

Milano ha necessità di sviluppare una area metropolitana multipolare e non una struttura radiocentrica.

Il Comune di Milano ad oggi possiede una struttura radiocentrica che non permette il riassetto degli equilibri tra hinterland e comune stesso. Se l'area metropolitana assumesse una forma e una definizione policentrica con un sistema amministrativo unificante, potrebbe essere in grado di trasformare le periferie in nuovi nuclei attrattivi ponendo le basi per un ridisegno del territorio regolamentando il patrimonio naturalistico dell'intero territorio, ma anche la distribuzione di edilizia sociale. Ad esempio, la recente scelta dello scioglimento del CIMEP, si pone in netto contrasto con la necessità di un controllo a livello di area metropolitana.

legenda

destinazioni d'uso

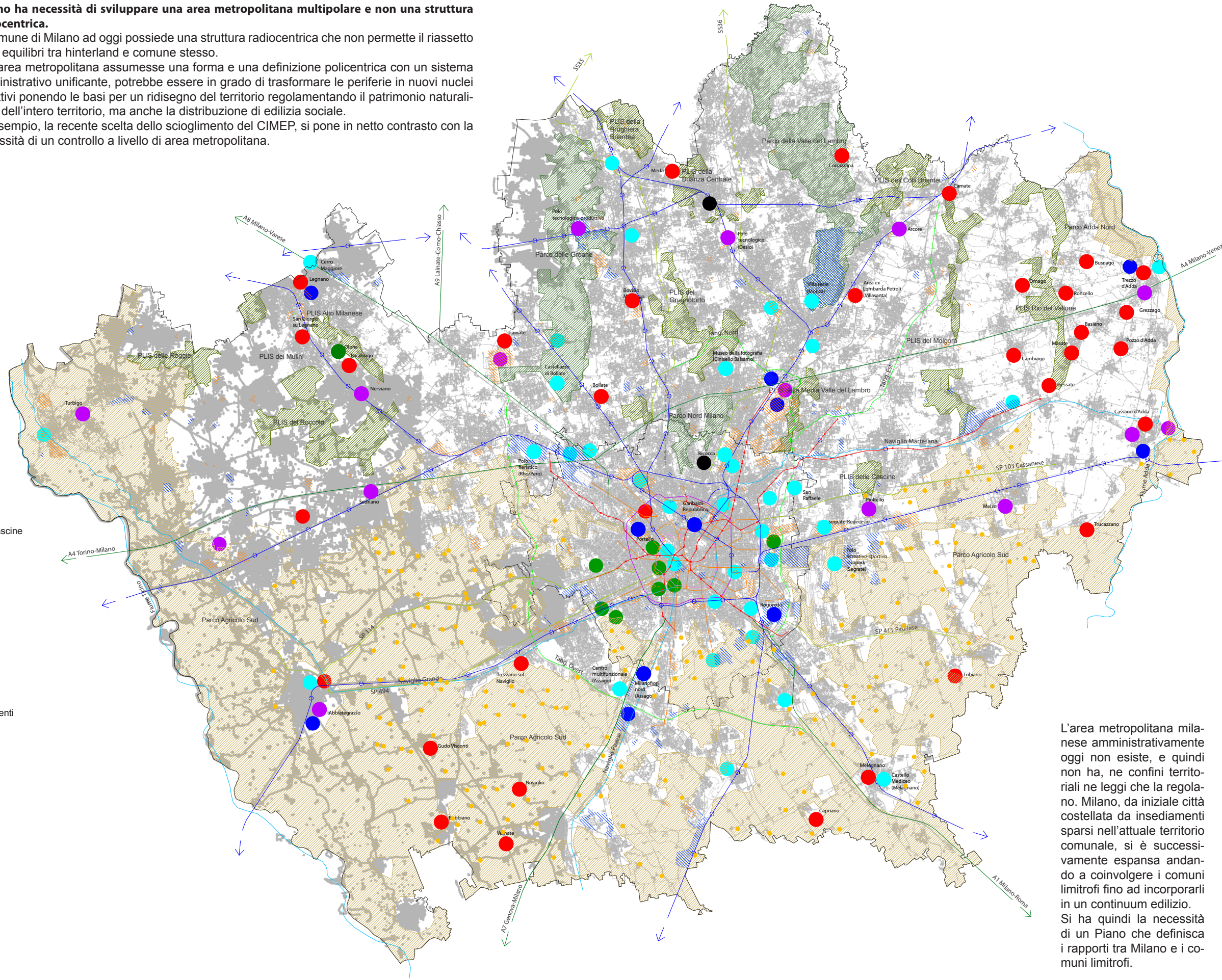
- polo produttivo indicazione da PTCP ●
- polo terziario indicazione da PTCP e PGT ●
- polo servizi indicazione da PTCP e PGT ●
- polo ricerca indicazione da PTCP e PGT ●
- polo residenziale indicazione da PTCP o comune a rapido accrescimento ●
- polo produttivo indicazione da PTCP e PGT ●

parchi, acque e cascate

- Parchi Regionali
- Parchi Locali
- Parchi agricoli
- linee d'acqua principali —
- grandi cascate a corte ●

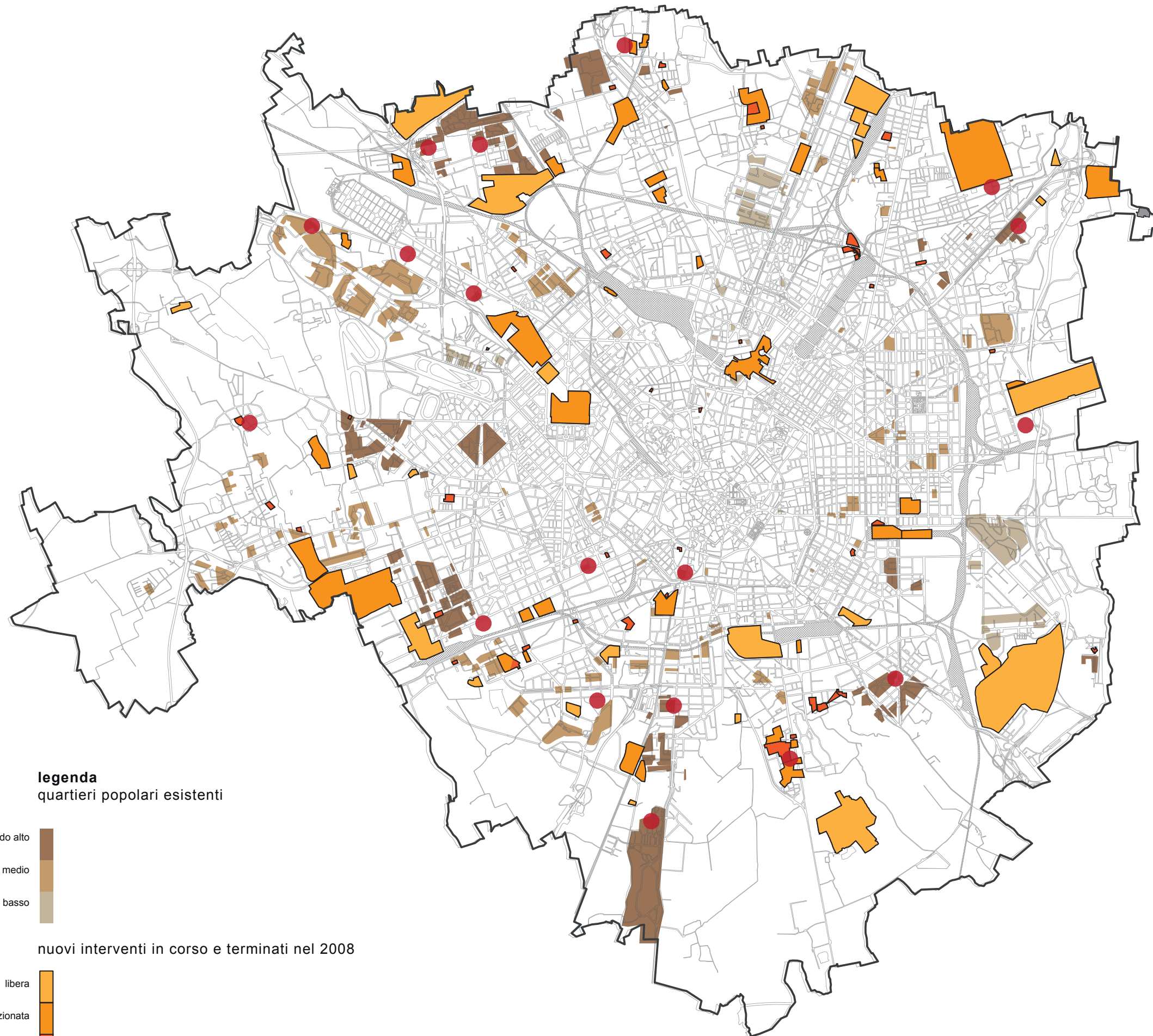
infrastrutture esistenti

- autostrade —
- tangenziali —
- SP - SS —
- ferrovia —
- metropolitana —
- circonvallazione esterna —
- circonvallazione interna —
- linee autobus —
- fermate ferrovia ○



area metropolitana sdf

L'area metropolitana milanese amministrativamente oggi non esiste, e quindi non ha, ne confini territoriali ne leggi che la regolano. Milano, da iniziale città costellata da insediamenti sparsi nell'attuale territorio comunale, si è successivamente espansa andando a coinvolgere i comuni limitrofi fino ad incorporarli in un continuum edilizio. Si ha quindi la necessità di un Piano che definisca i rapporti tra Milano e i comuni limitrofi.

