastruttura della BreBeMi. Di seguito viene riportato dai documenti del progetto BreBeMi una visione schematica del tracciato per proseguire con il breve approfondimento riguardo all'asse Rivoltana.

...Con il secondo percorso scendendo verso sud lungo la Tangenziale fino allo svincolo di Comazzo, si svolgerà ad ovest, riprendendo l'ultimo tratto della Brebemi (a sud di Liscate), che, dopo la Barriera di esazione di Liscate, proseguirà, dapprima connettendosi alla SP della Cerca attraverso uno svincolo a rotatoria su due livelli e raggiungendo poi la SP14 Rivoltana anch'essa interamente riqualificata a due corsie per senso di marcia fino a Milano.

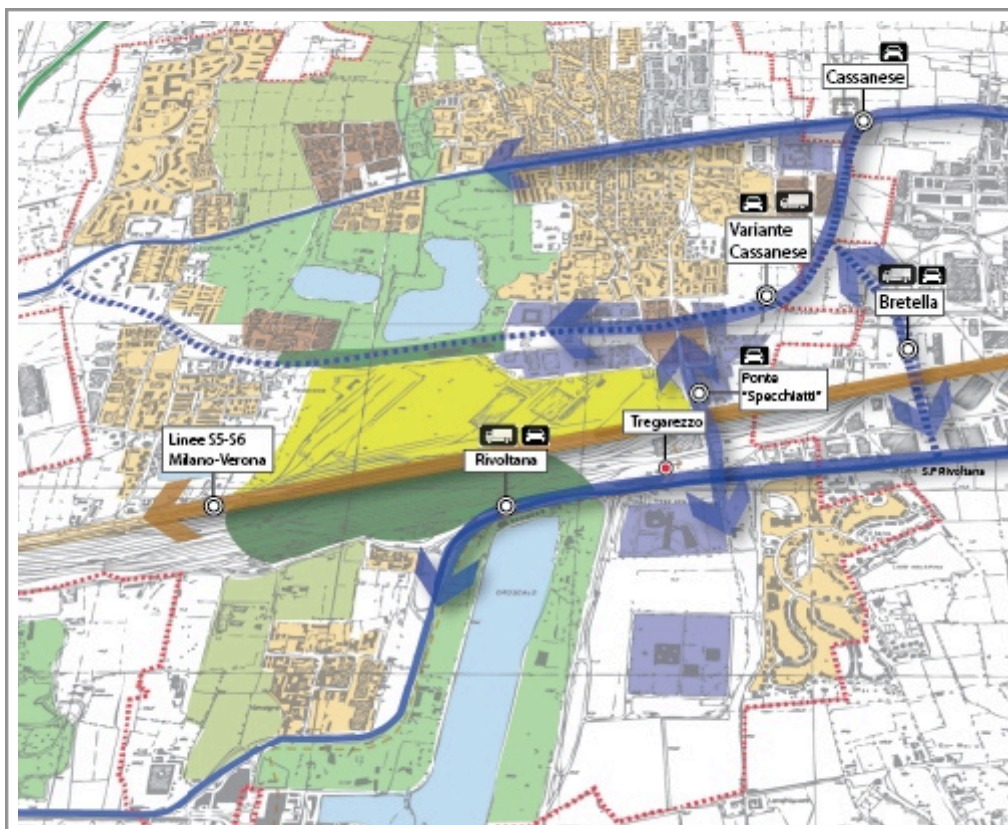
I citati potenziamenti relativi all'asse rivoltana non vengono ancora definiti precisamente. A rallentare il processo infatti è una vicenda nodale legata all'infrastruttura e cioè l'abitato di Tregarezzo. Come presentato all'inizio del lavoro, Tregarezzo è un piccolo agglomerato di case situate a ridosso tra la Ferrovia e l'asse della Rivoltana.



Come si diceva non è disponibile un progetto definitivo di come verrà organizzata la riqualificazione della rivoltana ma secondo indirizzi dal PGT di Segrate e seguendo i dettagli forniti da BreBrMi sembra affacciarsi l'idea della realizzazione di una sopraelevata che corra sull'attuale sede della Rivoltana portando però al suo interno il traffico pesante diretto da Liscate verso Milano e viceversa. Seppur non esistano precisi riferimenti progettuali è possibile cogliere alcuni di questi elementi attraverso le pubblicazioni effettuate da BreBeMi, di cui di seguito si riportano degli esempi. Per concludere quindi si riassume schematicamente la situazione infrastrutturale arricchita degli elementi futuri e passati, emergenti e di valore, che caratterizzerà lo sviluppo di Segrate.



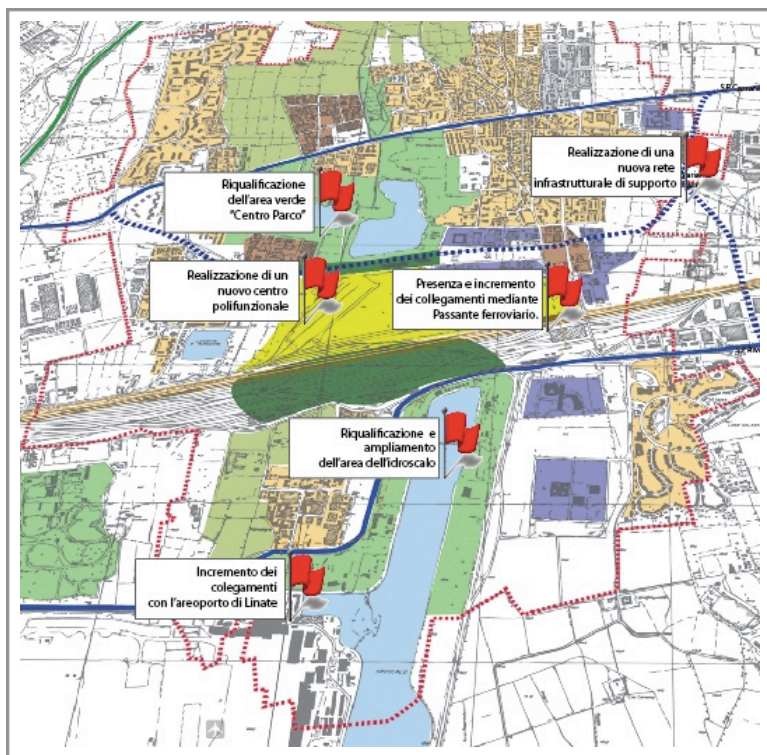
Nello schema sono rappresentate assieme in forma semplificata tutte le trasformazioni infrastrutturali che interesseranno il territorio. Riassumendo per concludere questo argomento si può notare come i 4 assi principali divideranno il territorio.



Poli attrattivi

Una parte fondamentale di questa prima sezione d'analisi riguarda l'individuazione e la messa a sistema degli elementi che per la loro portata e il loro utilizzo risultano essere delle puntualità di cruciale importanza. Si parla perciò di poli attrattivi realizzati, in fase di progettazione o in previsione futura. Soprattutto al fine di concludere il momento di analisi con una ricomposizione degli elementi caratterizzanti del territorio è importante individuare le vocazioni e le potenzialità di queste attrattive e eventualmente poi passare ad uno studio sulla possibilità della messa a sistema. A questo punto della trattazione possiamo dire che le maggiori attrattive sono già state più o meno menzionate si passa per cui ad un'elencazione iniziale di quelle che vengono riconosciute come principali:

NOME	TIPO
Viabilità Alternativa	Progetto infrastrutturale , realizzazione di un bypass della sede attuale della S.P Cassanese.
Stazione Segrate FS	Nodo della mobilità metropolitana e regionale.
Area Ex-Dogana	Progetto di riqualificazione dell'area per la realizzazione di un centro polifunzionale.
Idroscalo	Riqualificazione e ampliamento dell'area.
Areoporto di Linate	Ampliamento delle connessioni grazie alla futura linea di metropolitana e la realizzazione di un nuovo collegamento con Segrate.
Centro parco	Progetto verde di riqualificazione dell'area nel centro del Comune di Segrate.



Sorvolando sulle caratteristiche della viabilità speciale di cui si è già largamente discusso si può cominciare la trattazione dell'argomento soffermandoci sulla stazione FS di Segrate.

La Stazione di Segrate, di recente costruzione, è composta da 4 binari funzionanti che servono le linee dell'alta velocità Milano-Venezia e contemporaneamente le due linee S5-S6 del sistema di Passante Ferroviario. La stazione di Segrate permette di raggiungere punti della rete ferroviaria ben distanti dal Comune e in un periodo limitato di tempo. Immette nel contempo all'interno del sistema di

trasporto pubblico milanese permettendo così l'intercambio con il sistema della metropolitana o con i mezzi di superficie. Attualmente risulta essere un nodo importante del sistema di TPL del comune di Segrate, collegandolo facilmente a poli geograficamente opposti rispetto al capoluogo Lombardo, e risultando un punto di arrivo per il raggiungimento di altri importanti nodi presenti come appunto l'area dell'idroscalo. In ultimo potenzialmente se ne aumenta l'importanza data la volontà di realizzare un nuovo mini asse di collegamento con l'aeroporto di Linate , il quale a sua volta sarà collegato tramite la metropolitana a Milano.

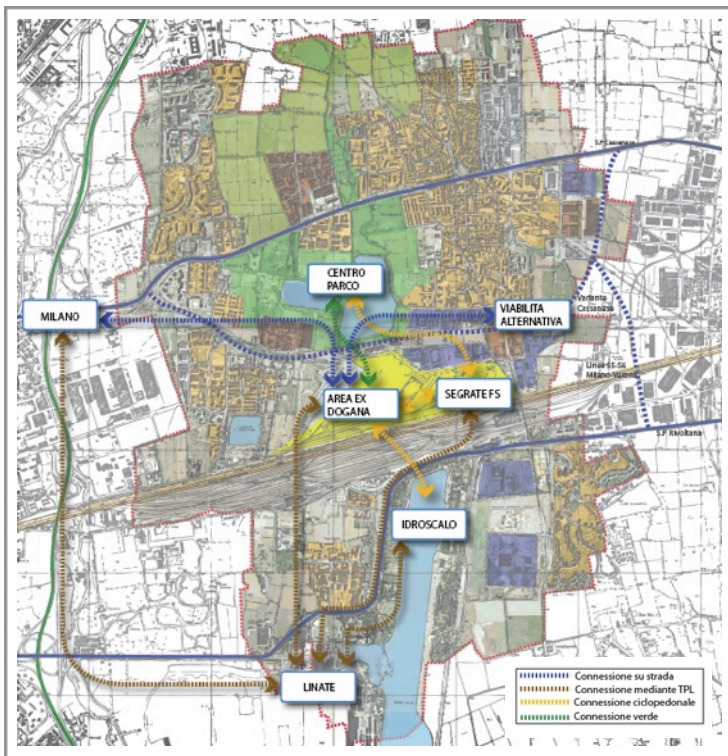
Oltre che la centralità della stazione risulta fin da subito evidente l'interconnessione che le diverse aree hanno rispettivamente, prova dell'importanza intrinseca di queste località.

Si sfuma perciò sull'analisi della seconda puntualità elencata, l'area della dogana. Quest'area come vedremo più specificatamente in seguito risulta essere sede di un ambizioso progetto di sviluppo. In quest'area viene immaginato infatti un nuovo centro polifunzionale, le cui funzioni si disporranno trasversalmente e integreranno un centro commerciale con un centro business in una conca verde con ambienti attrezzati per il tempo libero e lo sport. Il progetto portato avanti da un'importante società privata del settore, la IBP, sarà anche il motore di alcune delle connessioni appena citate. Sarà infatti ad opera dell'operatore privato la realizzazione di buona parte della viabilità alternativa, così come sarà il privato a realizzare i collegamenti con l'aeroporto e con l'idroscalo. L'arrivo di un nuovo polo multifunzionale in oltre aumenterà i flussi e i carichi in entrata a Segrate e questo probabilmente potrebbe portare ad una riqualificazione della stazione FS che potrebbe quindi diventare uno dei principali vettori di connessione con l'area.

Di grande prossimità a quest'area è l'idroscalo che rappresenta l'eccellenza provinciale in materia di aree per sport, ricreazione e tempo libero. L'area dell'Idroscalo , grazie agli accordi presi a novembre 2010 tra Regione, Provincia e comuni di Segrate e Peschiera, sarà coinvolto in un progetto di ampia riqualificazione dell'area mediante l'ampliamento dell'area stessa e la realizzazione di nuove strutture ricettive.



Per Segrate risulta essere un'infinita possibilità di sviluppo e attrattiva in materia di verde ricreativo. Da sottolineare è come i lavori di riqualificazione siano stati precisamente inquadrati nel tema EXPO 2015, facendo riferimento ad un concetto di creazioni di nuovi poli virtuosi, in questo caso in materia di verde, non solo nelle aree predisposte per l'esposizione ma soprattutto in aree decentrate di grande ricettività. Si pensi per esempio alla centralità di quest'area in relazione alla presenza del city-airport di Milano, Linate, che nello scenario del 2015 sarà perfettamente collegato con la rete della metropolitana e che in maniera imprescindibile servirà da punto di scalo per migliaia di



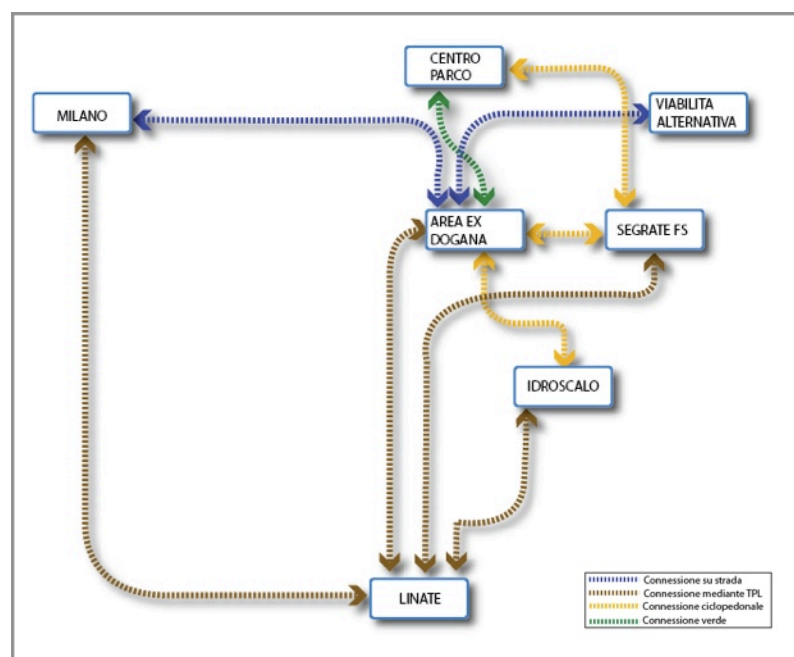
individui. Linate in questa chiave risulta essere concretamente la possibilità di attrarre nuovi flussi sul territorio segratese, che a questo punto potranno essere inseriti in un sistema plurifunzionale composto da polarità del verde, dello sport, della mobilità, del business e del tempo libero.

In ultimo vi è il centro parco, un'area più interna al Comune di Segrate, forse esplicitamente più importante per Segrate città come sistema chiuso, che rappresenterà un'eccellenza del sistema di residenza, di verde e di acqua. Risulta infatti come progetto di riqualifica di un'area prima occupata da cave per l'estrazione di sabbia,

ora occupata da specchi d'acqua che grazie ad un progetto di rinnovamento potrà accogliere un parco pubblico, una nuova area residenziale ed un sistema di percorsi ciclopedonali che completerà quello esistente.

