

POLITECNICO DI MILANO
FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'
CORSO DI LAUREA DI SECONDO LIVELLO
IN ARCHITETTURA
CORSO DI STUDI IN PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA



PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE
TERRITORIALE IN MARTESANA:
IPOTESI DI UN NUOVO STRUMENTO URBANISTICO
ATTUATIVO

Relatore: Prof. Maria Valeria ERBA

Chiara VERGANI matricola 782162

Marta VERGANI matricola 786663

Anno Accademico 2013-2014

SOMMARIO

ABSTRACT	pag. V
INTRODUZIONE	pag. VII
1. CONOSCERE LA STORIA DELLA MARTESANA	pag. 1
1.1. PER COMPRENDERE LA MARTESANA	pag. 1
1.1.1. LE ORIGINI DELLA MARTESANA	pag. 4
1.2. IL PAESAGGIO	pag. 8
1.2.1. LE FONTI PER LO STUDIO DEL PAESAGGIO	pag. 8
1.2.1.1. LE FONTI SCRITTE	pag. 8
1.2.1.2. L'ICONOGRAFIA DEL PAESAGGIO AGRARIO MILANESE	pag. 9
1.2.1.3. IL PATRIMONIO IMMATERIALE DELLA MARTESANA	pag. 15
1.2.2. IL PAESAGGIO AGRARIO	pag. 16
1.2.2.1. LA GEOLOGIA	pag. 16
1.2.2.2. ALTA PIANURA ASCIUTTA E BASSA PIANURA IRRIGUA	pag. 18
1.2.3. IL PAESAGGIO STORICO	pag. 21
1.2.4. IL PAESAGGIO ANTROPICO	pag. 27
1.2.4.1. LA CASCINA LOMBARDA	pag. 28
1.2.4.2. LE VILLE SUL NAVIGLIO MARTESANA	pag. 29
1.3. IL NAVIGLIO MARTESANA	pag. 31
1.3.1. LA NASCITA	pag. 31
1.3.2. LA REALIZZAZIONE	pag. 34
1.3.3. USO ED ECONOMIA	pag. 37
2. STRUMENTI PER IL GOVERNO DEL TERRITORIO E DI PIANIFICAZIONE	pag. 41
2.1. GLI STRUMENTI PROGRAMMATICI DI RIFERIMENTO	pag. 41

2.2.IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE	pag. 42
2.2.1.CONTENUTI E SCELTE DEL PIANO	pag. 42
2.2.2. IL PAESAGGIO	pag. 45
2.2.3.RESPONSABILITA' REGIONALE	pag. 46
2.2.4.GLI OBIETTIVI DEL PTR	pag. 47
2.3.PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA NAVIGLI LOMBARDI	pag.
49SEZIONE 1: IMPOSTAZIONE DEL PIANO	pag. 51
2.3.2.SEZIONE 2: AREE TEMATICHE PRIORITARIE	pag. 61
2.3.3.SEZIONE 3: EFFETTI DEL PIANO	pag. 62
2.4IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE	pag. 67
2.5 IL PIANO D'AREA ADDA MARTESANA	pag. 69
2.5.1 L'ATLANTE DEI PROGETTI	pag. 73
2.6IL MASTERPLAN DEI NAVIGLI LOMBARDI	pag. 77
2.6.1 INTRODUZIONE	pag. 77
2.6.2 GLI OBIETTIVI DEL MASTER PLAN NAVIGLI	pag. 78
2.7CONFRONTO CRITICO TRA GLI STRUMENTI	pag. 83
3. LE COMPONENTI TERRITORIALI	pag. 89
3.1.ANALISI DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE	pag. 90
3.1.1. INFRASTRUTTURE ESISTENTI	pag. 90
3.1.2. MOBILITA' LENTA/CICLO PEDONALE	pag. 91
3.2.ANALISI DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI	pag. 93
3.3. ANALISI DEL SISTEMA AMBIENTALE	pag. 95
3.3.1.LE AREE AGRICOLE	pag. 95
3.3.2. IL SISTEMA DEI PARCHI	pag. 97
3.4.CRITICITA' E POTENZIALITA'	pag. 105

4. PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE DEL TERRITORIO	pag. 109
4.1.SINTESI DEI PROGETTI	pag. 109
4.2.PROGETTI DI AMBITO TERRITORIALE	pag. 113
4.2.1.PROGETTO TERRA D'ACQUA E DI DELIZIE	pag. 113
4.2.2.IL PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA DEI COMUNI DELLA MARTESANA	pag. 126
4.2.3.LA CICLABILE LUNGO L'ALZAIA DEL NAVIGLIO MARTESANA	pag. 135
4.2.4.RIQUALIFICAZIONE URBANA E TERRITORIALE DEGLI AMBITI PROSSIMI ALLE STAZIONI M2 LUNGO L'ASTA DELLA MARTESANA	pag. 145
4.2.5.IL PARCO DELLA MARTESANA	pag. 160
4.3.PROGETTI DI AMBITO SOVRALocale	pag. 169
4.3.1.IL PROGETTO ABCD NEL PARCO ADDA NORD	pag. 169
4.3.2.IL PARCO DELLE CASCINE E IL PARCO DELLE CAVE: ALLEANZA TRA I COMUNI DI PIOLTELLO E CERNUSCO SUL NAVIGLIO	pag. 191
4.3.3.LA BREBEMI	pag. 202
4.3.4.LA TEM	pag. 206
4.4.PROGETTI DI AMBITO LOCALE	pag. 215
4.4.1.CICLABILE DI COLLEGAMENTO TRA NAVIGLIO E PARCO SUD	pag. 218
4.4.2.BUSSERO: ORTI URBANI E FORESTAZIONE, PORTA D'ACCESSO AL PARCO DEL MOLGORA	pag. 225
4.4.3.GORGONZOLA: ORTI URBANI	pag. 239
4.4.4.CERNUSCO SUL NAVIGLIO: LA CAMPAGNA IN CITTA'	pag. 252
4.4.5.RIQUALIFICAZIONE DELL'EX LINIFICIO DI CASSANO	pag. 257
4.4.6. IL PROGETTO P.A.N.E. : VALORIZZAZIONE DELL'AGRICOLTURA A VIMODRONE	pag. 264
5 IPOTESI DI MASTERPLAN PER LA MARTESANA	pag. 275
5.1 UN NUOVO STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO	pag. 275
5.1.1 INFRASTRUTTURE	pag. 278
5.1.2 INSEDIAMENTI E SERVIZI	pag. 280
5.1.3 AMBIENTE	pag. 282

5.2 LA FATTIBILITA' DEI PROGETTI	pag. 285
5.2.1 SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI	pag. 285
5.2.2 SCHEDE DI FATTIBILITA' DEI PROGETTI	pag. 287
5.2.3 CATALOGO TURISTICO DELLA MARTESANA	pag. 293
CONCLUSIONI	pag. 303
INDICE DELLE FIGURE	pag. 305
INDICE DELLE TAVOLE	pag. 311
BIBLIOGRAFIA	pag. 315

ABSTRACT

In un momento di forte riscatto e crescente interesse culturale sui temi ambientali, lo studio di un'area come quella della Martesana, dai caratteri ambientali e storici fortemente marcati, ma sempre più dimenticati e poco valorizzati, diviene di particolare importanza. La scelta del caso studio non è casuale: oltre a ritenere l'area di comprovato valore storico-ambientale, anche per la sua vicinanza al capoluogo milanese, è legata alla nostra storia personale, che trova in questo territorio un riferimento importante. Abbiamo impostato il nostro lavoro a partire da un'analisi di tipo storico, fondamentale per comprendere quale sia l'origine dei caratteri che ancora oggi permangono sul territorio, a cui è seguita l'analisi degli strumenti e dei piani che già si occupano di tutelare e promuovere lo stesso. La nostra analisi prosegue con la registrazione dello stato attuale del territorio, studiandone le tre componenti (infrastrutture, costruito e servizi, ambiente), per giungere alla redazione delle carte di criticità e potenzialità. Abbiamo poi analizzato una serie di casi studio di progetti e iniziative nate sul territorio e i cui obiettivi e finalità vanno nella direzione dello sviluppo di quest'area, senza però essere sempre in grado di arrivare agli esiti attesi. Ragionando sulle conseguenze e sui motivi fallimentari di tali iniziative, abbiamo tentato di esprimere le esigenze a cui secondo noi dovrebbe rispondere uno strumento urbanistico mirato al territorio della Martesana e di capire quali siano i progetti che possono diventare dei veri portatori di sviluppo e valorizzazione per l'area.

ABSTRACT

In a period of great redemption and growing cultural interest on environmental topics, the analysis of an area like the Martesana one, with its emphasis on nature and historical characters, all along little valued, becomes momentous. The choice of the topic isn't random. Beyond considering the area with proven historical-natural value, also for its proximity to Milan, it's related to our origin, which find in this land a specific landmark. We start our work with an historical analysis. We consider it necessary to understand the beginnings of the characters that today continue to exist in this land. Then we are gone on with the instrumental and plans analysis related to the protection and promotion of the area. Our survey goes on with the enrollment of today status, in particular of the three most relevant elements like infrastructure, services and environment, to come to the creation of an opportunities and threats document. Then we have analysed a sequence of projects and efforts born in the territory. Although their aims and purposes were focused on the development of this area, these projects haven't always reached the expected results. Thinking about the consequences and the ruinous reasons of these efforts, we have tried to express the needs that, according to us, an urban instrument focused on the territory of Martesana should meet. We also tried to figure out which projects may become real bearers of development and regard in this area.