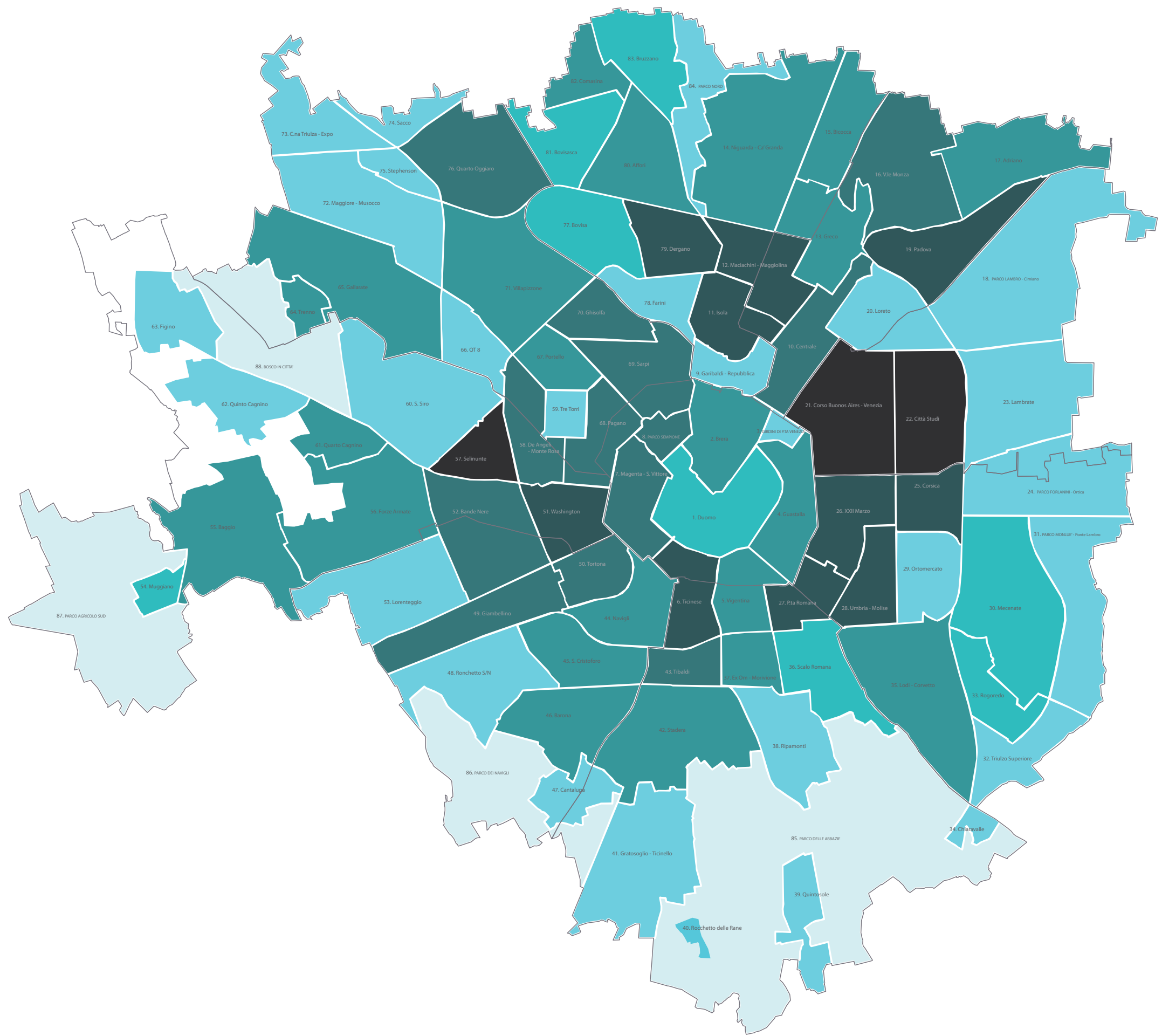


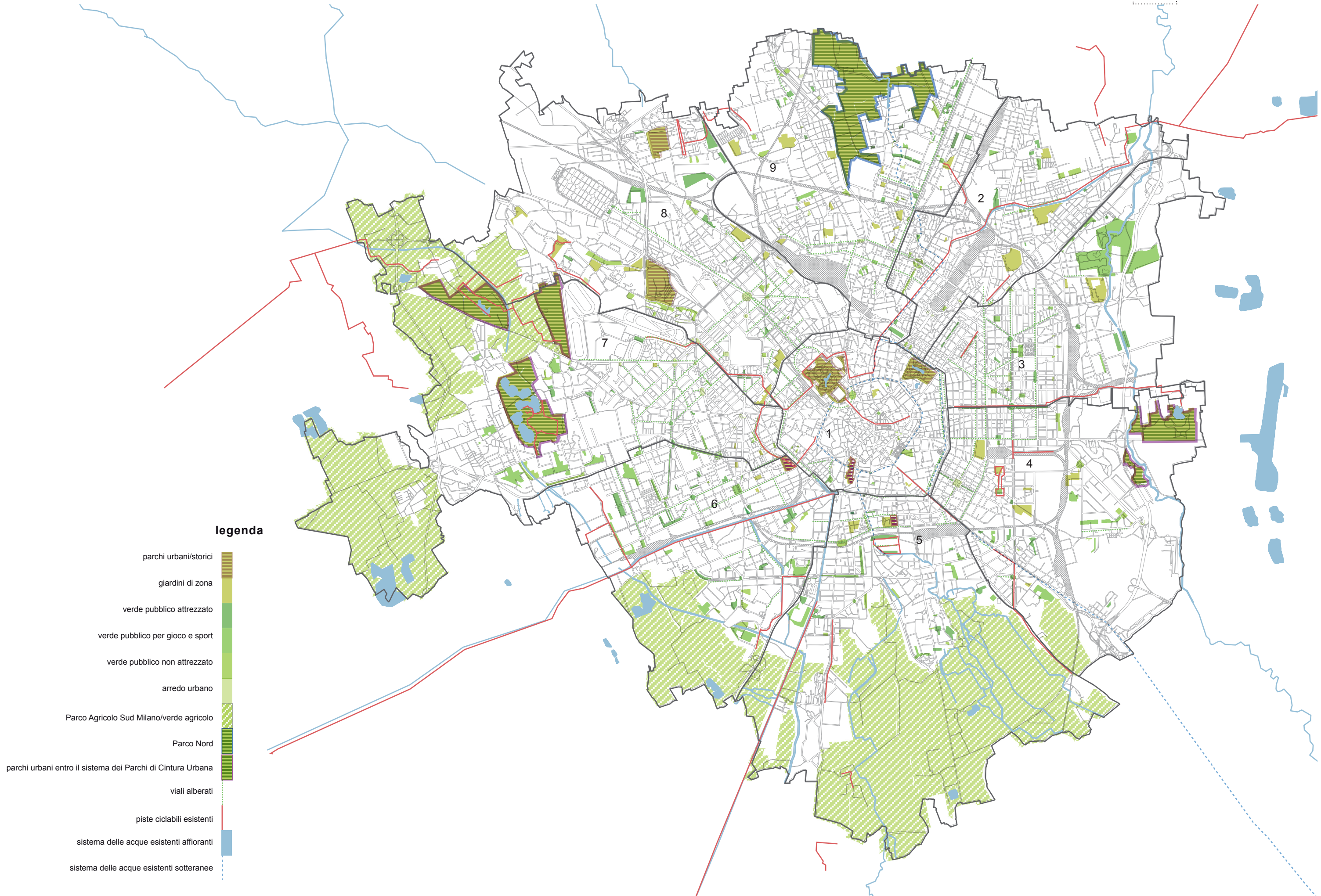
Il quadro attuale mette in evidenza come, a parte i complessi residenziali di edilizia popolare esistenti, sia maggiore la presenza di edilizia libera nei nuovi complessi residenziali, rispetto all'edilizia sociale, la più richiesta invece. Lo scenario dei quartieri popolari esistenti evidenzia che il livello di degrado all'interno degli stessi risulta essere medio/alto. L'offerta di abitazioni di carattere sociale risulta davvero minima, mentre prolifera la realizzazioni di edilizia libera e convenzionata per redditi medio alti.