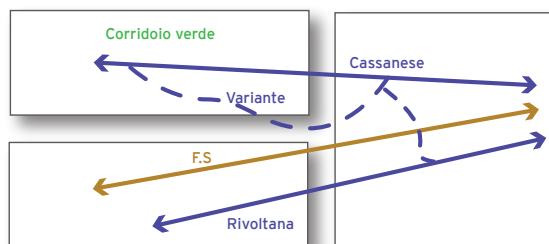
Di seguito viene riportato uno schema semplificato delle relazioni, in parte già accennate, che intercorrono tra le diverse centralità individuate. Questo tipo di schematizzazione degli elementi reali permette a questo punto di trarre le prime conclusioni che saranno la base della formulazione di una tesi progettuale. Risulta evidente come il nodo della Ex-Dogana sia centrale nella logica della messa a sistema dei diversi punti nodali. In particolare bisogna evidenziare come la realtà singolare di ogni punto causa la necessità di un collegamento dedicato, provocando così una ridondanza di collegamenti oltre che un esercizio di pianificazione della mobilità maggiore delle reali esigenze spaziali.

Le barriere fisiche o la reale mancanza di una connessione fisica tra i punti causa appunto la necessità di progettare singolarmente i collegamenti, che come da legenda si dividono in base al vettore o alla caratteristica dominante, aumentando così anche le difficoltà di gestione e canalizzazione dei diversi flussi dei percorsi.

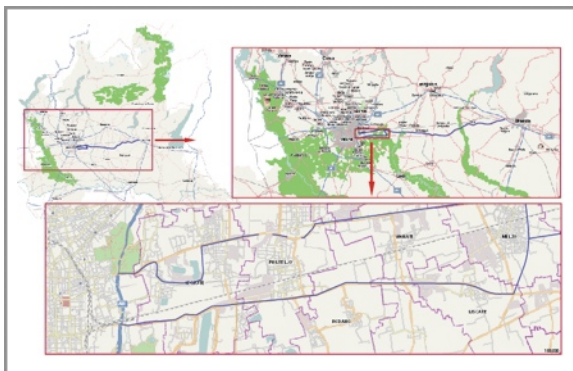
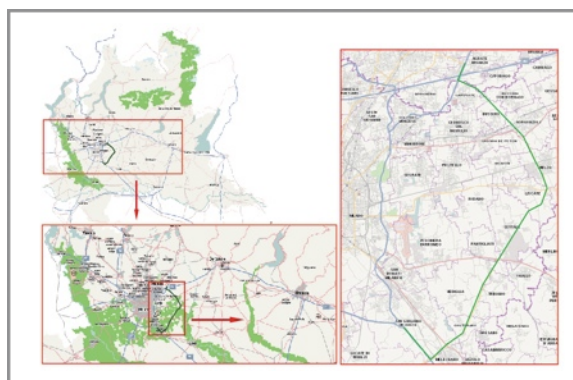


Mobilità

Il sistema della mobilità segratese si basa come sottolineato sull'interazione tra due grandi assi portanti con la rete viaria locale. Dall'asse della Cassense in particolare partono le strade locali che immettono nel sistema interno di ogni quartiere. In particolare bisogna sottolineare come a parte poche eccezioni la maglia stradale interna sia costituita prevalentemente da strade di tipo locale con una sola corsia di marcia e carichi di traffico relativamente bassi. Questa caratteristica risulta, come visto, nel momento della pianificazione di un nuovo bypass stradale, di fondamentale importanza per mantenere preservata la viabilità locale con l'insediamento di nuove importanti polarità. Partendo da un punto di vista sovralocale come abbiamo detto gli assi più importanti sono della che in futuro riorganizzeranno e struttureranno il sistema viario principale lombardo.



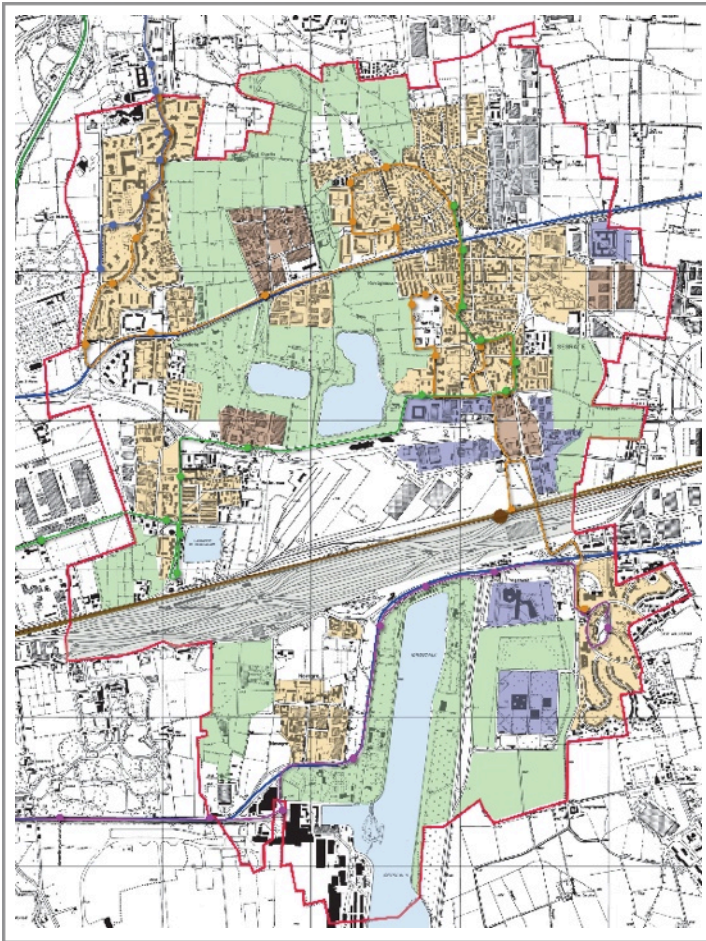
Parliamo dunque di BreBeMi, TEE e Pedemontana. I tre assi come già specificato non interessano fisicamente il territorio comunale ma ne determinano alcuni mutamenti soprattutto dal punto di vista della mobilità pesante e di quella locale. In particolare, come già sottolineato, il traffico che originato dalla BreBeMi, insieme a quello derivante



dalla futura tangenziale Est Esterna, scaricherà interamente sui due assi che terminano il loro tracciato sul Comune di Segrate: La S.p Cassenese e la S.p Rivoltana. In questo quadro si inserisce il progetto della viabilità alternativa che dovrà farsi carico della deviazione di tutto il traffico pesante in entrata e in uscita dal comune. In pratica il nuovo tracciato alternativo si innesterà a partire dal confine con il comune di Pioltello, a Est, devierà il traffico e si reinnescherà nella viabilità principale all'altezza dello svincolo tangenziale di Lambrate. In chiave di gestione della mobilità questo intervento risulta cruciale secondo due aspetti: il primo, già discusso, dello scarico di traffico pesante e il secondo rispetto alla possibilità, una volta declassata l'attuale cassanese, di riconnettere le aree centrali del comune di Segrate. In ambito

di riconnessione e viabilità risulta perciò essere il primo importante passo per lo sviluppo di scenari futuri.

Più strutturato risulta il tema della mobilità legato al trasporto pubblico. La posizione geografica di Segrate, immediatamente adiacente al comune di Milano, permette un'integrazione dei trasporti

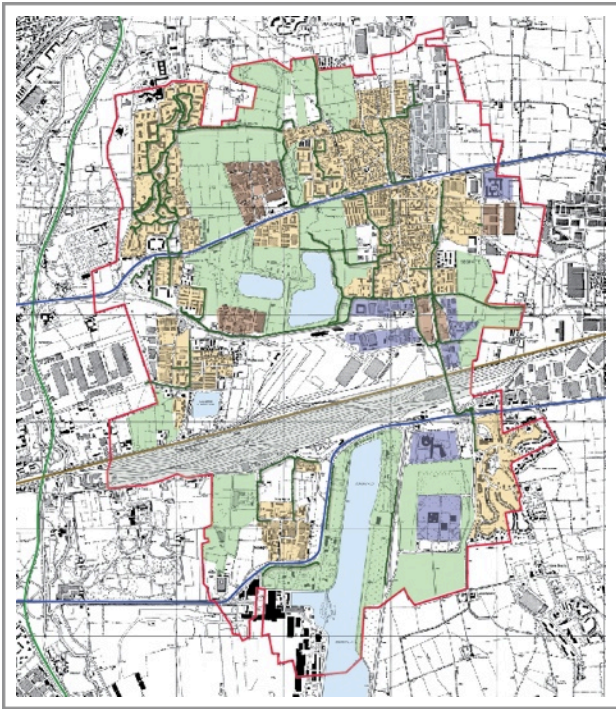


pubblici all'interno della rete milanese, favorendo perciò un servizio efficiente e che permette di raggiungere importanti nodi della mobilità in tempi relativamente brevi. Nel particolare così come da immagine riportata, si possono contare diverse linee di superficie che attraversano e collegano le diverse parti del territorio con la città di Milano. Distinguiamo perciò da linee interne come la 923 e linee di collegamento con l'esterno del comune tra cui la 73, la 924 e la 925, rispettivamente di collegamento con Linate, Lambrate e Cascina Gobba. Di strategica importanza presente e futura è poi la presenza della ferrovia con due linee del passante ferroviario e con il passaggio della linea dell'alta velocità. In particolare il passante ferroviario con le linee S5-S6 permette di collegare il centro segratese con diverse nodalità

della città di Milano e quindi con la normale rete ferroviaria. In particolare questo facilita il collegamento via ferro di importanti polarità come il polo Rho-Fiera o attraverso il cambio linea di tutti i punti più importanti della rete metropolitana milanese e della rete ferroviaria regionale. Da sottolineare in questo momento sono comunque le carenze nel servizio del trasporto pubblico in termini di prolungatezza del servizio (nella maggior parte le corse finiscono alle 23:30 circa) e nelle connessioni con il lato Sud del comune in particolare le aree oltre la ferrovia. Risulta infatti particolarmente isolato da questo punto di vista il polo dell'Idroscalo e conseguentemente l'area dell'aeroporto di Linate. Attualmente l'idroscalo è raggiungibile attraverso la linea 923 anche se non direttamente collegata con le entrate, mentre l'aeroporto risulta ancora disconnesso. A queste particolari carenze sembra comunque rispondere il nuovo PGT di Segrate insieme ad alcune iniziative di privati con forti interessi sul territorio. Si parla infatti di un collegamento diretto, tramite navetta o una più futuristica monorotaia, tra Linate, l'Idroscalo e il nuovo centro polifunzionale. Da questo sistema resta comunque ancora isolata la stazione di Segrate che attualmente come già accennato risulta sottosviluppata, in carenza di strutture di supporto, e che nonostante l'adiacenza all'area dell'ex dogana resta comunque scollegata da questo futuro sistema.

Risulta perciò fondamentale una particolare attenzione all'esigenza di mettere a sistema anche la stazione ferroviaria, in virtù soprattutto delle importanti funzionalità descritte.

Da ultimo va presa in considerazione la rete ciclabile segratese. Attualmente in forte fase di sviluppo e difficile delinearne un quadro preciso definitivo. È importante anche qui analizzare quelle che



sono le manifeste carenze nel sistema. Come accennato già per gli aspetti morfologici, anche la diffusione delle ciclovie segue le caratteristiche e le vocazioni delle diverse aree. Risulta perciò ben strutturata in questo senso Milano2 o San Felice, che grazie alla propria architettura permette libera circolazione delle biciclette, rimane però poco collegata l'area di Segrate centro così come sembrano carenti i lunghi collegamenti che seguano gli assi che attraversano il territorio. Sono in fase di realizzazione i collegamenti ciclabili sull'asse di via Rubattino e quelli sulla Cassanese. Di particolare interesse è anche qui il passaggio oltre la ferrovia che attraversa Segrate che oggi è rappresentato unicamente dalla passerella già citata a fianco del "Ponte degli specchietti".

Anche qui come detto prima sono in fase di realizzazione o di pianificazione diversi collegamenti verso l'area dell'Idroscalo, probabilmente in concomitanza dello sviluppo dell'area dell'Ex-Dogana. Per concludere questo breve focus nel campo della mobilità è utile riassumere brevemente le qualità e le emergenze delineate. Segrate sembra essere ben connessa a livello sovralocale, grazie a TPL e ferrovia e grazie ad un sistema viario presente e futuro più che efficiente. Ne fanno le spese però i collegamenti interni. Viene qui sottolineata la quasi completa mancanza di passaggi sull'asse Nord-Sud che possano valorizzare e collegare l'area dell'Idroscalo e i quartieri limitrofi di Segrate. Si segnano qui perciò degli elementi fondamentali da prendere in considerazione nel momento della pianificazione di interventi futuri.

Sfruttamento e uso del suolo



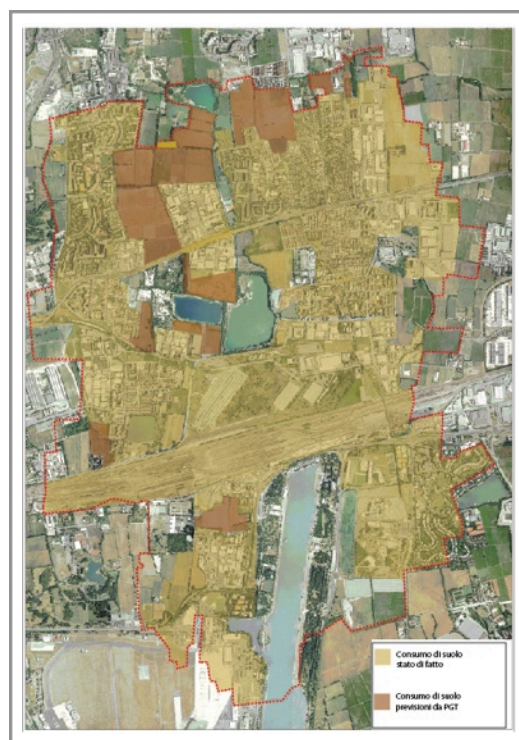
Il comune di Segrate è attualmente in fase di elaborazione del proprio PGT. I documenti ora disponibili non sono ancora ovviamente definitivi, ma disegnano comunque un quadro più o meno preciso che in questo caso può essere sufficiente per operare un'analisi e una lettura delle informazioni che sia funzionale alle aspettative progettuali definite nel capitolo precedente.