INTRODUZIONE

Lo studio di un'area come quella della Martesana, dai caratteri ambientali e storici fortemente marcati, ma sempre più dimenticati e poco valorizzati, diviene di particolare importanza in un momento di forte riscatto dei temi ambientali a fronte di una sempre maggiore espansione edilizia incontrollata che ha fatto sparire negli ultimi decenni molte aree di grande valore.

La scelta del caso studio non è casuale: oltre a ritenere l'area di comprovato valore storico-ambientale per l'intera regione Lombardia, anche per la sua vicinanza al capoluogo milanese, essa è legata alla nostra storia personale, che trova in questo territorio un riferimento importante.

La valorizzazione e la tutela del paesaggio sono temi di grande attualità, soprattutto in un periodo in cui i concetti di cultura dell'ambiente stanno mutando rapidamente, assumendo nuovi significati e nuovo valore di fronte ad un pubblico sempre più vasto e maggiormente interessato a questi temi.

Abbiamo perciò scelto di impostare il lavoro a partire da un'analisi di tipo storico, fondamentale per comprendere quale sia l'origine dei caratteri che ancora oggi permangono sul territorio, a cui è seguita l'analisi degli strumenti e dei piani che già si occupano di tutelare, salvaguardare e promuovere lo stesso, seppur non in maniera specifica riferendosi alla Martesana, poiché questa rimane un'entità non chiaramente definita a livello urbanistico, anche se riconosciuta dal senso comune per le sue caratteristiche peculiari legate alla presenza del Naviglio Piccolo.

La nostra analisi prosegue con la registrazione dello stato attuale del territorio, studiandone le componenti (infrastrutture, costruito e servizi, ambiente), per giungere alla redazione delle carte di criticità e potenzialità, utili a comprendere quali siano i sistemi che hanno maggiore necessità di intervento e quali debbano essere messi in luce.

Abbiamo poi analizzato una serie di casi studio di progetti e iniziative nate sul territorio e i cui obiettivi e finalità vanno nella direzione dello sviluppo di quest'area, senza però essere sempre in grado di arrivare agli esiti attesi, a causa di complicazioni burocratiche, errori di valutazione, sovrapposizione di competenze, difficoltà nel trovare accordi tra realtà apparentemente simili ma con posizioni a volte inconciliabili.

Ragionando sulle conseguenze di tali iniziative abbiamo tentato di esprimere le esigenze a cui secondo noi dovrebbe rispondere uno strumento urbanistico mirato al territorio della Martesana, cioè a quei comuni che sono strettamente legati alla presenza del Naviglio Piccolo, e in questo modo capire quali siano i progetti che possono diventare dei veri portatori di sviluppo e valorizzazione per l'area interessata e per i suoi cittadini che, come in qualsiasi iniziativa, sono gli utenti finali.

1. CONOSCERE LA STORIA DELLA MARTESANA

1.1. PER COMPRENDERE LA MARTESANA

Per definire e studiare in maniera corretta la Martesana è necessario comprendere di cosa si tratta, in quanto ambito territoriale, geograficamente e giuridicamente definito, ma anche in quanto luogo di cultura e di vita di una certa popolazione.

Analizzando infatti le definizioni di “territorio” e “paesaggio”, date da studiosi e specialisti di vari ambiti disciplinari, è evidente come al secondo venga assegnato anche un valore culturale, condizionato dalla società e legato alla percezione soggettiva: se non c'è l'uomo che lo percepisce e ne rimane coinvolto, non esiste paesaggio.

Ne risulta che il paesaggio, analizzato attraverso diversi approcci e ambiti disciplinari, è un'entità in continua evoluzione e di difficile definizione.