parametri per la classificazione di degrado:

- intensità del traffico verde
- servizi pubblici
- mezzi pubblici
- parcheggi
- luoghi di aggregazione
- % stranieri
- pulizia
- criminalità

- 01. Duomo
 - 21. Buenos Aires - Venezia
 - 22. Città studi
 - 57. Selinunte
-
- 06. Ticinese
 - 11. Isola
 - 12. Maciachini - Maggiolina
 - 19. Padova
 - 25. Corsico
 - 26. XXII Marzo
 - 27. Porta romana
 - 28. Umbria Molise
 - 51. Washington
 - 79. Dergano
-
- 07. Magenta - San Vittore
 - 08. Parco Sempione
 - 10. Centrale
 - 16. viale Monza
 - 43. Tibaldi
 - 49. Giambellino
 - 50. Tortona
 - 52. Bande nere
 - 58. De Angeli - Monte Rosa
 - 68. Pagano
 - 69. Sarpi
 - 70. Ghisolfi
 - 76. Quarto Oggiaro
-
- 02. Brera
 - 04. Guastalla
 - 05. Vigentina
 - 13. Greco
 - 14. Niguarda - Cà Grandà
 - 15. Bicocca
 - 17. Adriano
 - 35. Lodi - Corvetto
 - 37. Ex Om
 - 42. Stadera
 - 44. Navigli
 - 45. San Cristoforo
 - 46. Barona
 - 55. Baggio
 - 56. Forze armate
 - 61. Quarto Cagnino
 - 64. Trenno
 - 65. Gallaratese
 - 67. Portello
 - 71. Villapizzone
 - 80. Affori
 - 82. Comasina
-
- 01. Duomo
 - 30. Mecenate
 - 33. Rogoredo
 - 36. Scalo Romana
 - 54. Muggiano
 - 77. Bovisa
 - 81. Bovisasca
 - 83. Bruzzano
-
- 03. Giardini Porta Venezia
 - 09. Garibaldi - Repubblica
 - 18. Parco Lambro - Cimiano
 - 20. Loreto
 - 23. Lambrate
 - 24. Parco Forlanini - Ortica
 - 29. Ortomercato
 - 31. Parco Monluè - Ponte Lambro
 - 32. Triulzo superiore
 - 34. Chiaravalle
 - 38. Ripamonti
 - 39. Quintosole
 - 40. Ronchetto delle Rane
 - 41. Gratosoglio - Ticinello
 - 47. Cantalupa
 - 48. Ronchetto sul Naviglio
-
- 53. Lorenteggio
 - 59. Tre Torri
 - 60. S. Siro
 - 62. Quinto Romano
 - 63. Figino
 - 66. QT8
 - 72. Maggiore - Musocco
 - 73. Cascina Triulza - Expò
 - 74. Sacco
 - 75. Stephenson
 - 78. Farini
 - 84. Parco Nord
-
- 85. Parco delle Abbazie
 - 86. Parco dei Navigli
 - 87. Parco Agricolo Sud
 - 88. Parco Bosco in città

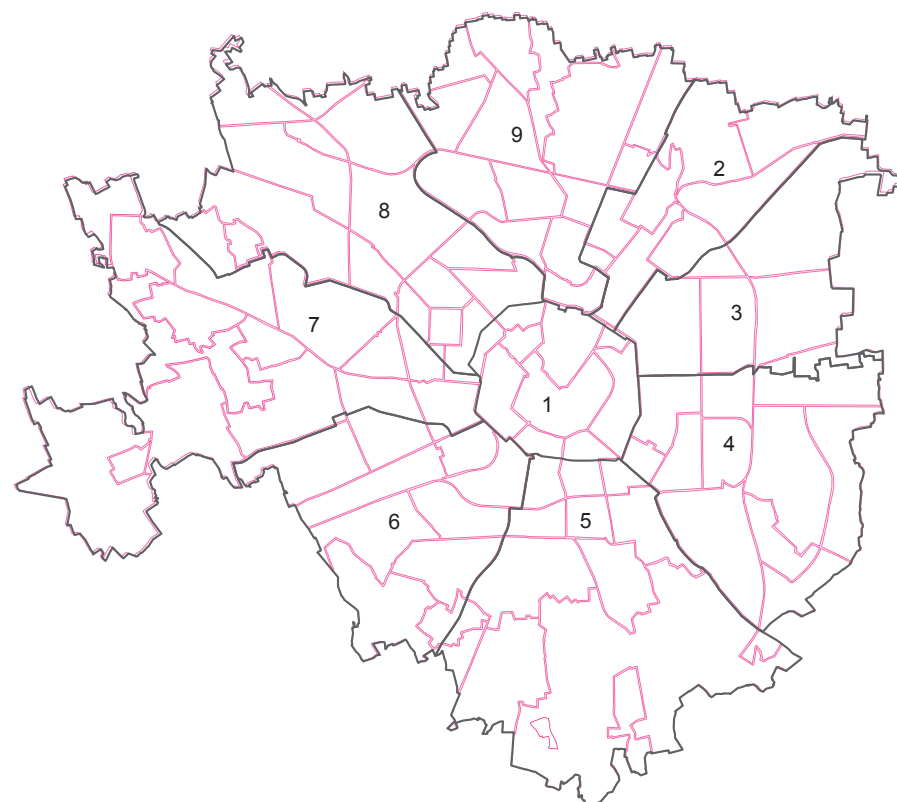
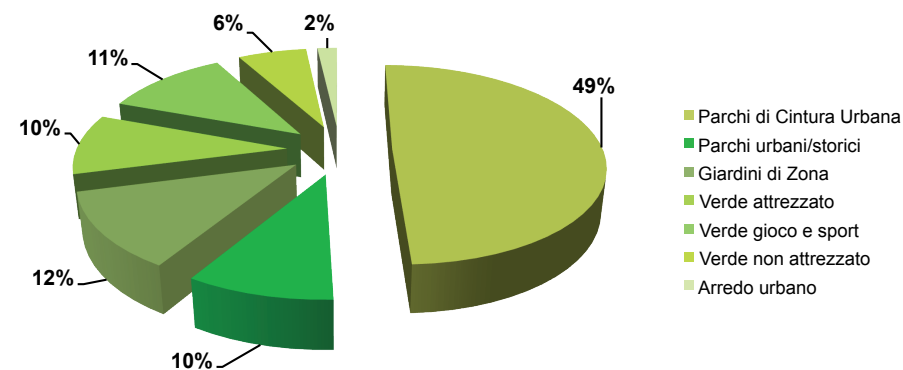




legenda

- parchi urbani/storici
- giardini di zona
- verde pubblico attrezzato
- verde pubblico per gioco e sport
- verde pubblico non attrezzato
- arredo urbano
- Parco Agricolo Sud Milano/verde agricolo
- Parco Nord
- parchi urbani entro il sistema dei Parchi di Cintura Urbana
- viali alberati
- piste ciclabili esistenti
- sistema delle acque esistenti affioranti
- sistema delle acque esistenti sotteranee

TIPOLOGIE DI VERDE PUBBLICO ESISTENTE PER ZONA									
ZONA	Parco Agricolo Sud	Parchi di Cintura Urbana	Parchi urbani/storici	Giardini di Zona	Verde attrezzato	Verde gioco e sport	Verde non attrezzato	Arredo urbano	Verde esistente confermato (mq)
1	0	0	618.711	45.794	13.917	24.253	17.132	13.515	733.321
2	0	0	0	289.266	85.380	80.291	98.653	6.161	559.751
3	0	913.397	0	145.829	214.817	86.181	57.119	23.508	1.440.851
4	895.144	792.059	0	221.219	130.870	163.818	70.209	27.620	1.405.795
5	17.587.540	0	26.244	72.614	168.658	218.056	49.674	0	535.246
6	4.124.098	0	47.500	54.276	228.017	452.282	82.372	0	864.448
7	12.113.142	2.539.542	0	9.175	84.394	406.391	138.576	42.828	3.220.906
8	967.302	0	567.433	459.637	201.819	2.131	232.237	89.923	1.553.179
9	0	2.381.929	0	337.162	178.993	86.030	93.467	36.504	3.114.086
MILANO	35.687.226	6.626.928	1.259.887	1.634.971	1.306.867	1.519.432	839.439	240.059	13.427.584