Il primo argomento che viene trattato è appunto lo stato di utilizzo del suolo, allo scopo viene riportata nuovamente la veduta area del Comune di Segrate. Attualmente il territorio comunale si estende per circa 1.742 Ha di cui 1.187 Ha (68,15%) risultano urbanizzati e 554 Ha (31,85%) che rimangono ancora non urbanizzati. Dai dati perciò emerge un consumo di suolo abbastanza intensivo considerando in oltre la presenza di diversi specchi d'acqua, delle cave e dei

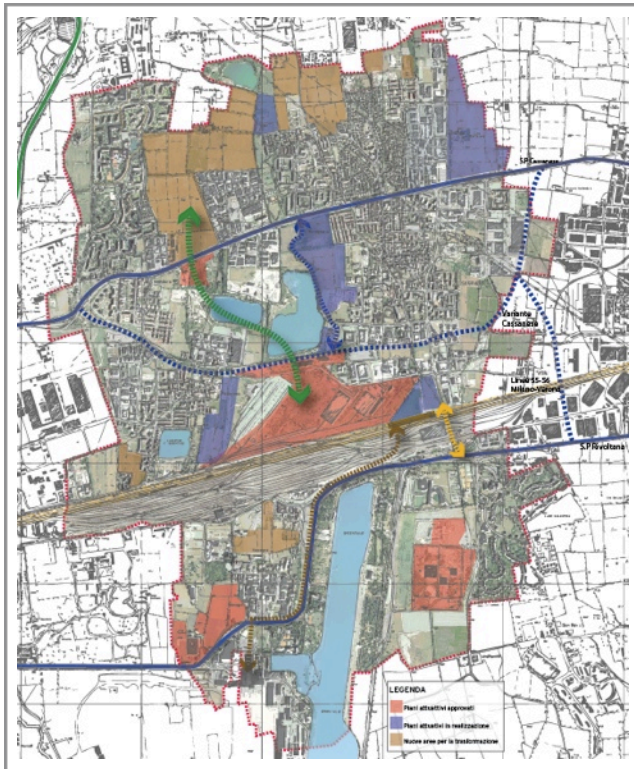
laghetti privati che in totale costituiscono circa un 10 % del territorio non urbanizzato. Questo largo consumo di suolo fa di Segrate uno dei cento comuni italiani con il più alto consumo di suolo. Importante perciò tenere conto di queste peculiarità nella designazione di ambiti futuri e soprattutto nella fase di progettazione fisica delle forme e dei volumi. Si prendono ora in considerazione le linee dettate dal PGT in fase di approvazione definitiva e si rappresenta lo scenario futuro di consumo dei suoli andando ad evidenziare le aree che secondo i documenti cambieranno la loro destinazione d'uso e saranno oggetto di trasformazioni. Vengono come da rappresentazione indicate 7 aree per la trasformazioni, in ambiti diversi che muteranno il quadro complessivo secondo questi numeri:

- Consumo di suolo: 1.340Ha (76,9 %)
- Area non urbanizzata: 401,6Ha (23,10 %)

Gli sviluppi futuri andranno quindi ad incrementare di più di 150 Ha il territorio urbanizzato secondo progetti che a questo punto diventano determinanti per la scelta di indirizzi futuri. Si passeranno rapidamente in esame i differenti ambiti di trasformazione al fine di delineare quindi un'immagine di scenario finale previsto per il comune di Segrate. Gli ambiti di trasformazione in questione si riferiscono a terminologie e aree in parte già accennate in quanto ormai prese in considerazione come scenari sicuri e parte di un sistema previsto che si comincia a caratterizzare chiaramente.



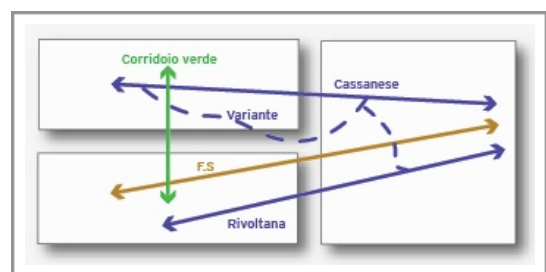
Ambiti di trasformazione e scenari futuri



Da ultimo vengono prese in considerazione le trasformazioni previste e in atto secondo quelli che sono i documenti e i dati attualmente disponibili. Come si è già detto vengono indicate sette diverse aree per la trasformazione, aree attualmente agricole che diventeranno residenziali. Bisogna sottolineare per tutte le aree il rapporto di copertura è molto basso, sotto il dieci per cento, dato che indica comunque la vocazione verde verso cui si vogliono indirizzare i nuovi insediamenti. Vengono poi evidenziate in rosso le aree che sono già oggetto di piani approvati e che sono in fase di inizio dei lavori. Tra queste aree troviamo appunto l'area della Ex-Dogana, che come detto sarà oggetto di un progetto di grande importanza quale la città del tempo libero, e le aree ad esse correlate per accordi tra i privati e

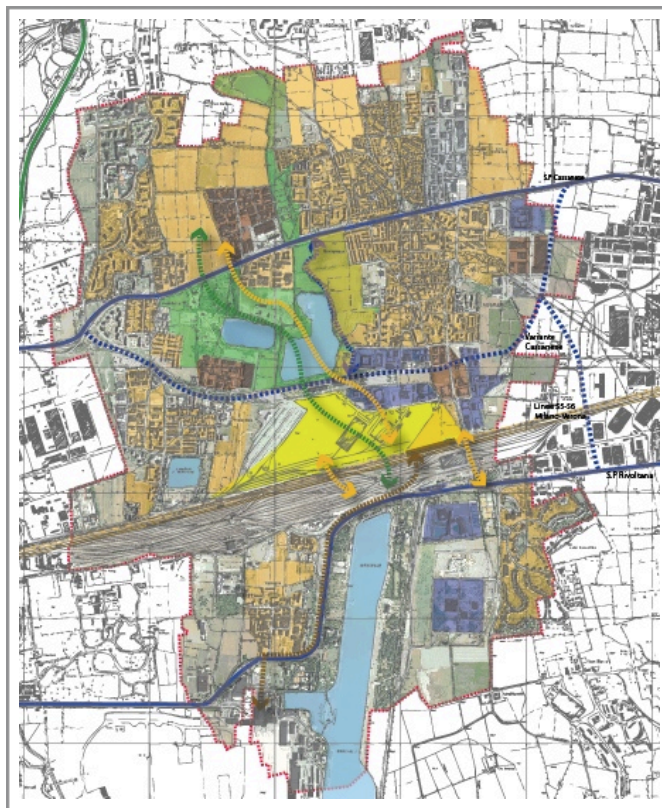
l'amministrazione comunale. Infine inoltre sono indicate le aree di piani attuativi in fase di realizzazione, tutti progetti residenziali che uniti a quelli individuati dalle nuove aree porteranno ad un aumento teorico di abitanti di quasi 10mila nuovi individui. A completare questo quadro vi è la rete infrastrutturale di cui si è descritto gli elementi principali, caratterizzata dalla presenza di due assi principali che tagliano il territorio, la S.p. Cassanese e la S.p. Rivoltana, e dalla imminente realizzazione di una bretella che bypassi proprio la Cassanese così da poter smaltire il centro segratese dal traffico pesante. Infine vi sono l'asse della ferrovia e l'importante corridoio verde in fase di realizzazione attraverso lo sviluppo di alcuni progetti che metteranno a sistema l'area chiamata Centro Parco con quella della ex-dogana. In particolare l'asse verde cercherà di ricollegare le aree del centro di Segrate dopo la realizzazione della viabilità alternativa. Sembra però mancare una qualche forma di ulteriore collegamento al di là del sedime ferroviario così da poter creare un sistema ben più ampio.

Viene perciò a evidenziarsi la necessità di una forma progettuale che sia capace di inserirsi in questo quadro di necessità di messa a sistema. Il quadro di sviluppo progettuale del centro polifunzionale potrebbe essere in questo senso inserirsi in un contesto verde che sia capace attraverso le forme di oltrepassare la ferrovia e ricollegare il sistema con la polarità dell'idroscalo. Gli scenari futuri disegnano una segrate che lavora per cercare di



ricucire le diverse aree dell'abitato, con un rinnovamento del sistema infrastrutturale e la creazione di nuovi poli del tempo libero insieme alla creazione di corridoi verdi attrezzati. Nello stesso tempo le nuove aree residenziali aumente-

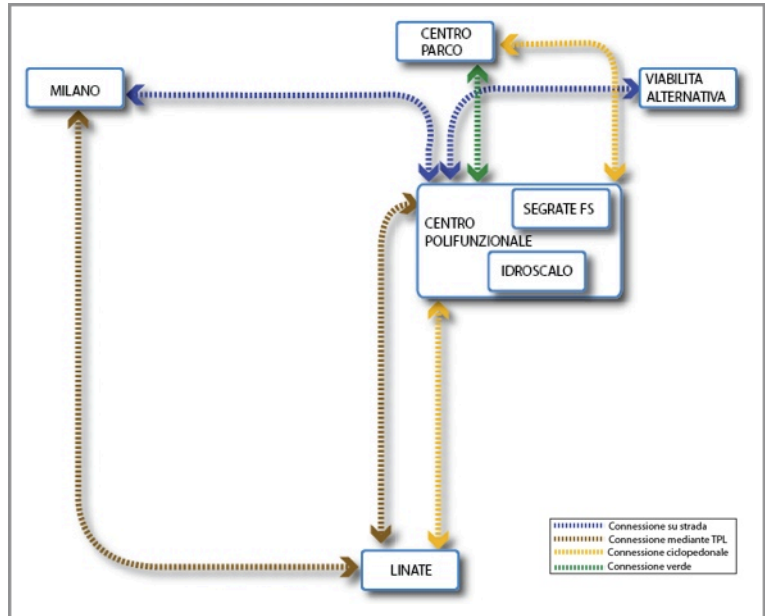
ranno di un terzo la popolazione residente e l'insediamento di nuove polarità del business e del tempo libero creerà a sua volta la formazione di nuovi flussi di individui in passaggio sul territorio. Risulta perciò necessaria una forma di messa a sistema delle nuove polarità previste e soprattutto l'apmlamento dei collegamenti sull'asse Nord-Sud fino all'area del parco dell'Idroscalo.



Output

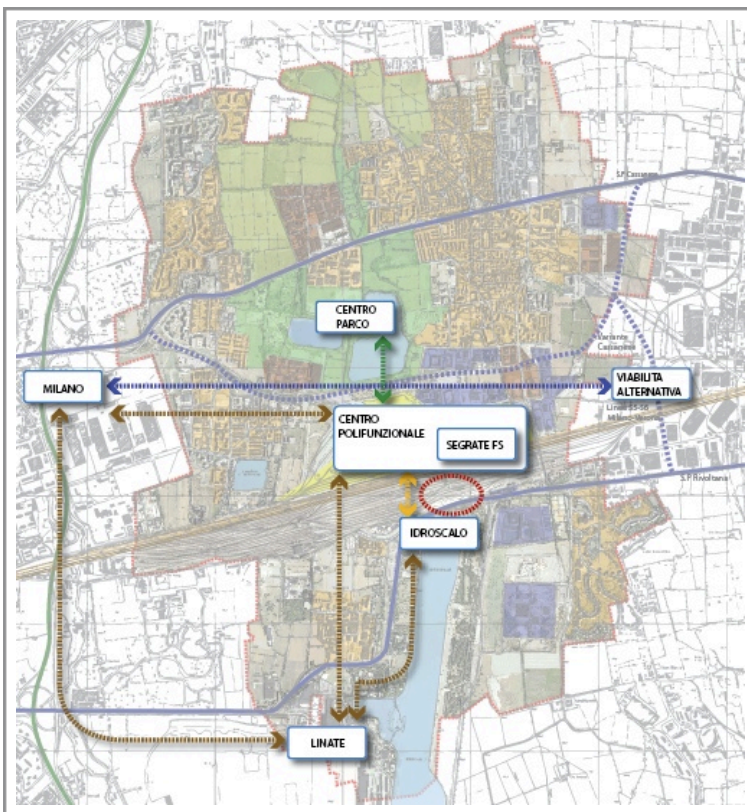
Procedendo con l'analisi del territorio del Comune di Segrate si è potuto considerare i diversi aspetti emergenti e di rilievo che caratterizzano questa municipalità.

Si è partiti analizzando il costruito, le sue forme e soprattutto le sue spazialità, evidenziando elementi di distanza e carenza di connessioni. Il territorio è stato descritto come formato da diversi nuclei, sottocentralità comunali, che spesso fanno emergere carenze di servizi, di trasporto e qualità. Elemento fondamentale è però risultato il passaggio di presenti e futuri grandi assi viari, di comunicazione con il sistema a più grande scala, che segna esplicitamente la necessità di una nuova strategia di ricomposizioni delle maggiori aree così da ottenere una distribuzione più equa di servizi, mobilità e qualità del vivere. Questo porta naturalmente a ricapitolare gli aspetti di tipo infrastrutturale che caratterizzano l'area. Si è parlato quindi

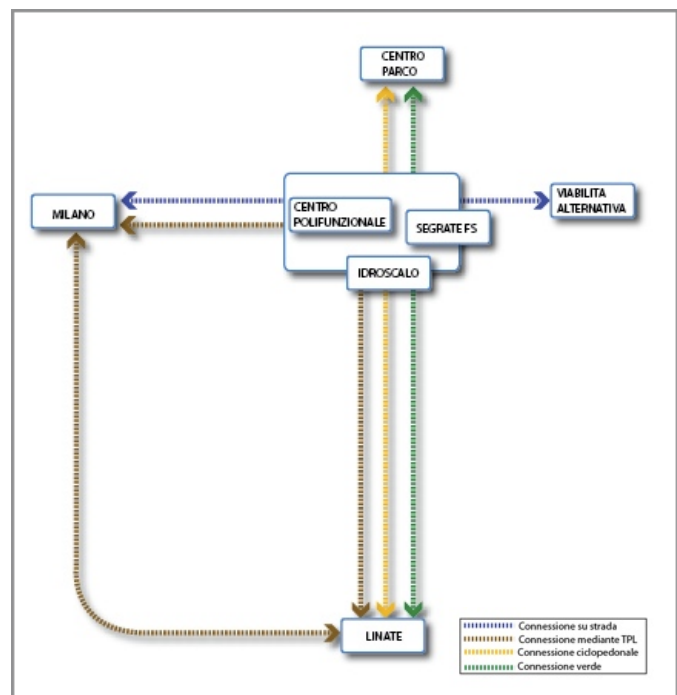


della presenza di importanti assi infrastrutturali che fanno da supporto ad un sistema legato principalmente alla logistica che segna l'equilibrio infrastrutturale del comune. I nuovi assi in previsione

di progetto serviranno infatti per servire e nel contempo snellire il flusso di merci e autoarticolati che attraversano il territorio segratese. Sono stati poi evidenziati i mancati per quanto riguarda lo sviluppo di connessioni sull'asse Nord-Sud del comune, che dovrebbe sapientemente contrastare il frazionamento infrastrutturale operato principalmente sull'asse Est-Ovest. In particolare si è evidenziato l'ammanto di un valido "scavalco" del fascio ferroviario, rappresentato oggi soltanto dal Ponte sulla ferrovia chiamato Ponte degli Specchietti. Infine si è voluto soffermarsi sull'importante argomento delle centralità presenti e future ed in particolare sulla messa in sistema di que-



ste. Sebbene in parte i dati siano ancora di tipo metaprogettuale sembra evidente, anche dalle schematizzazioni fatte, che ci sia la necessità di un'adeguata pianificazione di questo nuovo sistema di centralità. In questa direzione viene proposta perciò un'integrazione parziale di queste diverse nodalità al fine di favorire l'insediamento e la realizzazione di queste progettualità ottenendo un nuovo e più integrato sistema delle connessioni ma soprattutto mirando ad unificare i diversi punti in un sistema unitario che possa fare dell'area un nuovo grande polo attrattivo. In virtù ovviamente di un futuro 2015, si auspica alla creazione di un nuovo polo che al suo interno possa contenere trasversalmente elementi del tempo libero, del verde ma allo stesso tempo importanti vettori infrastrutturali e aree ricettive e dedicate al business. Nel concreto la proposta si basa sul concetto di integrazione e semplificazione. Di seguito viene riportato lo stesso schema sulla messa a sistema dei punti di interesse attuando però un concetto di integrazione e unione di luoghi e funzioni. Le due rappresentazioni schematiche mostrano progressivamente il concetto di integrazione e soprattutto l'individuazione delle aree di intervento per attuare un processo di semplificazione. Il concetto di partenza è l'annessione della stazione di Segrate all'interno dell'area destinata alla realizzazione del centro polifunzionale. La costruzione di un nuovo polo commerciale e di un'area business richiederà e allo stesso tempo favorirà la nuova localizzazione della stazione di Segrate, permettendo così ai futuri utenti dell'area di approdare direttamente nel cuore del nuovo polo in formazione. La scelta viene giustificata attraverso il secondo passaggio di semplificazione e integrazione delle aree. Viene infatti individuata un'area ben precisa dove andare ad intervenire per ultimare il processo di messa a sistema. Si parte dall'idea e dal valore che l'area dell'idroscalo ricopre in termini di sport e tempo libero. Rispetto anche agli ultimi accordi presi a fine 2010 l'Idroscalo sarà oggetto di nuovi interventi volti a creare qui il secondo polo per importanza in tema Expo. Secondo questa logica sembra favorevole l'idea di includere l'area del lago in questo sistema attraverso la creazione di un'area verde che possa scavalcare il sedime ferroviario e con la messa in trincea dell'asse rivoltana arrivare fino alla testata dell'idroscalo. Questo tipo di intervento favorirebbe la messa a sistema completa di tutti gli elementi fino a qui analizzati, semplificando notevolmente il sistema della mobilità e dei trasporti, favorendo la riqualificazione generale dell'area e soprattutto anettendo le eccellenze del territorio di Segrate all'interno del progetto di più ampio respiro che riguarderà l'area dell'Idroscalo e dell'aeroporto di Linate.