Non a caso Franco Zagari¹, architetto paesaggista che vive e opera a Roma, definisce il paesaggio come una forma di comunicazione di idee sulla trasformazione dell'habitat attraverso un particolare approccio progettuale, quello del paesaggista. *Il paesaggio è un'entità viva e mutevole nel tempo, una sommatoria infinita di azioni individuali che interpretano e modificano un luogo assecondando o contrastando abitudini, norme, leggi. E' il compimento di un equilibrio che si forma e si scioglie, si sedimenta e si semplifica, segue disegni spontanei o visioni dispotiche, immagine eloquente della cultura materiale e del lavoro umano.*² Zagari continua dicendo che *il paesaggio si forma, nella consapevolezza di chi lo vive, quando una sequenza di elementi diventi riconoscibile e comunichi un valore rappresentativo. (...) Il punto di vista del progetto di paesaggio opera con la particolare capacità di cogliere o stabilire “relazioni” fra elementi di varia natura, materiali e immateriali, piuttosto che fra “oggetti” definiti in sé.*³

¹ F. Zagari, *Questo è paesaggio- 48 definizioni*, Gruppo Mancosu Editore, Roma, 2006

² Ibidem, pag. 14

³ Ibidem, pagg. 23-25

*“Paesaggio” è un gioco di molti fattori sia fisici che immateriali in perpetua evoluzione, che con aspetti di ragionevole stabilità manifesti in un luogo relazioni interessanti perché comunicabili.*⁴

Relativamente alla definizione di paesaggio nella legislazione, si segnala che in Italia il paesaggio viene incluso tra i beni tutelati per legge fin dal 1939, poi confermato nel 1946 con l'articolo 9 della Costituzione: *La Repubblica (...) tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione*. Questo articolo può considerarsi un'anticipazione dei principi espressi nella Convenzione Europea del Paesaggio del 2000, per il semplice fatto di sollecitare alla tutela del paesaggio nel suo complesso e non dei singoli beni paesaggistici.

Sebbene fondamentale ai fini dell'inclusione tra il patrimonio, oggetto di tutela con il Codice Urbani del 2004, questa definizione però non tiene ancora conto dei suoi valori simbolici, delle sue componenti fisiche, percettive, sociali e dei legami che esso intrattiene con gli aspetti naturali dei luoghi, con le trasformazioni impresse e i significati conferiti dalle popolazioni.

La *Convenzione Europea del Paesaggio* utilizza invece una definizione che comprende sia una visione oggettiva, sia soggettiva del termine paesaggio: *una determinata parte del territorio (...) il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e delle loro interrelazioni, ma anche così come è percepita dalle popolazioni.*⁵

Per paesaggio si intende quindi non soltanto un luogo, geograficamente definito, ma anche la percezione che l'uomo ha avuto e ha tuttora di questo luogo.

Per comprendere questo concetto è pertanto necessario prendere in considerazione sia gli aspetti geografici, storici ed economici, sia i valori e i significati assegnati ad esso dall'uomo durante differenti epoche storiche e culturali.

I diversi livelli di lettura e di studio devono fare riferimento a tutti gli ambiti del sapere scientifico e al sapere di colui che guarda e descrive il paesaggio; in quanto fenomeno storico in evoluzione.

Il modo di vedere, percepire e vivere il paesaggio ha un ruolo di fondamentale importanza nella sua rappresentazione. Tuttavia mentre l'atto del “vedere” è individuale, quello del “descrivere” e del “restituire graficamente”, è generalmente influenzato anche da fattori che derivano dalla cultura e dalla società a cui l'autore appartiene.

In definitiva occuparsi di storia del paesaggio significa ricostruire innumerevoli “storie” regionali, nazionali, epocali e tematiche, tenendo conto contemporaneamente della componente di “oggettività” e di quella della “soggettività”.

⁴ F. Zagari, *Questo è paesaggio*, cit., pag. 67

⁵ *Convenzione Europea del paesaggio* (Firenze, 20 Ottobre 2000), Capitolo I, art.1, *Definizioni*, comma a

La firma della *Convenzione Europea per il Paesaggio* ha dimostrato un'attenzione internazionale nei confronti del territorio e del paesaggio, mutandone profondamente la concezione giuridica: per la prima volta gli stati avrebbero dovuto considerare l'intera dimensione paesaggistica del territorio, e non solo i paesaggi eccezionali. Per questo la Convenzione stabilisce un primo concetto fondamentale: gli stati sono tenuti a riconoscere il paesaggio indipendentemente dal valore che gli è attribuito. A tale fine l'art. 5 ne elenca le caratteristiche, *Campo di applicazione* : *la presente Convenzione si applica a tutto il territorio delle Parti e riguarda gli spazi rurali, naturali, urbani e periurbani. Essa comprende i paesaggi terrestri, le acque interne e marine. Concerne sia i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, che i paesaggi della vita quotidiana e i paesaggi degradati*⁶.

Il territorio è invece inteso come uno spazio fisico geografico, delimitato da confini, legato più all'idea di "natura" che non di "cultura".