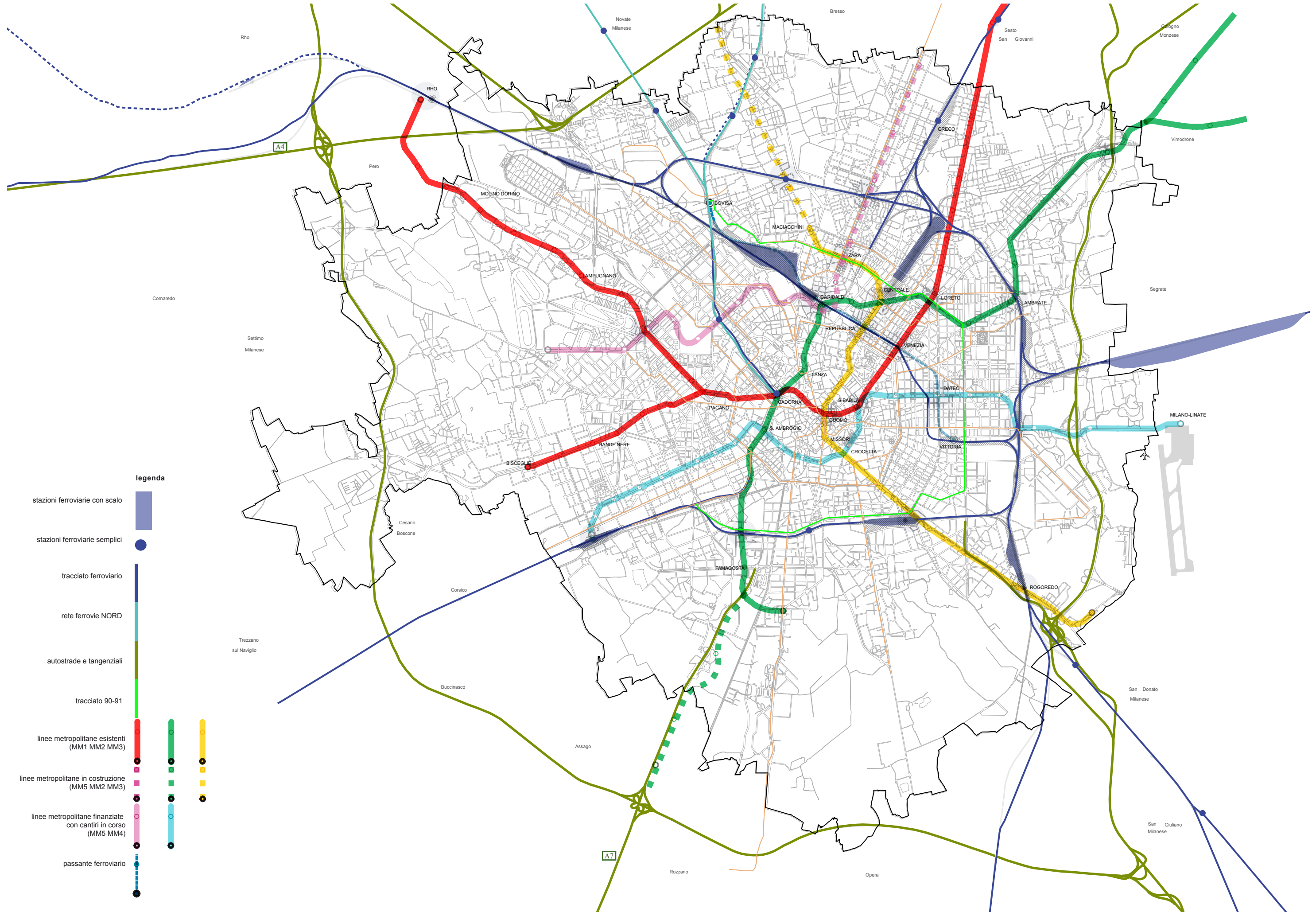


STANDARD DI VERDE PUBBLICO ESISTENTE PER ZONA					
Zone	Sup. territoriale complessiva (mq)	Residenti al 31/12/2007	Verde esistente confermato da PGT (mq)	Verde agricolo (mq)	Standard pop. al 31/12/2007 (mq/ab)
1	9.384.290	99.311	733.321	0	7,38
2	12.900.311	132.969	559.751	0	4,21
3	14.712.311	139.957	1.440.851	0	10,29
4	20.441.363	149.618	1.405.795	895.144	9,40
5	30.553.918	116.574	535.246	17.587.540	4,59
6	18.566.241	150.404	864.448	4.124.098	5,75
7	31.922.326	170.634	3.220.906	12.113.142	18,88
8	24.428.167	176.286	1.553.179	967.302	8,81
9	21.547.692	162.441	3.114.086	0	19,17
MILANO	184.456.619	1.298.195	13.427.584	35.687.226	10,34

città europee	mq/ab verde
Milano	10,34
Parigi	11,70
Madrid	17,80
Bruxelles	27,70
Vienna	27,13
Praga	31,70
Amsterdam	35,00
Monaco	36,00
Copenaghen	43,20
Berlino	65,52
Stoccolma	87,70
Zurigo	116,00
Helsinki	134,00
Goteborg	181,00

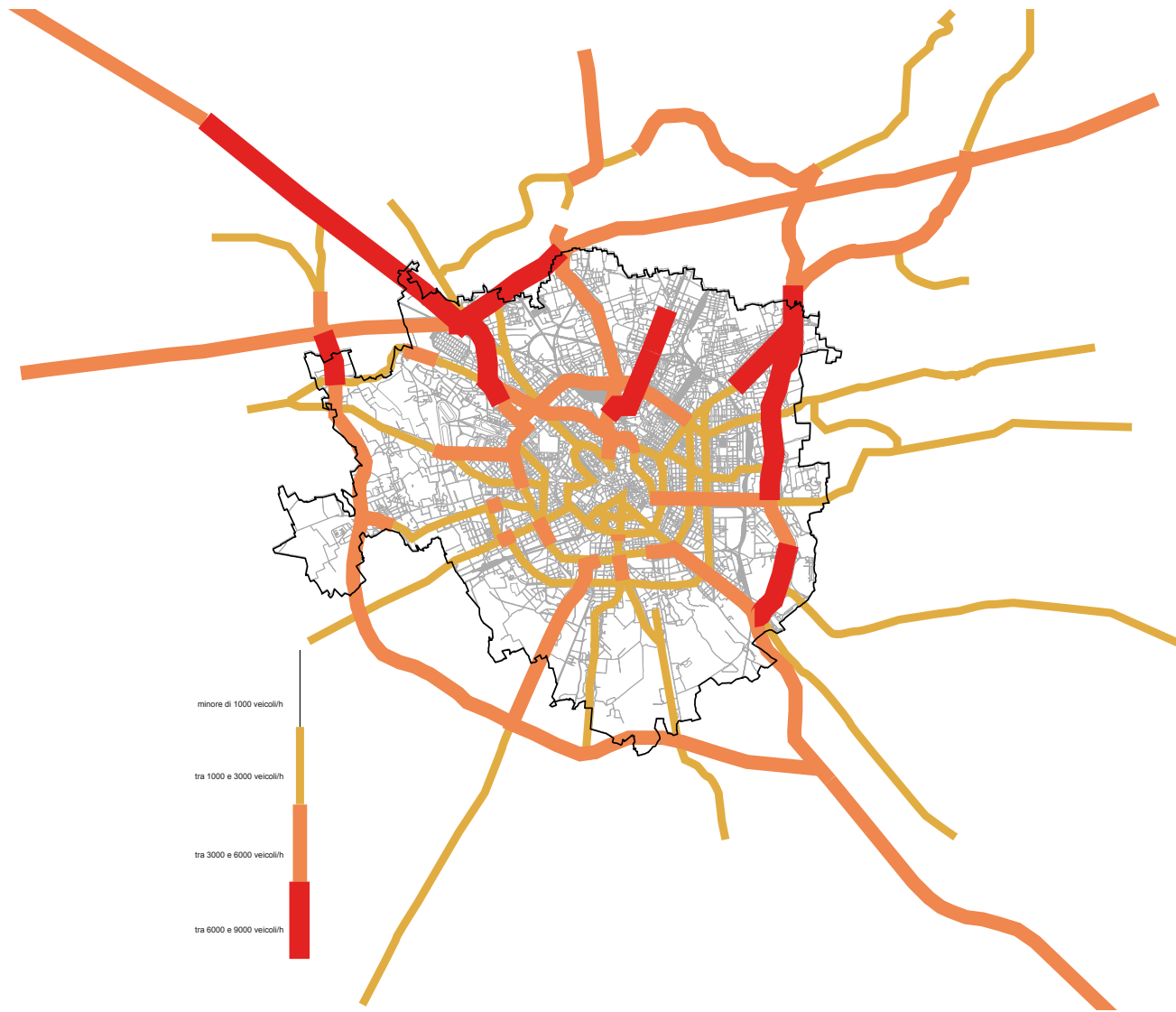
Per comprendere quanto sia il verde pubblico esistente a Milano, e per poter fare un confronto con le previsioni di PGT e con le quantità di verde esistente esplicitate dal Piano, è stato necessario raccogliere dati specifici. In primo luogo, verificate le indicazioni di verde esistente tratte dalla tavola S.02 "Il sistema del verde urbano e delle infrastrutture" del Piano dei Servizi, e sono state poi confrontate con la situazione aggiornata agli anni 2009 e 2010 tratta dalla visione aerea e in street view del software Google Maps. In secondo luogo, queste indicazioni sono state integrate con quelle tratte dallo studio sul verde esistente di Milano effettuato nei testi "Verde e Metropoli: Milano e l'Europa" (Boatti, A., Verde e Metropoli: Milano e l'Europa, Città Studi, Milano, 1991) e "Urbanistica a Milano" (Boatti, A., Urbanistica a Milano - Sviluppo Urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro, Città Studi/De Agostini, Novara, 2007), aggiornando anche in questo caso i dati alla situazione 2009/2010.