SCHEMI PROGETTUALI

Identificazioni dei nuclei progettuali

Sono state discusse fino ad ora diverse aree di grande interesse del territorio segartese. Insieme ai nuovi scenari infrastrutturali i poli presenti e futuri vengono identificati come dei veri e propri nuclei per l'innesto del processo progettuale rigenerativo. Abbiamo fin qui discusso delle suddette tematiche in forma analitico descrittivo. Da questo momento i singoli nuclei e le proprie connessioni saranno via via analizzate dal punto di vista della riqualificazione e ricomposizione al fine di ottenere uno scenario finale di unità e armonia.

È stato riconosciuto un nucleo fondamentale che è quello dell'area della Ex-Dogana all'interno del quale attraverso i processi che si andrà ora a descrivere avverrà il primo importante passo verso la messa a sistema dell'intera rete. In quest'area come pre-

CENTRO POLIFUNZIONALE

Il 25 febbraio 2009 Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Segrate e Gruppo Immobiliare IBP hanno sottoscritto un accordo di programma che prevede da un lato lo sviluppo immobiliare dell'area ex-dogana a Segrate e di altre aree in prossimità della Rivoltana e dell'aeroporto di Linate, dall'altro la realizzazione del secondo lotto della Cassanese, nonché il potenziamento della Rivoltana.

Il progetto architettonico sarà realizzato operando una serie di accorgimenti mirati alla riduzione dell'impatto ambientale, attraverso soluzioni altamente innovative come l'implementazione di impianti di rigenerazione dell'energia per l'illuminazione e la climatizzazione, la copertura con manto erboso che permetterà al Centro di integrarsi perfettamente con il paesaggio circostante, i giardini, i sentieri attrezzati e lo scenografico affaccio su un lago artificiale.

SVILUPPO EX-DOGANA

cedentemente discusso avrà luogo un importante progetto di realizzazione di una grande area multifunzionale con al proprio interno aree per lo shopping, per il tempo libero, per i servizi, hotel e aree per lo sport. Questo tipo di indirizzo progettuale risulta essere il passo di partenza. Il progetto, ancora in fase di realizzazione, mira alla realizzazione di un polo unico nel suo genere, guardando ad essere il più grande centro d'europa come spazi, volumi e funzioni. Al suo interno infatti l'integrazione di diverse funzione permetterà un utilizzo trasversale degli spazi. Si pensa infatti all'integrazione di aree food con aree per lo shopping e perfino a strutture per praticare sport invernali in indoor (area ski, e area pattinaggio). Il tutto viene inquadrato in una cornice verde accompagnata da un'area attrezzata con hotel per il soggiorno e la vita di futuri utenti e visitatori dell'area. Da sottolineare è la dichiarata volontà di far rientrare l'area nella nuova logica dello "Shopping-Travel", farla diventare cioè una meta di shopping lampo per visitatori esteri. Da qui nasce l'esigenza di una sinergia totale con il sistema infrastrutturale e soprattutto quello aeroportuale. Di seguito al progetto principale infatti viene sottolineata la presenza di una forte rete di collegamenti, studiati per aumentare al massimo la fruibilità e l'accessibilità dell'area, sia che si provenga da Milano sia che si arrivi attraverso la ferrovia o addirittura dall'aeroporto. L'area per ora risulta scollegata dall'aeroporto milanese così come rimane distante, seppur fisicamente vicina, dalla stazione Segrate FS. In questo senso si intuisce perciò altri due importanti elementi progettuali per la messa a sistema di

questo primo elemento. I collegamenti con l'areoporto e la stazione risultano necessari e di primaria importanza. L'approccio per le due tematiche è differente. Nel caso della stazione infatti si propone la totale integrazione della struttura all'interno dei volumi del nuovo centro polifunzionale. In questa maniera si concentra la maggiorparte dei volumi dell'area a ridosso della ferrovia e soprattutto si mira ad una accessibilità massimadell'area attraverso il ferro. Questo determina a sua volta una caratteristica fondamentale da integrare nella progettazione della struttura principale: la stratificazione verticale delle funzioni della struttura stessa. Si ipotizza qui un modello progressivo verticale che come vedremo porterà l'utente da un sottolivello dedicato alla mobilità ad un livello intermedio di accesso e servizi primari. Si passerà poi attraverso aree food e relax all'area commerciale che quindi lascerà posto ad accessi esterni e ad aree sportive quali le piste da sci al coperto. In questo momento non risulta fondamentale la descrizione dell'organizzzione interna del centro quanto la fondamentale caratteristica dell'integrazione della struttura della stazione all'interno del nuovo polo commerciale. Risulta così il primo passo quello determinante. Accentramento della stazione nell'area, localizzazione dei volumi in prossimità della ferrovia e dislocazione dell'area hotel più lontana, separate da vie di collegamento ciclopedonali e aree verdi.

Per secondo avviene la pianificazione di un collegamento diretto con l'areoporto di Linate. Da questo punto di vista un collegamento diretto con l'areoporto godrebbe di un doppio valore: da un lato un collegamento diretto con l'area del centro polifunzionale, con passaggio intermedio nell'idroscalo, e soprattutto l'integrazione del sistema areoportuale con il sistema del ferro attraverso il passante ferroviario di Segrate. L'obiettivo di questo primo processo pianificatorio si possono perciò riassumere così:

NUCLEO	AZIONE	CONSEGUENZE
SEGRATE STAZIONE	La stazione attraverso l'integrazione con il centro polifunzionale aumenta notevolmente il fattore accessibilità dell'area.	L'integrazione della stazione all'interno di un progetto ad alta accessibilità come quello del centro polifunzionale aumenterebbe l'importanza del nodo ferroviario sia per utenti esterni che interni al territorio.
CENTRO POLIFUNZIONALE	Attraverso l'integrazione col vettore stazione si determinano caratteristiche necessarie quali la stratificazione verticale e la localizzazione in prossimità del sedime ferroviario.	La presenza di particolari strutture sportive può determinare forme del costruito che potrebbero suggerire la realizzazione di strutture che all'interno di un'area verde potrebbero scavalcare il sedime ferroviario e collegarsi all'idroscalo.

NUCLEO	AZIONE	CONSEGUENZE
AEREOPORTO	<p>Approvato il progetto della linea M4 che collegherà Linate al centro cittadino Milanese.</p> <p>L'areoporto che sembra destinato a rivalutare in futuro il proprio peso guadagna un collegamento diretto con il centro polifunzionale, conseguentemente con la stazione FS.</p>	<p>Il collegamento potrebbe prevedere una fermata intermedia nell'area dell'idroscalo e permettere di inserire anche questo polo all'interno del nuovo sistema di collegamenti.</p>

Una prima forma di messa a sistema come delineato si basa quindi sull'integrazione del nuovo polo commerciale con la stazione e da qui attraverso un collegamento diretto collegati direttamente con l'areoporto di Linate. Nel delineare questi passaggi si è ovviamente accennato all'area dell'idroscalo. Risulta infatti essere un altro importante nucleo per la trasformazione in atto.

L'Idroscalo

L'area dell'Idroscalo a questo punto risulta essere il secondo elemento fondamentale per questo processo di integrazione e trasformazione.

Bisogna fare diverse considerazioni prima di affrontare materialmente la questione Idroscalo. La prima osservazione prende in considerazione il futuro nella generale area urbana milanese. È infatti noto a tutti l'imminente inizio dei lavori per l'EXPO 2015 che porrà Milano e le aree limitrofe al centro della scena mondiale. Proprio dei primi di novembre 2010 è la decisione di Provincia, Regione, Comune di Segrate e Peschiera Borromeo di fare dell'Idroscalo il futuro polo verde, dello sport e del tempo libero nella cornice di Milano EXPO. Gli accordi presi, fino ad ora a titolo preliminare, impegnano i soggetti in diversa maniera nella realizzazione di un progetto di rivalorizzazione dell'area per portarla al centro di quello che sarà il futuro sistema EXPO. Per l'area vengono immaginate nuove strutture dedicate allo sport e al tempo libero. Viene prevista una ristrutturazione di diverse zone, il potenziamento dei collegamenti e l'allargamento di alcune aree. Quello che ne emerge in parole semplici può essere riassunto così: nuove nodalità d'eccellenza, collegamenti e riconnessione. L'idea di un nuovo Idroscalo in imminente processo di riqualificazione sembra ben sposarsi con le necessità fino ad ora sottolineate. Il progetto dell'idroscalo si inserisce perfettamente in una visione che può essere a questo punto di più ampia veduta, e diventare un mattone fondamentale all'interno del nuovo sistema che integra vettori della mobilità, nuove importanti aree alberghiere e poli futuristici per il commercio e il tempo libero. È inutile sottolineare come il progetto dell'Idroscalo se messo in sinergia con questo scenario possa facilmente determinare un valore ag-

giunto al significato totale del progetto. In questo senso il peso simbolico dell'area totale si sposterebbe marcatamente sulla sua vocazione verde

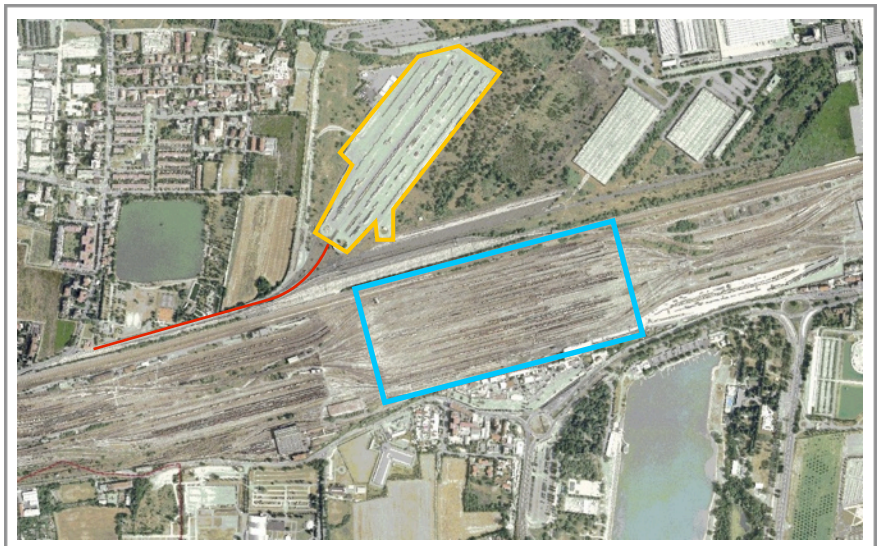
. Si creerebbe in oltre un forte interesse nella rivalutazione e riconsiderazione del ruolo dell'Idroscalo, che in questo senso in sinergia con Expo, Areoportò e nuovi vettori della mobilità potrebbe diventare uno dei futuri poli fortemente attrattori dell'area Milanese.

Operativamente la messa a sistema dell'areoportò e delle aree Segratesi precedentemente descritte includerà inevitabilmente anche l'Idroscalo, ampliandone le possibilità in termini di accessibilità e fruizione. Va in oltre considerato che la possibilità di intervenire precisamente sulle aree del bacino milanese guida all'opportunità di annettere fisicamente questo progetto con quelli di integrazione dell'area dell'Ex-Dogana. La messa a sistema di questi progetti potrebbe permettere la realizzazione di un sistema unitario che goda delle proprietà di mobilità prima descritte e che ne aggiunga il forte impatto che la riqualificazione dell'idroscalo porterà con se. Lo stanziamento stesso di fondi per i progetti inerenti all'Idroscalo potrebbero a questo punto essere ridiscussi e messi in un sistema di bilancio più ampio comprendendo in questo nuovo quadro i progetti prima descritti (Centro Polifunzionale e Segrate FS) e guardando in contemporanea ai progetti di sviluppo e compensazione legati al progetto BreBeMi. Se è vero infatti che i progetti sono tutti finanziati attraverso differenti metodi e grazie a diversi attori, rimane altrettanto indiscutibile l'incrocio fisico delle aree interessate da questi progetti. Come prima dimostrato tutte le realtà descritte ruotano intorno ad un fazzoletto di pochi kmq, cosa che quindi faciliterebbe l'interazione dei diversi progetti ma soprattutto l'annessione di diversi ambiti di finanziamento in un unico grande quadro di sviluppo. Si può per esempio pensare ad un tavolo congiunto tra BreBeMi e gli enti interessati alla riqualifica dell'Idroscalo.

PROGETTO PRINCIPALE	CONSEGUENZE DIRETTE	CONSEGUENZE INDIRETTE
Riqualificazione e interventi in 18 diversi punti, nell'ottica di una generale grande trasformazione dell'area che mira a far diventare l'Idroscalo il futuro polo verde di Milano	Aumento dell'accessibilità dell'area, valorizzazione dei territori circostanti e maggiore attenzione alla pianificazione di importanti infrastrutture che serviranno l' area.	Il forte impatto che un progetto di questo tipo avrà sulle aree circostanti sarà sicuramente positiva e servirà per segnare la direzione verso cui muoversi per lo sviluppo di progetti come il centro polifunzionale.

Area intermodale - Centro Smistamento Milano

Un discorso a parte, prima di passare alle reali linee progettuali, merita di essere fatto per la gestione dell'area intermodale di Segrate. Il centro smistamento Milano si trova attualmente nel territorio segratese e ne caratterizza fortemente le dinamiche e le spazialità. Innanzitutto bisogna sottolineare i dati tecnici e di funzionamento dell'area dell'intermodale segratese. L'area smistamento è composta da un fascio di 23 binari che vengono utilizzati a supporto dell'area di interscambio. La funzione primaria dei binari è quella propria dello smistamento. Qui stazionano i treni in attesa di poter entrare nell'area per l'intermodalità (nella foto in giallo) attraverso l'asta d'entrata (in rosso). È qui che si concretizza uno dei primi anelli deboli di quest'area. Purtroppo infatti è presente soltanto un'asta d'entrata a dispetto delle sette banchine operative all'interno dell'area intermodale. Questa combinazione sfavorevole porta il centro alla possibilità di smaltire non più di 10-12 treni merci al giorno, essendo i tempi medi per lo smaltimento di ogni convoglio di circa 60 min ciascuno. Il numero dei treni totali smaltiti in una settimana è di 74. Ad aggiungere difficoltà alla gestione del centro intermodale è la lunghezza dell'asta d'entrata, questa infatti misura 430m di lunghezza non in grado perciò di accogliere treni merci attualmente in circolazione con lunghezze superiori anche ai 500m. La gestione dell'area intermodale infine diventa ancora più difficoltosa e onerosa



a causa di una mancata programmazione degli arrivi dei treni merci. La presenza di un fascio di 23 binari viene infatti giustificata unicamente dall'esigenza di accogliere fisicamente i treni al loro arrivo, questi infatti raggiungono le aree durante la notte per poter quindi guadagnare una priorità per l'accesso allo smistamento.