I dati così raccolti sono stati poi classificati in base alla collocazione entro le zone di decentramento e i nuclei di identità locale (NIL), seguendo la suddivisione di Milano proposta dal PGT e tuttora vigente. I dati riassunti dimostrano che la dotazione di verde a Milano tra il 2005 e il 2007 è rimasta sostanzialmente invariata (9,90 mq/ab al 2005). Il dato di 10,34 mq/ab, con cui è necessario confrontarsi per una pianificazione delle aree da destinare a verde pubblico, appare inoltre poco confortante se confrontato con quelli delle altre città europee, Berlino tra tutte, con i suoi 65,52 mq/ab

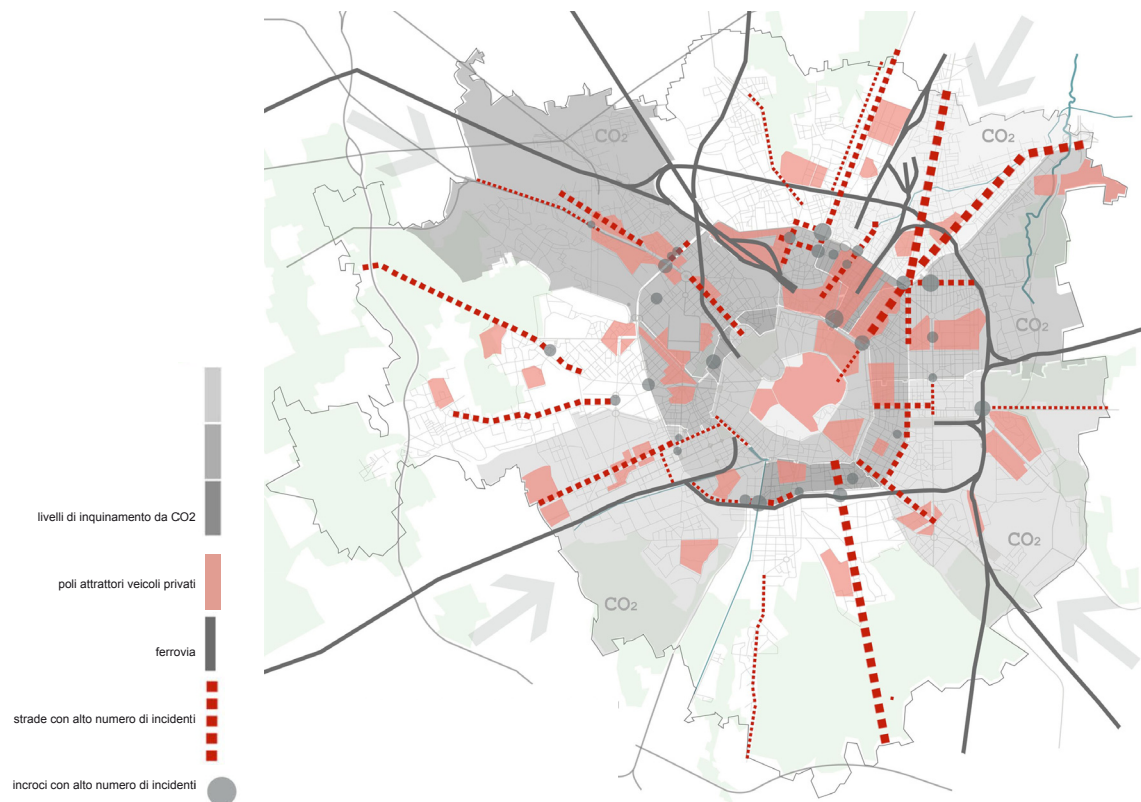


legenda

- stazioni ferroviarie con scalo
- stazioni ferroviarie semplici
- tracciato ferroviario
- rete ferrovie NORD
- autostrade e tangenziali
- tracciato 90-91
- linee metropolitane esistenti (MM1 MM2 MM3)
- linee metropolitane in costruzione (MM5 MM2 MM3)
- linee metropolitane finanziate con cantieri in corso (MM5 MM4)
- passante ferroviario



emergenze relative ai livelli di traffico a Milano



Progetto Autostrada Pedemontana Lombarda

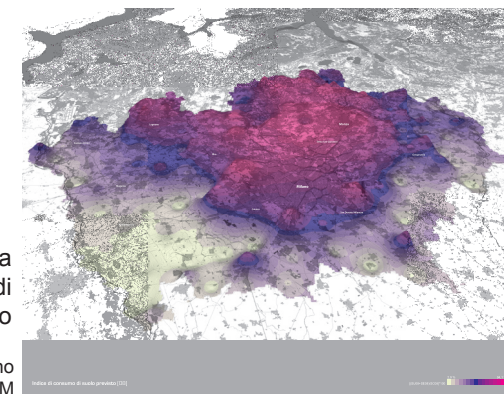
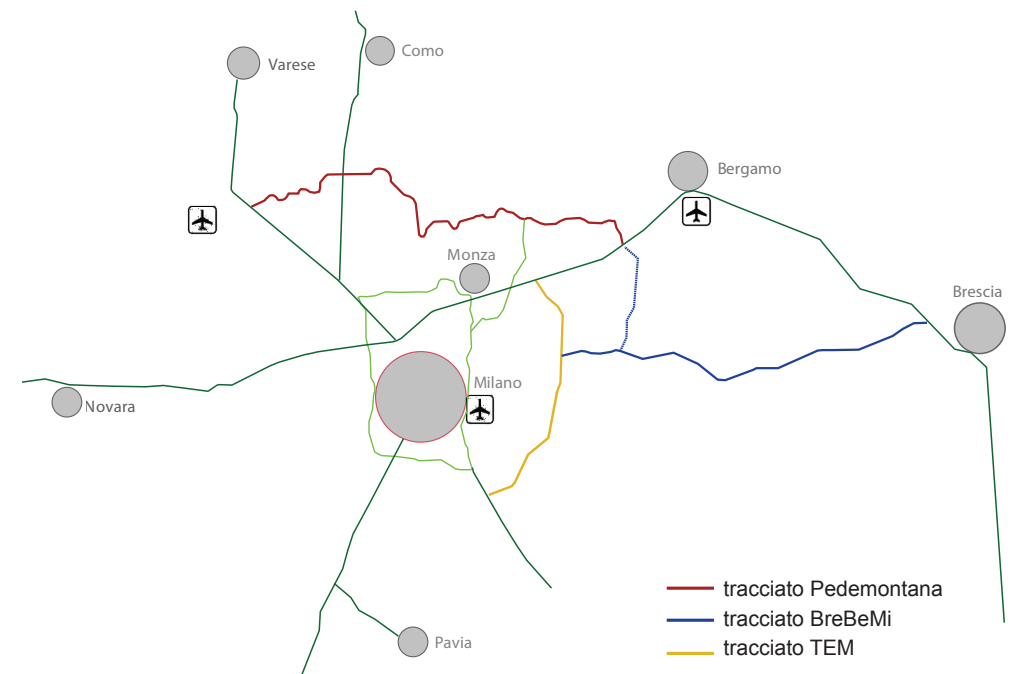
Il sistema di autostrada e viabilità locale interesserà la viabilità delle provincie di Bergamo, Monza e Brianza, Milano, Como e Varese ed in generale di tutto il nord della Lombardia, realizzando un nuovo collegamento diretto tra Osio Sotto e Malpensa/Varese. Nel progetto, approvato nel 2009, è inoltre prevista la costruzione di un raccordo di interconnessione Pedemontana – BreBeMi.

Progetto Autostrada BreBeMi

Il progetto, approvato nel 2007, ma ancora in corso di definizione a causa del forte impatto ambientale che causerebbe, prevede il collegamento diretto tra Brescia e Milano, riducendo la distanza di percorrenza di ben 22 km (da 104 km a 82 km). La necessità di un tracciato alternativo alla A4 deriva dalla grande quantità di veicoli che transitano su questo tratto di autostrada (100.000 veicoli/giorno, con punte di 140.000 veicoli/giorno).

Progetto Tangenziale Est Esterna Milano (TEM)

La Tangenziale Est Esterna di Milano rappresenta la seconda tangenziale est di Milano (si aggiunge all'attuale A51) ed è un'opera infrastrutturale il cui iter autorizzativo risulta ancora in corso. Il tracciato è stato concepito per raccordare le diverse viabilità del territorio (A4, A51, A1) e per questo, il tracciato e gli incroci, determinano un sistema molto articolato.



La tendenza di sviluppo e di consumo di suolo risulta direttamente proporzionale all'andamento dei flussi di traffico

Facendo riferimento allo schema relativo alle emergenze del traffico, il primo indicatore da tener presente è quello relativo alle strade con il più alto numero di incidenti, che in modo indiretto indica le vie con la più alta percorrenza e con il maggior numero di veicoli su strada. È così possibile notare che tali strade non sono altro che le vie principali di penetrazione al centro città che ben configurano l'impianto radiocentrico di Milano. Tale concentrazione di auto è dovuta anche al fatto che i maggiori poli attrattivi di veicoli privati (zone terziarie, commerciali...) sono tutte concentrate sostanzialmente all'interno della cerchia ferroviaria, vero ostacolo della città, o addirittura all'interno dell'antica cerchia delle mura per poi invece diradarsi nella zona urbana più periferica. Il secondo indicatore, che è stato incrociato con il primo, suggerisce un'immagine abbastanza preoccupante della città; si può infatti notare come la presenza di inquinamento dell'aria tramite CO₂ sia tutta concentrata in maniera preoccupante all'interno della fascia delle mura spagnole ulteriore sintomo del traffico veicolare che ogni giorno interessa il centro nevralgico della città.

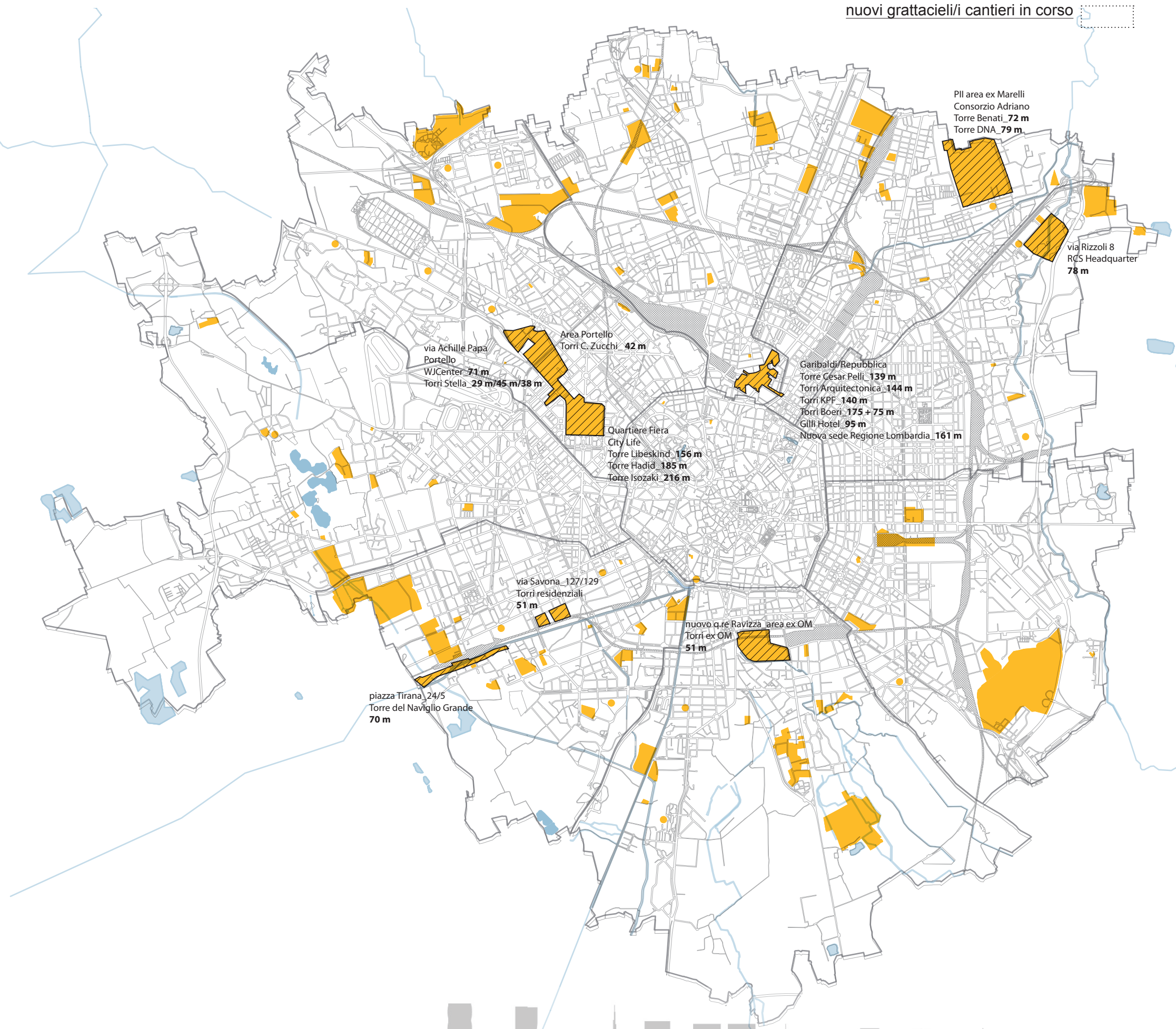
Terzo indicatore, ma non per questo meno importante, è il fabbisogno di sosta su strada. Dato lo squilibrio tra domanda rilevata e offerta, capiamo immediatamente il perché della sosta senza limiti in tutti gli angoli della città. Chiaramente la più alta domanda di sosta si localizza nella zona più centrale di Milano corrispondente al polo terziario e commerciale del centro urbano che, come abbiamo già detto, è un grande attrattore di flussi di persone e veicoli.

Si ha così la visione complessiva della reale emergenza di Milano: una congestione elevatissima di traffico e un elevato tasso di inquinamento nel centro città causata dall'impostazione radio centrica milanese e dal mancato supporto di mezzi pubblici adeguati ai reali spostamenti dall'hinterland verso Milano.

Dall'analisi dello stato di fatto e dei documenti urbanistici vigenti emerge che il sistema dei trasporti milanesi necessita di importanti interventi, che permettano di risolvere la congestione del sistema radiale, insieme al problema della moltiplicazione degli ingressi alla città che agiscono come interscambio tra la mobilità pubblica e quella individuale.

Allo stesso tempo è evidente la necessità di una più efficace gestione dei flussi di traffico che transitano intorno all'area metropolitana milanese (delimitata dalle grandi arterie autostradali A4 e A8 a nord ovest, A1 e A7 a sud, sudest) che impedisca, da un lato, l'immissione di flussi esterni nelle tangenziali, dall'altro. La congestione dei tratti autostradali in prossimità di Milano (in particolare dell'A4, impropriamente utilizzata come tangenziale nord) da parte di un'utenza che gravita prevalentemente intorno all'area metropolitana milanese.