La grande percentuale dell'area viene quindi impiegata come parcheggio temporaneo per i convogli in attesa. Vi sono infine le aree di accesso al fascio dello smistamento, co-



stituite da un binario per direzione, che dirigono i treni all'interno dell'area intermodale e che contemporaneamente servono altre piccole aree intermodali presenti nelle vicinanze. Insieme con i binari del passante ferroviario questi sono gli assi che vanno conservati in maniera imprescindibile. Questo tipo di considerazione sottende alla necessità di un ridisegno delle aree intermodali, soprattutto per quanto riguarda il largo fascio di binari "parcheeggio". Si può ipotizzare l'aumento delle aste di accesso alle banchine così da poter diminuire l'ampiezza del fascio di binare per la sosta. Si otterrebbe quindi una razionalizzazione dei diversi binari, guadagnando in questo modo spazio per le trasformazioni che si manifesteranno nelle prossimità. Le considerazioni da fare sull'intermodale segratese sono di duplice natura. Le prime considerazioni riguardano il valore di tipo "commerciale". Come già espresso più volte il territorio segratese basa parte della sua economia proprio su attività connesse alla logistica, in stretto legame perciò con il Centro Smistamento. È quindi innegabile l'importanza del mantenimento e dello sviluppo di questo tipo di settore. È necessario però che questo non sia in contrasto con il secondo punto di vista delle considerazioni. Si allude alla barriera che il sedime ferroviario rappresenta per Segrate. In fase di analisi si è discusso di come l'asse Nord-Sud di Segrate sia fortemente compromesso e di come in particolare la ferrovia isoli l'area a sud, dove l'unico passaggio fisico è rappresentato dal piccolo ponte degli specchietti. Una soluzione possibile dovrebbe guardare alla possibilità di trasformazione dell'area intermodale principalmente in funzione della compensazione della carenza di collegamenti Nord-Sud. Il ridimensionamento dell'area intermodale potrebbe rappresentare un ulteriore tassello per la creazione di una visione unitaria del territorio di Segrate. Bisogna in ultimo ricordare cosa fisicamente si propone nelle immediate vicinanze sul lato Sud: l'Idroscalo. Bisogna riconoscere come fondamentale il passaggio relativo all'intermodale per poter acquisire la concezione di unione del territorio.

DATI	EMERGENZE	VISIONE FUTURA
<ul style="list-style-type: none"> • 10-12 treni smaltiti giornalmente, 74 a settimana • 23 binari di supporto-7 banchine per l'intermodalità • 1 asta di immissione sottodimensionata 	<p>Sovradimensionamento fisico rispetto alle reali esigenze, a causa di carenze strutturali. Occupazione di una grande porzione di territorio.</p>	<p>Ristrutturazione strutturale e ridimensionamento del sedime attivo. Lavorare in sinergia con le trasformazioni circostanti per raggiungere una visione unitaria di nuclei in sinergia tra loro.</p>

Interessi e opportunità

Assolti gli ambiti esplicativi e analitici legati ai diversi nuclei progettuali è opportuno discutere delle opportunità che una messa a sistema totale del tipo proposta porterà ai diversi attori in gioco.

•Data la centralità fisica dell'area si prende in analisi per primi gli aspetti legati allo sviluppo dell'area dell'Ex Dogana. Si è discusso e analizzato il processo che ha portato l'area ad essere finalmente sbloccata e designata come luogo per lo sviluppo di un grande centro poolifunzionale che muterà profondamente l'area. La società che si occupa del progetto, la IBP (INTERNATIONAL BUSINESS PARK) si è impegnata ad investire 160 milioni di Euro per opere connesse con la costruzione del centro quali la Viabilità Alternativa oltre ovviamente all'ingente investimento (non ancora quantificato) per la realizzazione materiale della struttura commerciale. In questo senso ovviamente l'attore privato si trovava "costretto" ad addossarsi le spese di realizzazione dell'infrastruttura citata in quanto parte fondamentale del sistema di accesso al futuro centro, e nello stesso tempo elemento primario per il futuro sviluppo di Segrate come comune autonomo. L'obiettivo è perciò duplice: da un lato la necessità di ottenere da parte del comune importanti infrastrutture senza avere fondi disponibili nelle proprie casse, dall'altra la necessità del centro commerciale di avere per la sua futura realiz-

METROPOLITANA LINATE

L'accordo preso il 22 novembre sancisce l'inizio della realizzazione della linea M4 che finalmente collegherà l'aeroporto cittadino direttamente al centro di Milano.

La linea metropolitana 4 da Linate a Lorenteggio si estenderà complessivamente per 15 km con 21 fermate e sarà in grado di trasportare un circa 86 milioni di passeggeri l'anno.

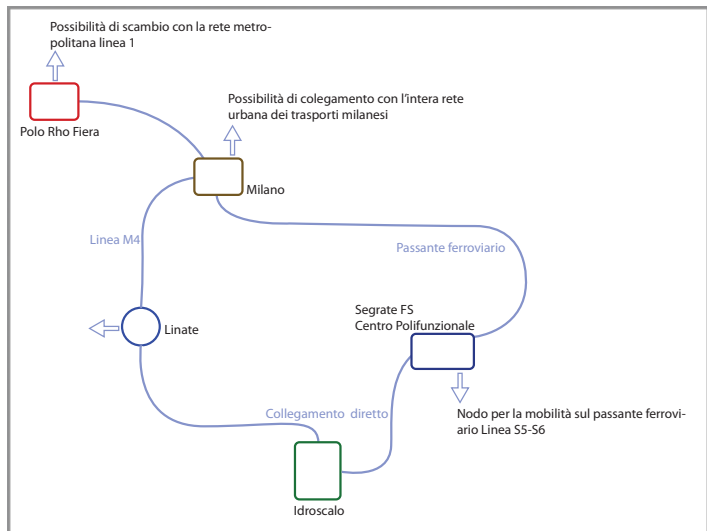
L'investimento complessivo ammonta a 1.699 milioni di euro

LINEA LORENTEGGIO-LINATE

ACCORDO : 22 Novembre 2010

zazione un sistema di accesso veloce e che non gravi sul sistema locale. Continuando su questa linea bisogna poi aggiungere che nonostante l'ingente somma investita da parte di IBP, la viabilità alternativa non risulta l'unico collegamento in fase di realizzazione per quest'area, e probabilmente neanche il più importante. Ci si riferisce implicitamente al collegamento diretto che anche qui verrà finanziato da IBP con l'aeroporto di Linate, passando poi per l'Idroscalo. È infatti questo uno dei punti fondamentali della localizzazione di questo centro in quest'area: la stretta relazione con l'aeroporto cittadino. È infatti ormai cosa certa la realizzazione della linea M4, in quest'ottica quindi un'ulteriore connessione dall'aeroporto al centro commerciale risulta essere un relativo piccolo investimento che porterebbe però la nuova area in sviluppo al centro di un nodo della mobilità di portata non solo urbana e probabilmente non solamente nazionale. È qui che nasce perciò la prima necessità di adeguamento alle attuali linee progettuali. In questo senso infatti si può idealmente tracciare una linea di collegamenti che con la metropolitana porta a Linate, da qui attraverso un collegamento dedicato si arriva all'Idroscalo e quindi al Centro Polifunzionale. Qui però si interrompe il collegamento. Da qui infatti si potrebbe inserire attraverso la stazione di Segrate nella rete del passante ferroviario, ottenendo così un circolo di trasporti che si articola uniformemente e senza interruzioni. Con il passante ferroviario infatti si potrebbero raggiungere punti della rete non ancora col-

legati e soprattutto fisicamente distanti dall'area, un esempio su tutti la possibilità di raggiungere il Polo Rho-Fiera in pochi minuti. È su queste basi che si propone l'integrazione della stazione di Segrate all'interno delle strutture del centro commerciale. In questo senso l'operatore privato godrebbe di una posizione favorevole in quanto situato nel cuore della mobilità milanese godendo in pochi minuti dell'appoggio dei maggiori vettori di trasporto pubblico e non. Un



ulteriore investimento in questo senso potrebbe in un secondo tempo fare del centro commerciale un luogo di sicuro passaggio e possibile permanenza, una chiave fondamentale per il nuovo concetto di centro commerciale come terzo luogo.

PROGETTO	INTERESSI PRIVATI	SORROUNDING
<ul style="list-style-type: none"> Integrazione della stazione Segrate FS all'interno delle volumetrie del centro polifunzionale 	<p>Il centro commerciale godrebbe di una posizione di estremo rilievo, localizzando al suo interno i maggiori scambi del sistema di trasporto pubblico</p>	<ul style="list-style-type: none"> Ralizzazione linea M4 a Linate Realizzazione collegamento diretto con Linate Prossimità dell'area Idroscalo.

•Conseguentemente alle idee appena esposte si pone la riflessione inerente all'Idroscalo. È stato già spiegato come il 18 novembre sia stato siglato l'accordo per la riqualificazione dell'Idroscalo, ed in particolare la realizzazione di 18 diverse opere. Bisogna sottolineare la reale intenzione di fare dell'area un nuovo polo dell'intrattenimento e del verde, citando proprio le parole del Governatore della Lombardia si vuole applicare un concetto di "Expo diffuso", i cui effetti non sono concentrati solo ed esclusivamente ai poli dell'esposizione ma si estendono al resto della città. L'Idroscalo data la sua stretta vicinanza con l'aeroporto e quindi con

IDROSCALO

Finanziamento previsto per i lavori messo a disposizione da regione e provincia è di ben 6 milioni di euro per 18 interventi strutturali.

In programma c'è anche l'ampliamento del 30% della superficie del parco che si estenderà per oltre 2,2 milioni di metri quadrati, addentrandosi in zone che sono di proprietà dei comuni di Peschiera Borromeo e Segrate e della Sea, società che gestisce l'aeroporto di Linate.

Expo diffuso: un evento cioè che non vivrà solo all'interno del sito espositivo, ma che coinvolgerà la città di Milano e la Lombardia.

AMPLIAMENTO IDROSCALOACCORDO : 18 Novembre 2010

tutti i nodi della mobilità precedentemente descritti si trasformerebbero in un grande polo ricettivo. Secondo queste linee la pianificazione di un grande polo commerciale e del tempo libero come quello previsto nell'area dell'Ex Dogana non può rimanere indifferente. È infatti facile comprendere da un lato quali possono essere gli elementi di contrasto ma soprattutto dall'altro quelli di sinergia. Se da un lato infatti lo sviluppo del centro commerciale dovrà tenere da conto la riqualificazione dell'Idroscalo, per non cadere nell'errore di ripetere la presenza di funzioni e attività nella stessa area, dall'altra vi è la concreta possibilità di lavorare a stretto contatto con la direzione dei progetti dello specchio d'acqua e mettere in campo forze che lavorino insieme. Per esempio si può partire da una delle funzioni che saranno presenti nell'area della dogana e che potrebbe risultare importante per tutta l'area: la funzione alberghiera. È noto infatti che a fianco del centro polifunzionale sorgerebbe un polo alberghiero all'avanguardia, con servizi per gli ospiti di grande qualità che potrà servire i futuri visitatori che sceglieranno l'area per la loro permanenza milanese. Alla luce di tutti i discorsi sui collegamenti tra linate e poi con il passante ferroviario questo tipo di ragionamento non risulta assolutamente fuori luogo. Ma ancora ci si può spingere più in là applicando quella visione di "Expo diffusa" anche alla riprogettazione dell'idroscalo. È azzardato ma si potrebbe immaginare una "diffusione dell'Idroscalo" su una scala più piccola di quella dell'Expo e figurare un Idroscalo che rompa i suoi attuali confini spaziali, così come previsto nei progetti, e sconfina guardando al progetto del centro polifunzionale come una possibilità di fusione e integrazione. Non ricordiamoci che abbiamo prefigurato come scenario possibile l'integrazione della stazione FS all'interno delle volumetrie commerciali. Si otterrebbe così un multipolo al cui interno si troverebbero i maggiori vettori di trasporto, vaste aree verdi largamente fruibili, centinaia di percorsi ciclopedonali e spazi di intrattenimento, accoglienza e commerciali dei più nuovi nell'area. Un'interazione di questo tipo tra le due realtà porterebbe notevoli vantaggi soprattutto nell'ottica del Centro polifunzionale. La società privata infatti si troverebbe al centro non solo come visto in precedenza di un importante snodo infrastrutturale, ma implicitamente all'interno di un multipolo dell'intrattenimento che a pochi anni da oggi riassume essere il punto di riferimento per l'EXPO 2015, secondo soltanto alle aree di Rho-Fiera. Gli interessi commerciali e strutturali di un centro che decida di accogliere questo tipo di osservazioni risulterebbero ripagati nel giro di pochi anni con la considerevole opportunità di confermare ed aumentare nel tempo queste caratteristiche.

•Come visto e come precedentemente analizzato secondo altri punti di vista, attorno all'area dell'ex dogana sembra muoversi per così dire un universo di progetti legati a diversi ambiti e tutti con una data di scadenza fissata: 2015. Tutti i progetti descritti infatti direttamente o indirettamente sono collegati con l'esposizione universale che si terrà a Milano nel 2015. Nella cornice dell'EXPO si inquadrano tutti gli sviluppi, e così come per le realtà descritte anche per l'area dell'Ex-Dogana bisogna sottolineare la possibilità di sfruttare questo tema in termini di integrazione. L'area dell'Ex-Dogana se sviluppata secondo questo tipo di indicazioni, insieme ai criteri realizzativi precedentemente

mente descritti (sostenibilità, basso impatto ambientale, basso impatto energetico), potrebbe risultare il tassello mancante e di unione di un quadro generale frammentato. L'interazione con l'Idroscalo, rifacendoci al concetto di "esplosione" potrebbe risultare significativa e determinate in quanto a interessi e guadagni in modo tale da poter immaginare uno sviluppo diverso da quello prefigurato inizialmente in via preliminare. In questo senso infatti il centro commerciale dovrebbe fisicamente stanziarsi in prossimità del confine con il sedime ferroviario, così da facilitare l'annessione della stazione di Segrate, ma soprattutto così da avvicinarsi all'Idroscalo in modo da trovare dei punti di contatto e unione ben maggiori di semplici ponti e passerelle.