Sintesi Milano		n° vani edilizia libera	n° vani edilizia convenzionata	n° vani edilizia pubblica	n° vani edilizia universitaria	Totale vani
Trasformazioni in corso	PIERS	-	-	1.689,30	-	-
	ERP	-	-	468,00	-	-
	ALER	-	-	1.300,50	-	-
	PRU	818,04	408,13	422,29	-	-
	PII in corso	21.287,57	11.008,04	635,97	-	32.931,59
	totale	22.105,61	11.416,17	4.516,06		38.469,34



- edificato**
- università
 - spazi religiosi
 - servizi civici, socio-sanitari
 - istruzione
 - mercati comunali
 - edilizia popolare
 - carceri e caserme
 - memorie storiche
 - cultura
 - strutture amministrative e di pubblico interesse
 - ospedali pubblici
 - depositi, parcheggi
- non edificato**
- terreni agricoli
 - aree libere
 - orti urbani
 - grandi parchi urbani
 - giardini attrezzati
 - verde di quartiere
 - attrezzature sportive
 - spazi pubblici, piazze
 - viali alberati
 - verde non fruibile
 - verde condominiale
 - scali ferroviari in uso
 - scali ferroviari dismessi
 - cantieri in corso

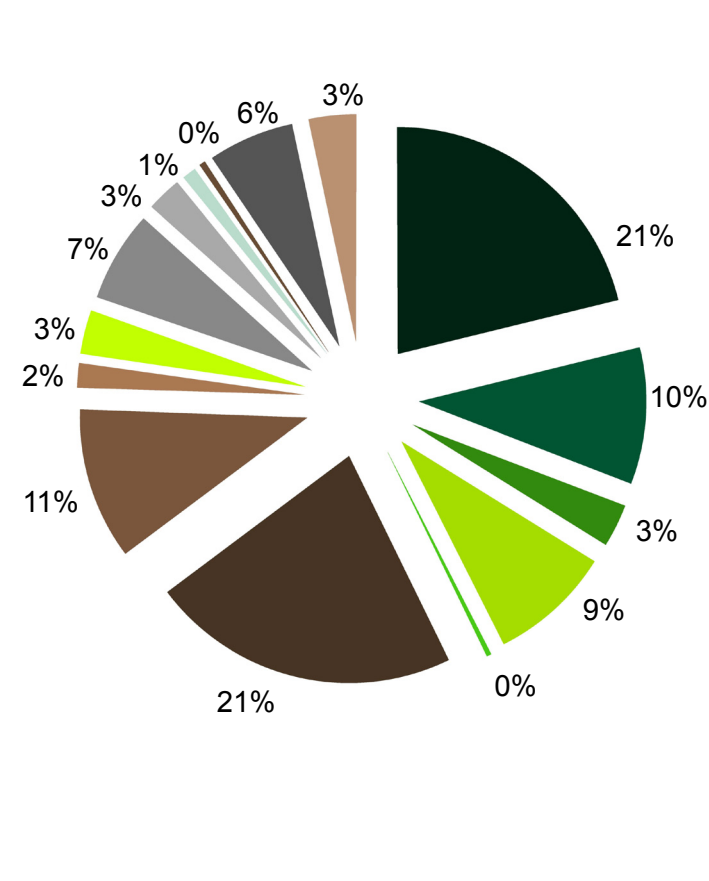
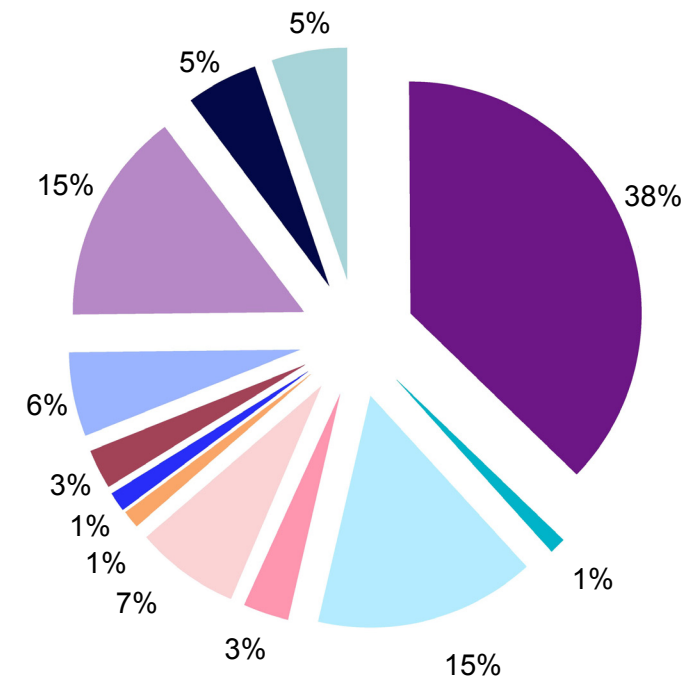


Analizzando nello specifico la situazione allo stato attuale dei servizi a Milano il dato che emerge è interessante: la superficie totale delle aree a servizi risulta pari a 69.435.380 mq, ovvero il 35% della superficie di Milano. Questo dato è stato suddiviso a sua volta tra servizi edificati, che risultano pari a 23.418.478 mq e servizi pubblici non edificati 46.016.902 mq. Un numero cospicuo di aree pubbliche che mettono in luce le potenzialità del Comune di Milano che il PGT dovrebbe salvaguardare e potenziare.

Aree a servizi edificate			
quartieri popolari	8.705.843	mq	38 %
cultura	286.476	mq	1 %
depositi, stabilimenti, parcheggi	3.548.194	mq	15 %
servizi civici e socio-sanitari	690.362	mq	3 %
spazi di ambito religioso	1.640.315	mq	7 %
università	284.580	mq	1 %
memorie storiche	297.958	mq	1 %
mercati comunali	647.523	mq	3 %
scuole comunali e provinciali	3.542.953	mq	15 %
carceri e caserme	1.155.380	mq	5 %
ospedali pubblici e Ist. ricerca socio sanit.	1.233.397	mq	5 %
altre strutt. amm. e di pubblico interesse	1.385.497	mq	6 %

Aree a servizi non edificate			
grandi parchi	9.778.365	mq	21 %
giardini attrezzati	4.444.711	mq	10 %
verde di quartiere	1.347.393	mq	3 %
attrezzature sportive	3.988.366	mq	9 %
spazi pubblici, piazze, sagrati chiese,...	171.850	mq	0 %
terreni agricoli demaniali	10.004.715	mq	21 %
aree libere	5.039.339	mq	11 %
orti urbani	773.290	mq	2 %
viali alberati	1.380.502	mq	3 %
verde stradale non fruibile	2.993.981	mq	7 %
cantieri in corso di opere pubbliche	440.028	mq	1 %
scali ferroviari in uso	2.827.306	mq	6 %
scali ferroviari dismessi	1.512.345	mq	3 %

Aree per servizi pubblici attrezzati				
parchi urbani	9.778.365	mq	7,55	mq/ab
giardini attrezzati, attrezz. sportive all'aperto, verde di quartiere	6.098.155	mq	4,71	mq/ab
totale	15.876.520	mq	12,27	mq/ab



Le aree di proprietà pubblica a Milano esistono e, al contrario di quanto si possa pensare, sono cospicue. L'amministrazione pubblica purtroppo però, in materia di politiche urbanistiche, in particolare in questi ultimi trent'anni, non ha disposto come avrebbe potuto di queste proprietà pubbliche presenti sul territorio, ma ha invece preferito utilizzare quelle di proprietà privata; ha acquisito la concessione del diritto di superficie di queste per realizzare strutture e servizi a carattere pubblico, stipulando accordi con il proprietario, il quale, concluso l'utilizzo dei beni per finalità pubblica, ha ottenuto dei vantaggi, in genere legati alla possibilità di edificare privatamente sull'area, di cui ha ripreso possesso, con indice edificatorio a lui favorevole. Come ho già detto, un numero cospicuo di servizi, ma che, in primo luogo, devono essere mantenuti e sviluppati in relazione alle dinamiche sociali attraverso monitoraggio e politiche pubbliche e, in secondo luogo, dovranno essere pianificati per rispondere alle esigenze della popolazione. In relazione alle attuali dinamiche sociali si evidenzia una grande carenza di case pubbliche in affitto, oltre ad una grossa diminuzione di aree verdi pubbliche e una carenza di asili nido. Più in generale la problematica dei servizi si aggrava attraverso le nuove trasformazioni in corso, sostenute da pianificazione attuativa particolareggiata, che introducono nel tessuto milanese una grande quantità di nuove residenze, alla quale però, non vi è associata un'offerta di servizi che configuri anche un potenziamento dell'esistente. Il pericolo è quello che la situazione attuale a livello di servizi diminuisca drasticamente in proporzione alla costruzione di nuovi insediamenti, residenziali e terziari previsti nei prossimi vent'anni.

Legenda

Stato di fatto

Commerciale e direzionale

Residenziale

Residenziale e piccolo commercio

Produttivo

Aree industriali dismesse

Aree dismesse/vuoti urbani

Produzione agricola

Produzione cereali

Produzione riso

Commerciale

Grandi strutture di vendita (> 2.500 mq)

Medie strutture di vendita (250 < mq < 2.500)

Esercizi di vicinato (< 250 mq)

Mercato coperto

Grandi magazzini

Ortomercato

Cinema

Commercio al dettaglio su area pubblica

Uffici postali

Istituti di ricerca, ospedali e Università

Ospedali

Istituti di ricerca medica

Istituti di ricerca scientifica

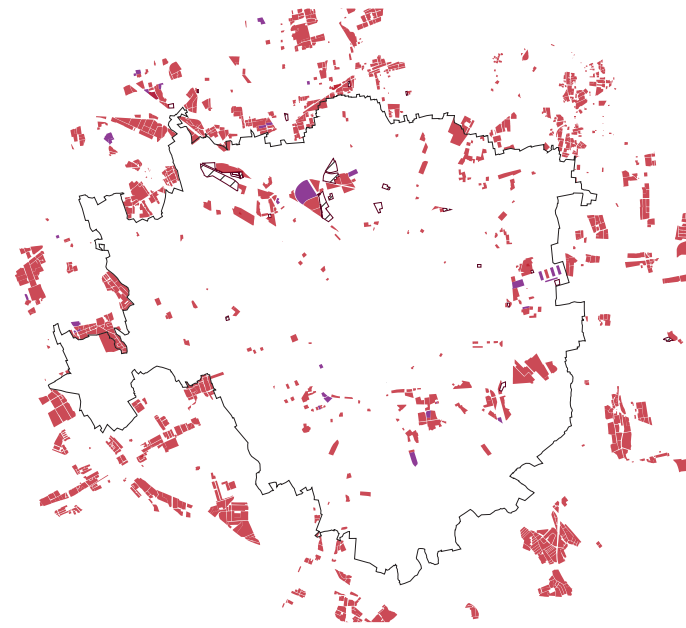
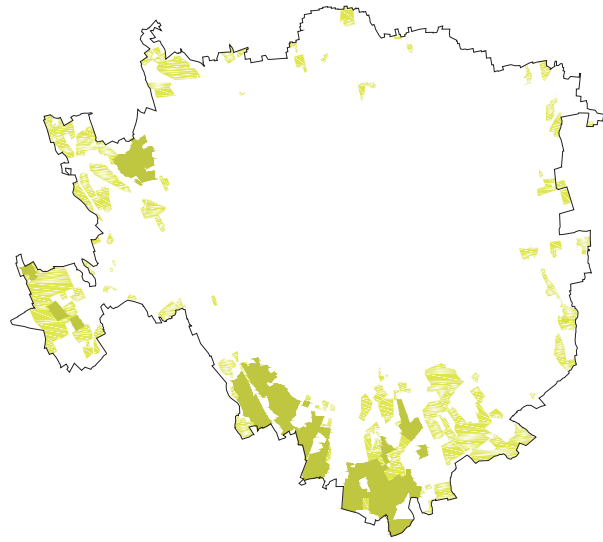
Istituti di ricerca (politica, sociale, etc...)

Università



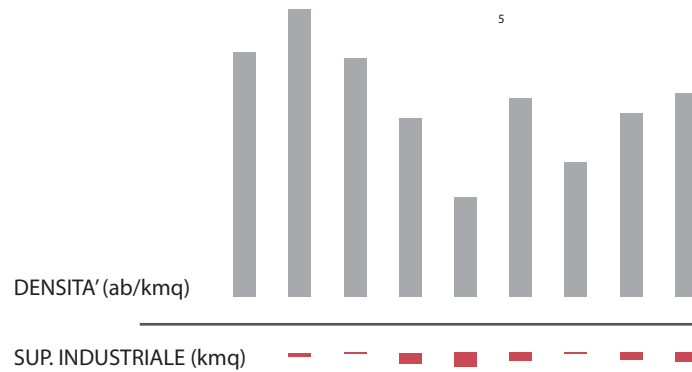
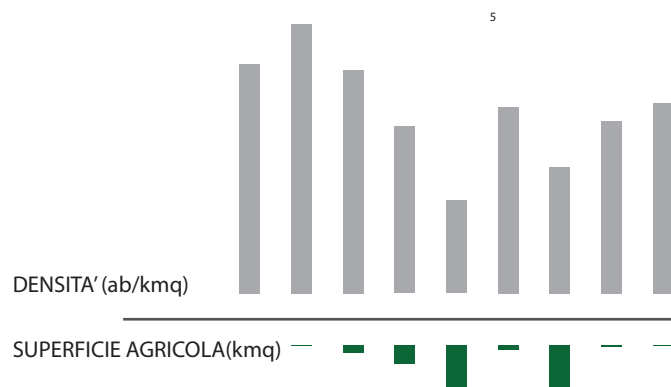
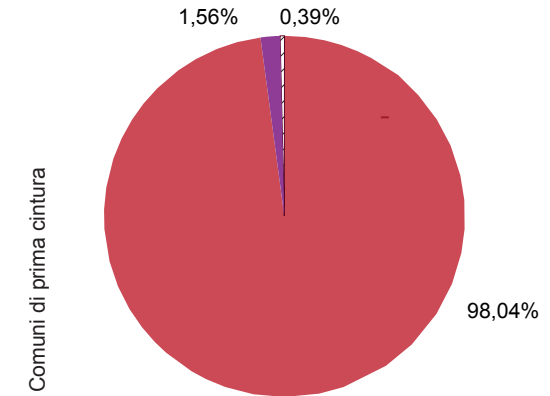
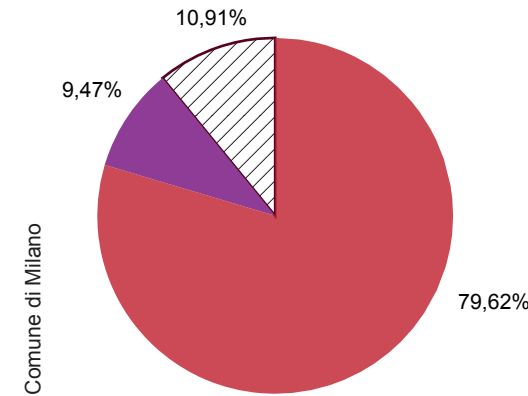
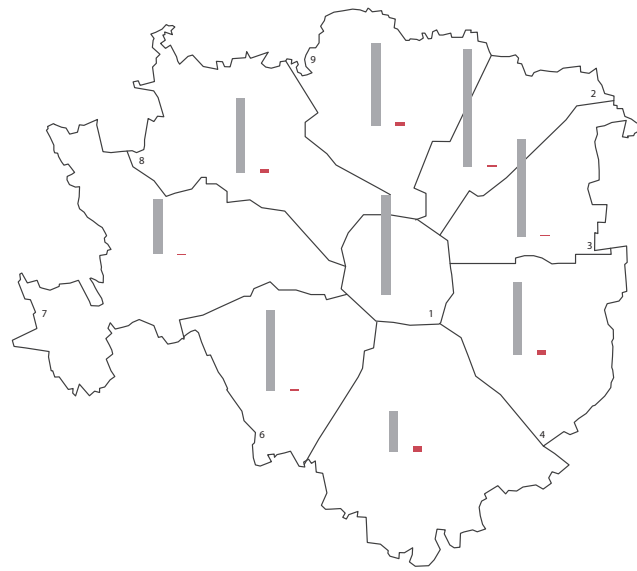
Produzione cereali
Produzione riso

Produttivo
Industrie dismesse
vuoti



milano			
produttivo (mq)	aree dismesse (mq)	vuoti (mq)	totale milano (mq)
7.601.791	903.885	1.041.979	9.547.655
79,62%	9,47%	10,91%	100,0%

comuni di prima cintura			
produttivo (mq)	aree dismesse (mq)	vuoti (mq)	totale prima cintura (mq)
23.553.354	375.715	94.102	24.023.171
98,04%	1,56%	0,39%	100,0%



Per analizzare lo scenario attuale della produzione milanese è stato necessario individuare vari settori, legati alla sfera produttiva, all'interno dei quali ricercare dati e caratteristiche sia tipologiche che geografiche:

- il settore agricolo;
- il settore industriale;
- il settore commerciale;
- il settore terziario.

Quelli che caratterizzano maggiormente il territorio milanese sono sicuramente il settore agricolo e quello industriale.

Gli schemi evidenziano chiaramente come nelle zone a più alta densità abitativa la quantità di agricoltura o di attività produttive risulti molto bassa, se non nulla.

E' necessario invertire questa tendenza cercando di reintrodurre in città le aree produttive, soprattutto agricole, utilizzando anche i grandi vuoti delle industrie dismesse.