PROGETTO	ELEMENTI PROGETTUALI	CONSEGUENZE ED INTERESSI
SEGRATE STAZIONE	<ul style="list-style-type: none"> •Annessione dei volumi della stazione Segrate Fs all'interno del centro polifunzionale 	<ul style="list-style-type: none"> •Il centro commerciale sarebbe direttamente servito dai vettori del Passante Ferroviario. •Rispetto al polo alberghiero si sottolinea la possibilità di collegamento diretto con il polo fieristico Rho-Fiera.
AREOPORTO LINATE	<ul style="list-style-type: none"> •Realizzazione di una linea di collegamento diretta con il centro polifunzionale. •Realizzazione linea M4 	<ul style="list-style-type: none"> •Il centro polifunzionale godrebbe di un collegamento diretto con l'aeroporto di Linate. •Rappresenterebbe il punto di permanenza attrezzata più vicina all'aeroporto e conseguentemente al punto Stazione collegato direttamente con Rho-Fiera
IDROSCALO	<ul style="list-style-type: none"> •Aumento delle volumetrie e connessione con l'area dell'Ex-Dogana attraverso lo "scavalco" del sedime ferroviario 	<p>Una reale connessione con l'Idroscalo permetterebbe di creare definitivamente un centro multipolare.</p> <p>Dal punto di vista commerciale la sinergia con le strutture dell'Idroscalo creerebbe un mix di funzioni tali da creare un sistema per le quale i visitatori si troverebbero a sfruttare le aree trasversalmente.</p>

IL PROGETTO

Le forme

A questo punto della trattazione rimangono soltanto da analizzare le forme del progetto in discussione. Sono stati presi in esame i diversi nuclei progettuali e si sono affrontati gli aspetti legati alle possibili interazioni fra i diversi nuclei e soprattutto tra i diversi attori. I principali interventi fisici che si sono evidenziati come auspicabili sono:

- Spostamento della stazione Segrate FS all'interno delle volumetrie del centro polifunzionale
- Realizzazione di un sistema di collegamento verde con l'area dell'idroscalo
- Rilocalizzazione dell'area del centro polifunzionale a ridosso della ferrovia
- Integrazione e sistemi di collegamento

Seppur abbastanza visionari, i principi espressi si è già dimostrato come si sposino perfettamente con le linee di sviluppo previste per le aree circostanti. In questo senso questo ultimo sforzo progettuale permetterebbe di valorizzare le singole progettualità in un unico grande quadro di sviluppo che unendo i singoli elementi citati possano portare l'area a raggiungere gli standard di eccellenza prefissati. In sostanza gli elementi progettuali che ora si andranno a definire cercano di incastrarsi all'interno del quadro di sviluppo generale, cercando di sfruttare al massimo le presenze attuali, gli elementi futuri e cercando di tenere in considerazione gli interessi dei privati che nell'area investono ingenti capitali. In questa sede sembra giusto sottolineare il fatto che per la recente definizione dei singoli progetti di sviluppo non risulta esserci ancora una visione unitaria di sviluppo per l'area. Questo lavoro di definizione delle forme progettuali oltre che ad essere sostanzialmente la conclusione di questo lavoro di analisi e ricerca, mira a riconoscere per primo la reale possibilità di unire le singole progettualità che interessano l'area del comune di Segrate. L'obiettivo ultimo infatti non risulta essere soltanto la massimizzazione della qualità che si mira a raggiungere con i progetti di sviluppo. All'inizio del lavoro si è soprattutto analizzato un territorio, quello del Comune di Segrate che dimostra avere diverse carenze in materia di qualità del territorio, ma che soprattutto sembra soffrire passivamente queste trasformazioni. In ultimo è importante fissare come uno dei principi fondamentali di questo progetto la protezione del territorio segratese e l'intervento a risoluzione delle diverse problematiche evidenziate.

Stazione Segrate FS

Il primo aspetto progettuale riguarda la stazione di Segrate. Come sottolineato la stazione attualmente risulta essere in uno stato di semiabbandono, non sono presenti servizi ai viaggiatori e anche i collegamenti con il trasporto pubblico risultano essere difficili, anche in questo caso per mancanza di strutture di supporto. Attualmente il piazzale, come da foto, risulta essere sprovvisto di strutture di accoglimento

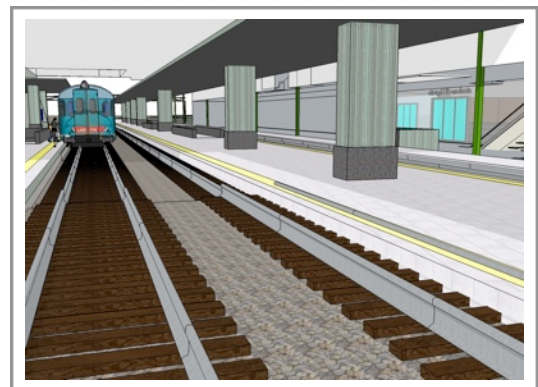


Anche l'area delle banchine è in una situazione precaria, mancano area per l'attesa, gli scivoli di accesso sono scoperti e con pendenze abbastanza importanti. Nella stessa situazione sono i percorsi e le vie di collegamento alla stazione mancanti di arredo urbano, risultano lontane e desolate. Per far fronte a queste difficoltà e sposando la necessità di accessibilità del centro polifunzionale si progetta lo spostamento della stazione all'interno dell'area del centro polifunzionale.

Senza entrare nel merito della stretta progettazione del centro commerciale, si vogliono qui delineare delle caratteristiche fondamentali che devono essere le basi per la realizzazione del centro polifunzionale. I criteri fondamentali che vengono applicati sono:

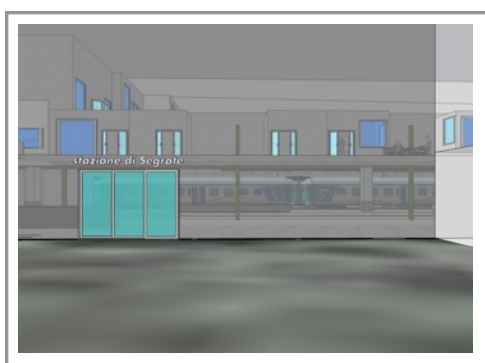
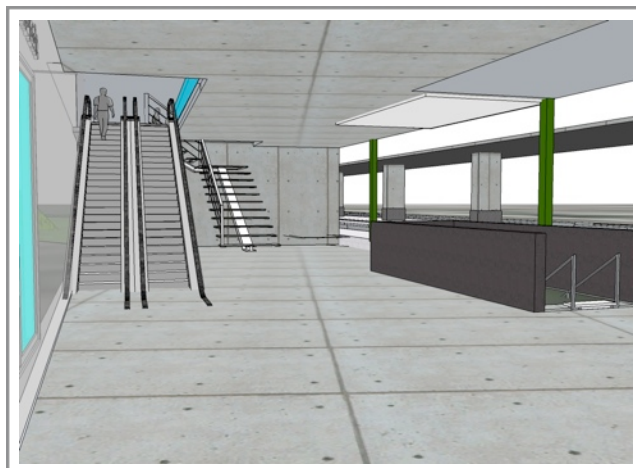
- Stratificazione verticale, dove la stazione è localizzata nella sezione più bassa
- Integrazione graduale con il centro polifunzionale
- Servizi ai viaggiatori
- Connessioni e collegamenti esterni

Il primo dei punti risulta sicuramente essere il più importante è soprattutto la base di partenza. La stazione di Segrate necessariamente occuperà il livello più basso dello sviluppo verticale del centro polifunzionale. Le entrate saranno adiacenti a quelle del centro, con decisi percorsi di accesso e integrazione all'interno degli stes-



si. Attraverso spazi d'accoglienza si accederà alle banchine, che risulteranno sovrastate dalla struttura e quindi al coperto. All'interno vengono mantenuti intatti i binari e l'organizzazione delle banchine, incrementando i sottopassaggi per accedere ai binari 2-3-4.

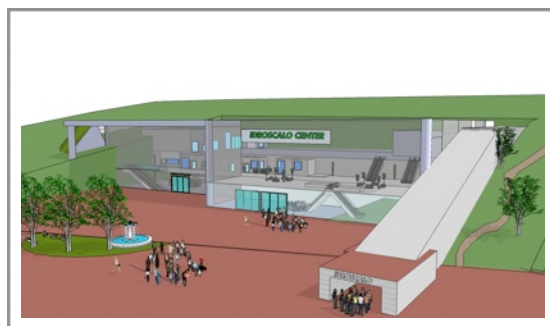
Dalla prima banchina sarà possibile accedere nuovamente all'esterno o risalire verso un primo livello di accoglienza, con funzioni dedicate ai viaggiatori e agli utenti di passaggio. Bar,



food e edicole, così come aree di ristoro ed accoglienza saranno le aree di passaggio dai locali della stazione a quelli veri e propri del centro commerciale. Qui i flussi di visitatori si unirebbero diretti alle loro mete. È importante in questo punto la progettazione degli spazi comuni sottolineando l'importanza della graduale integrazione delle funzioni. Sul modello di molti nodi di interscambio presenti in tutta Europa è importante saper valorizzare i luoghi della mobilità in chiave di permanenza a breve termine e saper fondere questi

aspetti con le logiche di aree commerciali vere e proprie. Il centro polifunzionale a sua volta godrà dell'alta accessibilità data dalla presenza della stazione. La loro unione insieme al futuro quadro di sviluppo lo renderà un sicuro punto nodale di primaria importanza della rete.

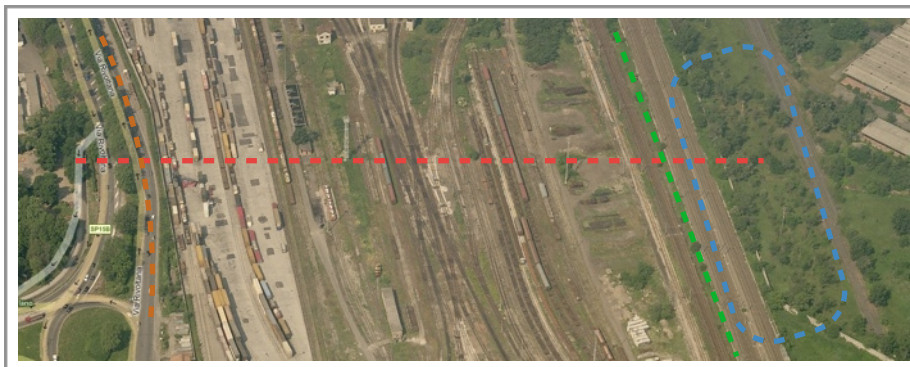
È importante la relazione biunivoca su cui si pongono i due corpi che vengono integrati. Se da un lato si è detto come il polo godrà del sistema ferro, dall'altra la stazione indirettamente godrà di un'alta accessibilità a livello locale, grazie ai numerosi percorsi previsti, e con punti importanti come l'aeroporto di Linate.



Centro Polifunzionale e Idroscalo, una connessione

Il secondo aspetto importante delle forme progettuali riguarda la fisica connessione tra l'Idroscalo e il futuro centro polifunzionale. In questo caso il punto di partenza sono le volumetrie del centro commerciale che necessariamente, per i discorsi fatti precedentemente, dovrà situarsi a ridosso della linea ferroviaria così

da poter ospitare al suo interno la Stazione. A questo punto torna di primaria importanza il concetto di integrazione e fusione delle aree. Da una parte si situa il centro polifunzionale (in blu



nella foto) e al lato opposto la testata dell'Idroscalo. In mezzo si trova una parte del sedime ferroviario e al confine con l'Idroscalo (nella foto in marrone) il tracciato della Strada Rivoltana. Come accennato precedentemente per la Rivoltana è previsto un progetto di riqualifica da parte di Bre-BeMi che potrebbe portare la strada in trincea. Il sedime ferroviario in questo tratto oltre ai binari (in verde) del trasporto pubblico è rappresentato da due aste di supporto per l'entrata e l'uscita dei convogli all'area di sosta del centro di Smistamento e da alcuni binari morti inutilizzati. Dall'altra parte l'Idroscalo, oggetto di progetti riqualifica, per il quale si dichiara la volontà di ampliarne le area. In questo particolare momento vengono messi insieme i diversi elementi trattati e si cerca di

strutturare un possibile collegamento che possa portare alcune volumetrie commerciali a posizionarsi al disopra del sedime ferroviario, e che grazie anche all'interramento della Rivoltana possa congiungersi attraverso una copertura verde con il parco dell'Idroscalo.

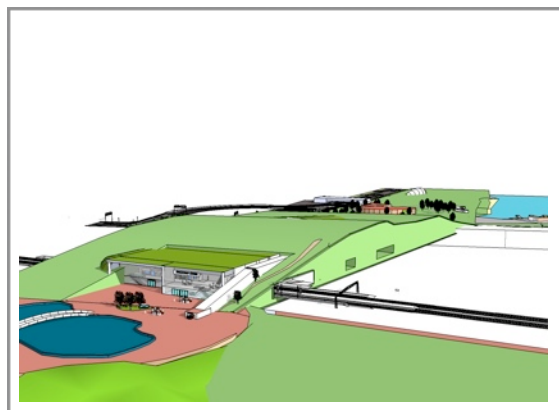
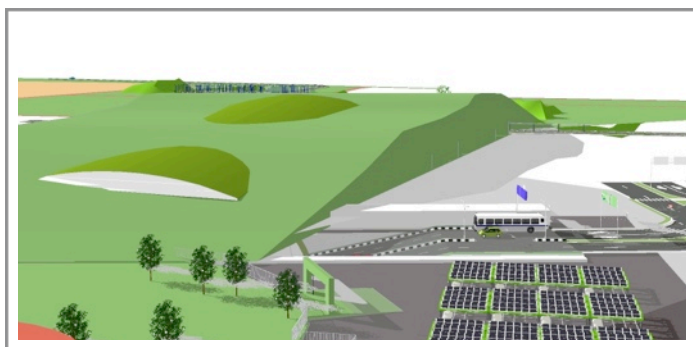


Quello che si sta delineando è una sorta di struttura legata al centro polifunzionale che possa scavalcare il fascio di binari, e che mediante copertura

a verde possa risultare in alcune sue parti percorribile e attraversabile. Il concetto si basa su diverse premesse poste dagli stessi attori in gioco. In questo caso si parte da una forma progettuale legata alla volontà del costruttore del Centro Polifunzionale che al suo interno dichiara di volere posizionare strutture per lo sci indoor, e che per la sua futura struttura immagina una copertura verde, una sorta di parco che possa sovrastare il centro commerciale e che possa collegarsi alle aree dell'Idroscalo per mezzo di ponti passerelle e collegamenti in monorotaia (direzione Linate). In questo senso

si amplia la visione inserendo in questo contesto anche gli interessi e le vocazioni sportive e ricreative dell'Idroscalo, la necessità e l'arrivo di futuri collegamenti, la precedente integrazione tra stazione e Centro Commerciale e si propone una soluzione che porti il centro commerciale con le sue volumetrie a svilupparsi anche lungo la ferrovia, dislocando particolari funzioni sportive e mediante coperture verdi e attraverso percorsi verdi a tema sportivo a unirsi con la testata dell'Idroscalo. Da qui si innescherebbero a loro volta le trasformazioni prefigurate per l'Idroscalo che da questo punto fino alla zona denominata "Il Lago delle Vergini" vuole sviluppare diverse strutture per lo sport e l'intrattenimento come un teatro, una nuova area giochi e una struttura per il pattinaggio. In questo modo la fusione di funzioni sportive legate al centro commerciale e aree che dello sport fanno la loro bandiera come l'Idroscalo diventa un chiaro simbolo del concetto di fondo: sinergia degli elementi, e sostenibilità dello sviluppo.

Nelle due rappresentazioni riportate viene proposta l'idea progettuale così come è stata esposta fino ad ora. Dalle foto è possibile vedere come la struttura del centro commerciale sia a ridosso dei binari del Passante Ferroviario e sviluppi da qui le sue



volumetrie e in verticale ma soprattutto lungo il fascio di binari, per unirsi (come da foto a sinistra) con il parco dell'idroscalo. Sempre e riferendoci allo schema riportato in foto a sinistra si evince come la soluzione optata per il problema rivoltana sia quello dell'interramento così da poter essere scavalcata e coperta dalla struttura sovrastante.

Ovviamente il centro che si sta delineando sarà anche il crocevia dei diversi percorsi di collegamento che sono stati più volte citati. Saranno perciò presenti collegamenti interno attraverso la struttura commerciale, accessi dedicati alla stazione, un collegamento diretto e coperto con l'area dell'Idroscalo e un collegamento esterno che permetta di percorrere a piedi sulla sommità della struttura collinare e di raggiungere il parco dell'Idroscalo. Si concretizzano a questo punto sottoforma di schema progettuale tutte le peculiarità analizzate e sottolineate nel lavoro di analisi e interpretazione.

Si cerca di proporre quindi una soluzione che si prenda in considerazione i diversi aspetti quali l'accessibilità, i collegamenti, la riqualifica delle aree e gli interessi economici, ma che soprattutto intervenga in maniera concreta su quell'aspetto fondamentale di cui si è parlato in fase di analisi: la

carenza di uno sviluppo verde sull'asse Nord-Sud del Comune di Segrate. È stato infatti uno dei primi problemi analizzati per quanto riguarda il territorio. Abbiamo parlato di nuove infrastrutture, di diversi progetti di edilizia, e ciò che sembrava però trascurato era la riconessione dei diversi abitati di Segrate e soprattutto la salvaguardia degli equilibri comunali dai futuri grandi progetti che interesseranno l'area. È infatti importante sottolineare prima di tutto l'importanza di pianificare esattamente gli sviluppi dal punto di vista del comune, soprattutto per evitare la realizzazione di progetti, per esempio con scopi almeno iniziali ben definiti (progetti legati a EXPO 2015), che nel tempo perdano di valore per la loro scarsa "coesione" col territorio che li ospita. Seguendo questo punto di vista si è scelto perciò di indirizzare i progetti verso i due grandi indirizzi più volte citati:

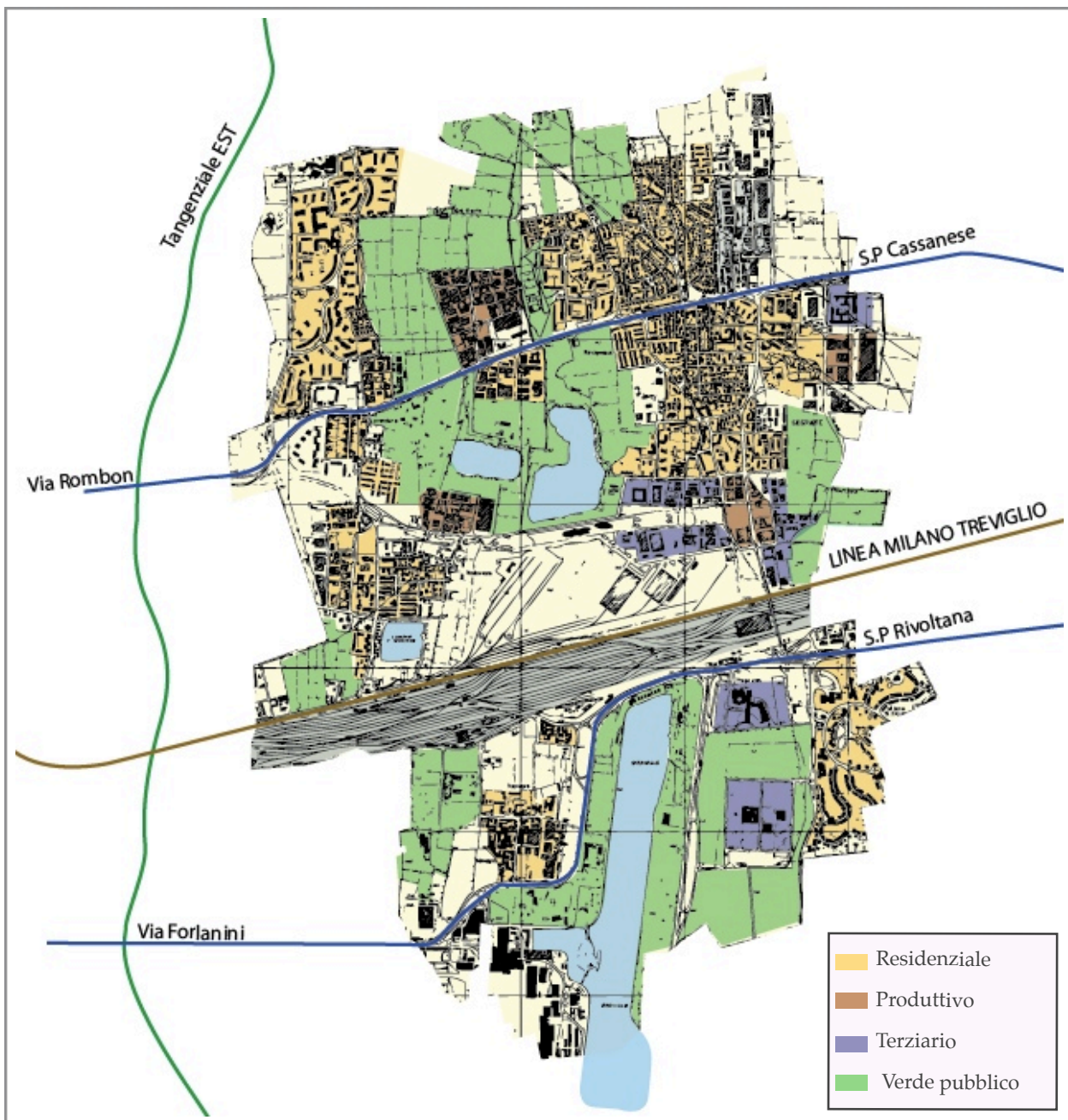
- Analisi e interpretazione delle dinamiche che caratterizzano il territorio di Segrate e individuazione delle crucialità su cui intervenire
- Integrare e mettere in relazione quanti più aspetti possibili delle diverse realtà progettuali individuate così da creare una cooperazione e interdipendenza costante degli attori coinvolti in questo grande quadro di sviluppo.

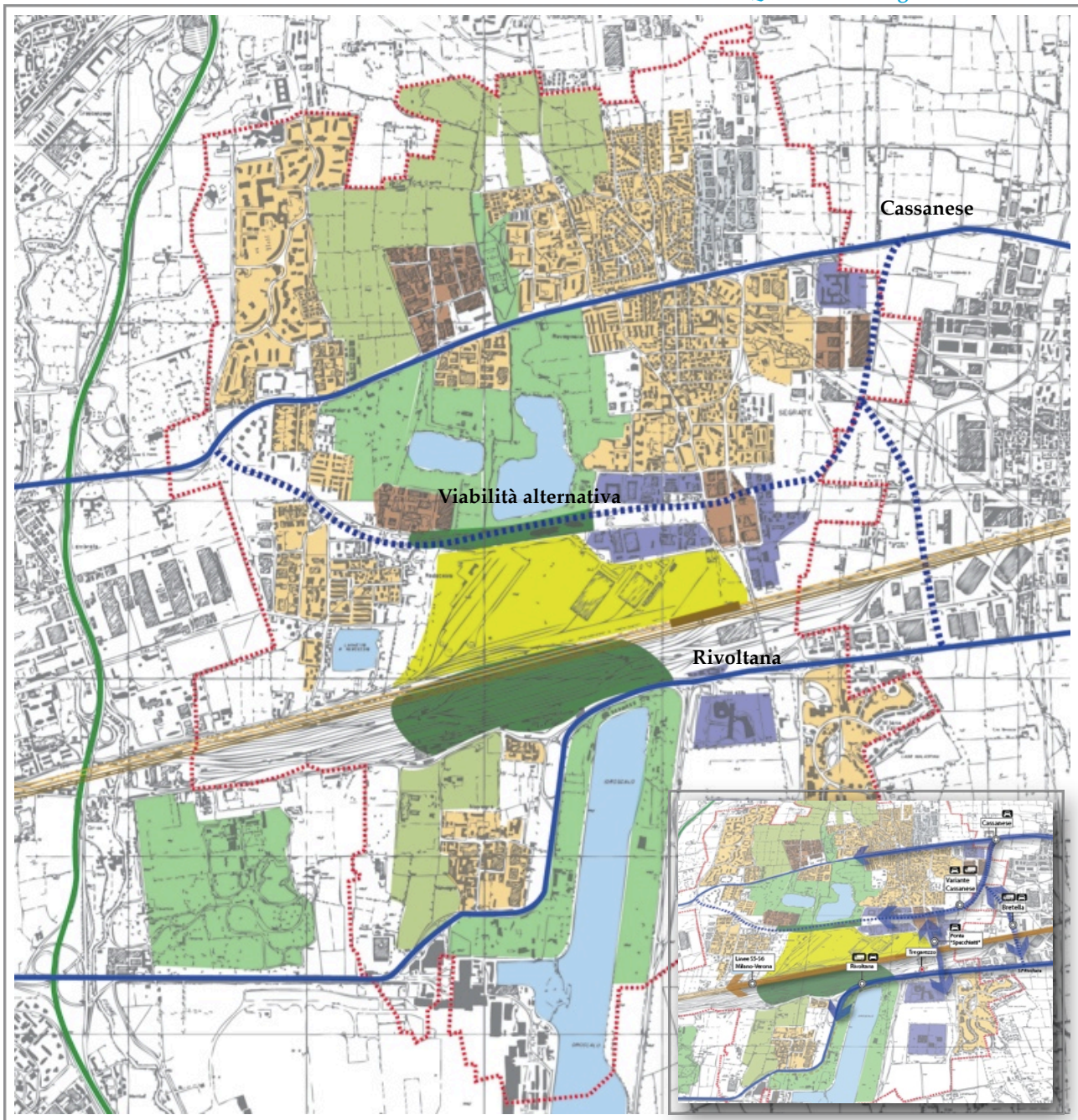
Rappresentazioni e allegati

Focus e rappresentazioni schematiche

In questa ultima parte si vogliono riportare i documenti grafici che sono stati prodotti per la realizzazione e l'analisi di questo lavoro. Vengono nelle pagine seguenti presentati gli schemi di analisi relativi alle analisi infrastrutturali e morfologiche, di consumo del suolo e degli scenari futuri; analisi delle nodalità e delle puntualità attrattive, schemi sulla messa a sistema delle centralità e schede riassuntive dei diversi interventi previsti.

Quadro morfologico



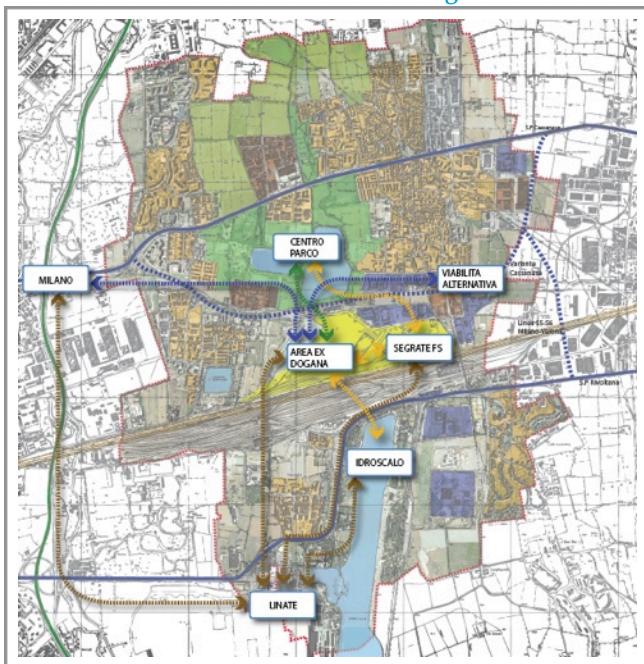


Di sopra viene proposto un quadro schematico delle principali infrastrutture presenti e future (in blu tratteggiato). Come più volte accennato, i due principali assi, Rivoltana e Cassanese, saranno le aste di scarico di un quadro infrastrutturale più grande e in particolare della futura BreBeMi.

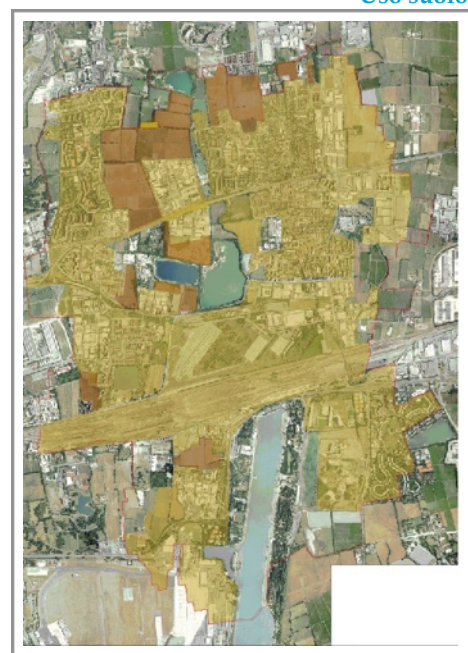


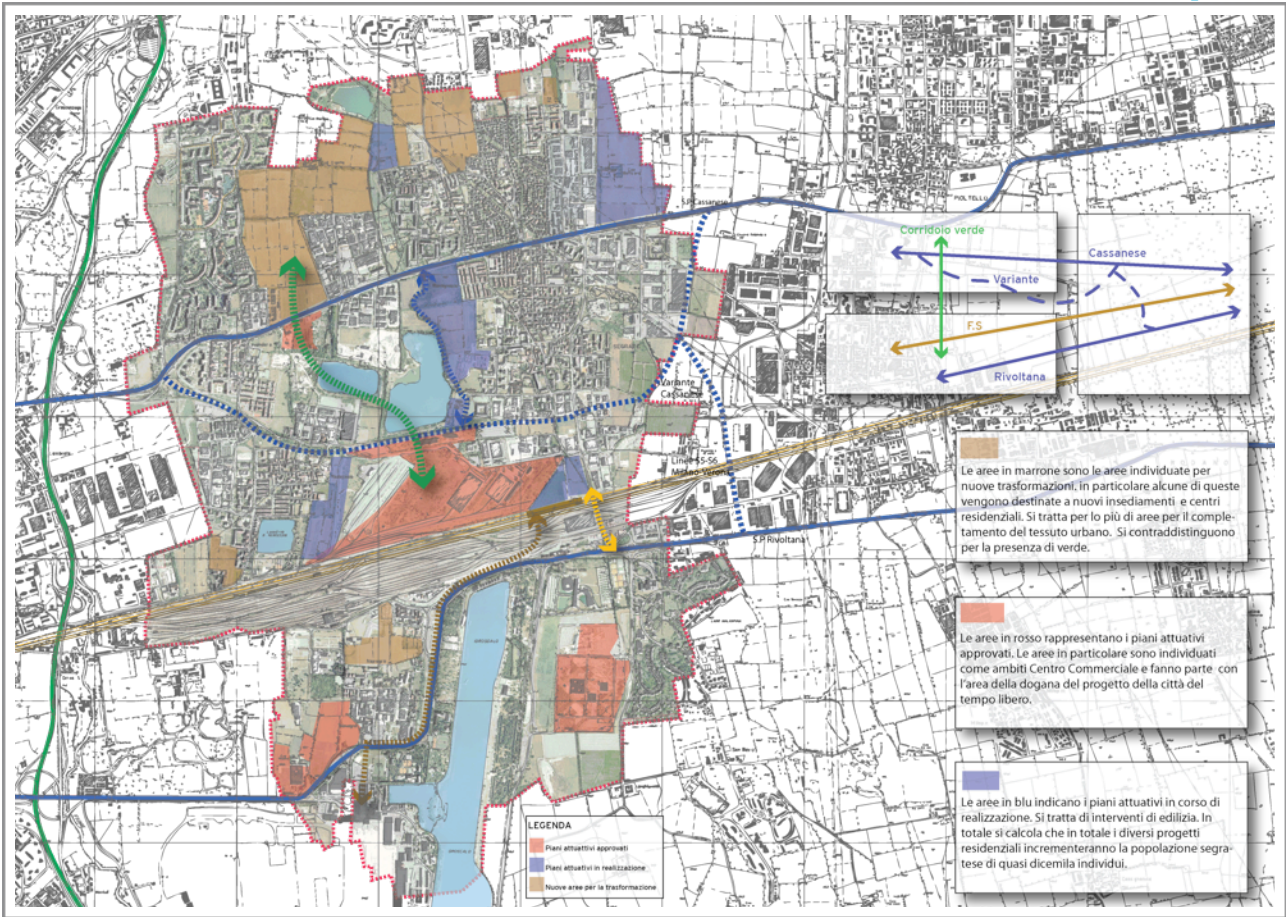
In riferimento al lungo discorso sulle puntualità presenti sul territorio Segratese viene riportato uno schema riassuntivo della localizzazione dei diversi centri presi in considerazione. Risulta molto importante quest'analisi in termini di individuazione di nuclei che nella strutturazione del progetto saranno la base di partenza.

Collegamenti e relazioni

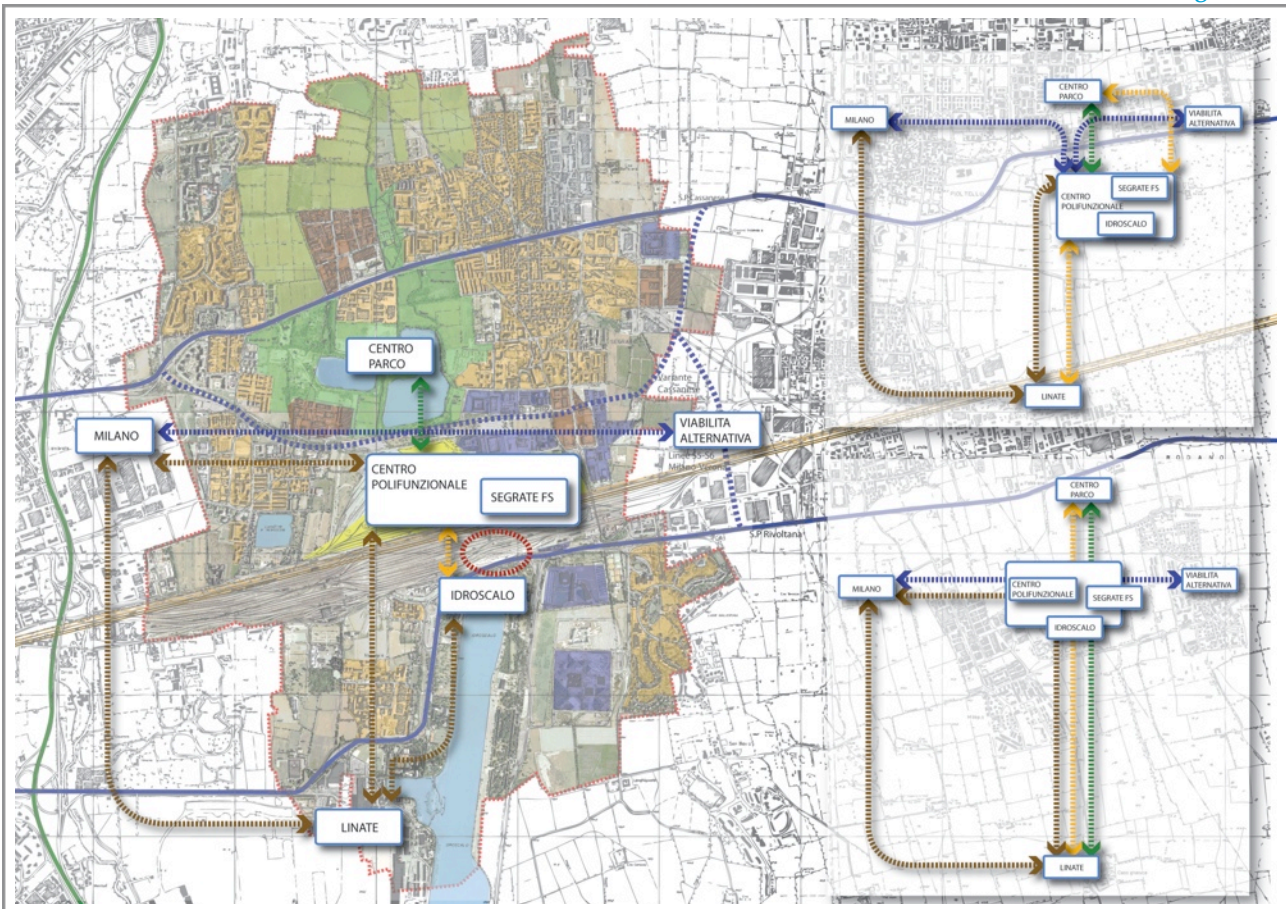


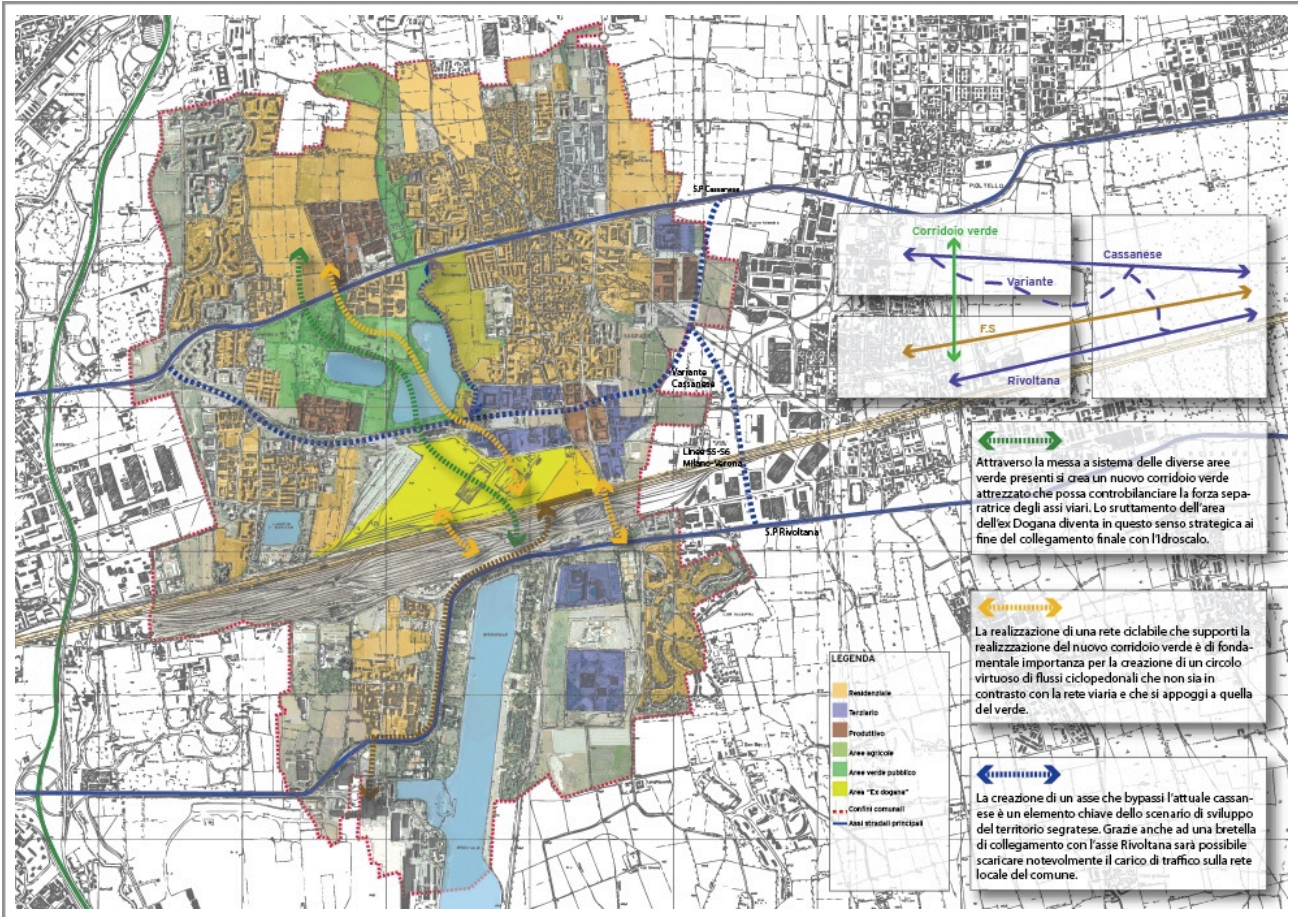
Uso suolo





Schematizzazione sistemi di collegamento





CENTRO POLIFUNZIONALE

Il 25 febbraio 2009 Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Segrate e Gruppo Immobiliare IBP hanno sottoscritto un accordo di programma che prevede da un lato lo sviluppo immobiliare dell'area ex-dogana a Segrate e di altre aree in prossimità della Rivoltana e dell'aeroporto di Linate, dall'altro la realizzazione del secondo lotto della Cassanese, nonché il potenziamento della Rivoltana.

Il progetto architettonico sarà realizzato operando una serie di accorgimenti mirati alla riduzione dell'impatto ambientale, attraverso soluzioni altamente innovative come implementazione di impianti di rigenerazione dell'energia per l'illuminazione e la climatizzazione, la copertura con manto erboso che permetterà al Centro di integrarsi perfettamente con il paesaggio circostante, i giardini, i sentieri attrezzati e lo scenografico affaccio su un lago artificiale.

SVILUPPO EX-DOGANA ACCORDO : 25 FEBBRAIO 2009

IDROSCALO

Finanziamento previsto per i lavori messo a disposizione da regione e provincia è di ben 6 milioni di euro per 18 interventi strutturali.

In programma c'è anche l'ampliamento del 30% della superficie del parco che si estenderà per oltre 2,2 milioni di metri quadrati, addentrandosi in zone che sono di proprietà dei comuni di Peschiera Borromeo e Segrate e della Sea, società che gestisce l'aeroporto di Linate.

Expo diffuso: un evento cioè che non vivrà solo all'interno del sito espositivo, ma che coinvolgerà la città di Milano e la Lombardia.

AMPLIAMENTO IDROSCALO ACCORDO : 18 Novembre 2010

VIABILITA' ALTERNATIVA

Primo lotto: potenziamento svincolo di Lambrate
Secondo lotto: completamento della viabilità intermodale
Terzo lotto: diramazione di collegamento con la S.P. Rivoltana.
Quarto lotto: completamento rotonda per Melzo

In base all'Accordo di Programma del febbraio 2009 relativo allo sviluppo immobiliare dell'area ex-dogana di Segrate, la realizzazione del secondo lotto della Cassanese sarà finanziato per 85 milioni di euro dalla società immobiliare IBP, per 14 milioni di euro ciascuno da Regione Lombardia e Provincia di Milano, per 10,5 milioni di euro dal Comune di Segrate.

VARIANTE CASSANESE ACCORDO : FEBBRAIO 2009

MILANO SMISTAMENTO

Il centro intermodale di Segrate è di fatto il principale nodo di interscambio gomma-ferro a servizio del sistema produttivo milanese. Attualmente, grazie alla realizzazione di una serie di interventi di mitigazione (barriere antirumore, rifacimento di una parte dello svincolo di Rubattino, allargamento della sede viaria provvisoria di accesso al terminal, spostamento dell'accesso al terminal), movimento 350-400 mezzi/giorno.

Questo nuovo impianto intermodale permette di togliere dalla grande viabilità circa 100.000 viaggi camionistici a lunga percorrenza ogni anno.

INTERMODALE SEGARTE

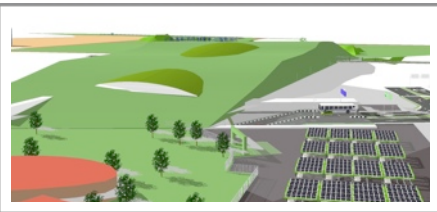
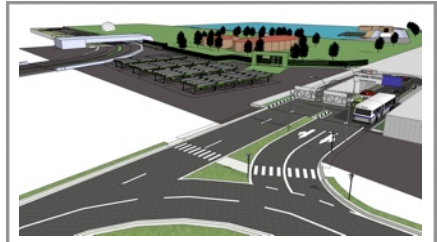
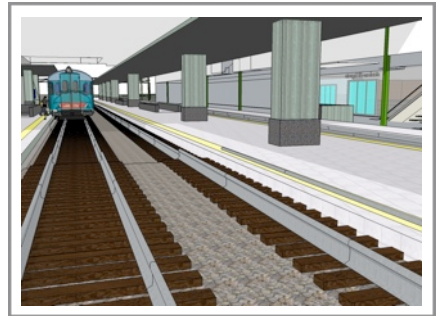
METROPOLITANA LINATE

L'accordo preso il 22 novembre sancisce l'inizio della realizzazione della linea M4 che finalmente collegherà l'aeroporto cittadino direttamente al centro di Milano.

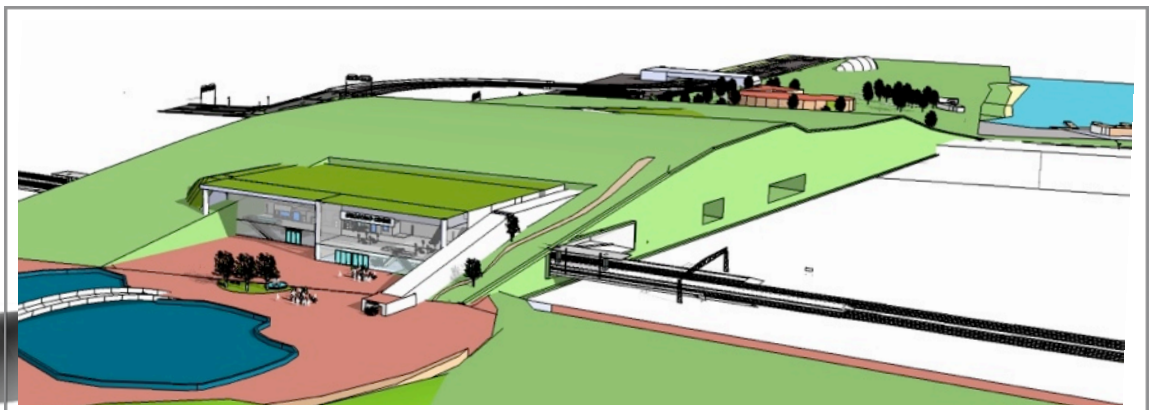
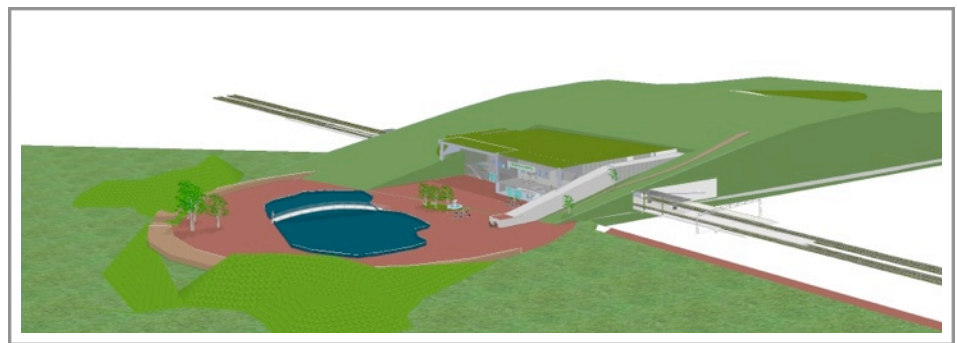
La linea metropolitana 4 da Linate a Lorenteggio si estenderà complessivamente per 15 km con 21 fermate e sarà in grado di trasportare un circa 86 milioni di passeggeri l'anno.

L'investimento complessivo ammonta a 1.699 milioni di euro

LINEA LORENTEGGIO-LINATE ACCORDO : 22 Novembre 2010



IDROSCALO CENTER



Grazie,
Mattia Giacinti