Quello della Martesana può intendersi quindi un territorio, tenendo conto che l'oggetto dell'indagine degli specialisti impegnati nella lettura storica del territorio, in quanto spazio tangibile del paesaggio, non dovrà appartenere esclusivamente alla sfera del reale, ma anche a quella dell'immaginario poetico, letterario, pittorico. Infatti, questi specialisti, oltre ad avvalersi di fonti documentarie scritte e iconografiche e a prendere in considerazione i risultati di ricerche promosse in altri ambiti disciplinari, dovranno indirizzare la loro lettura storica in un percorso di ricerca aperto alle suggestioni, alla percezione. La complessità fisica, percettiva e culturale del paesaggio potrà essere letta e analizzata solo attraverso un approccio di tipo interdisciplinare, che preveda la collaborazione di diversi specialisti che individuino obiettivi comuni e condividano le conoscenze acquisite.

⁶ *Convenzione Europea del paesaggio*, cit., Articolo 5

1.1.1 LE ORIGINI DELLA MARTESANA

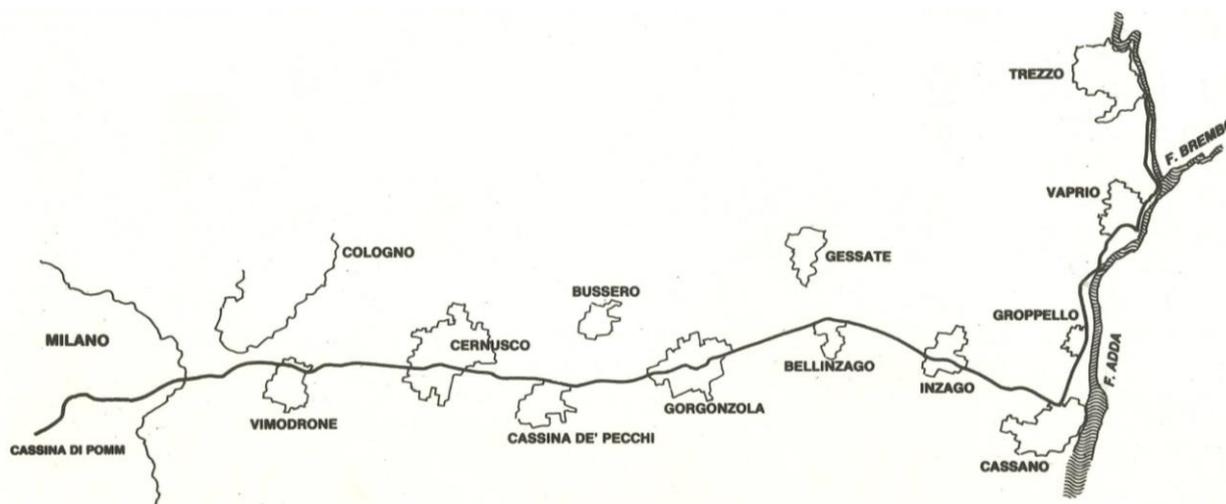


Fig. 1.1.1 cartografia schematica che rappresenta il territorio della Martesana: il corso del Naviglio e dell'Adda, i confini dei vari paesi⁷

I confini del territorio della Martesana non furono mai ben definiti, tranne che nell'estremo limite orientale, identificato dal fiume Adda, che forma una naturale difesa. Il confine a nord è invece rappresentato dai termini meridionali della Brianza, area delimitata da frontiere di tipo storico e culturale più che geografiche. A sud a fare da frontiera c'è la strada "Rivoltana", mentre a est troviamo il fiume Lambro.

Nell'Alto Medioevo, intorno ai secoli IX e X, a nordovest e a nordest di Milano, lungo gli assi del Ticino e dell'Adda, presero forma due contadi, che trassero il proprio nome dai castelli dove anticamente (probabilmente dall'epoca bizantina) vi erano i maggiori presidi militari. La zona del Ticino fu detta dunque del Seprio, da Castelseprio, e l'altra dell'Adda Martesana, probabilmente da Castelmarte, luogo strategico sulle colline dell'attuale Brianza lecchese.

L'etimologia del nome Martesana, come scrive Angelo Cremonesi⁸, non è tuttavia mai stata del tutto chiarita; la storiografia classica lo vuole derivato da un'ipotetica *gens marsia*, o *gens martecia*, di origine romana, una casata dominante o forse una vera e propria tribù che prima dell'XI sec. era presente nell'area compresa tra l'Adda, il Seveso, la Valassina e il contado di Melzo.

Con la rinascita delle città, alla fine dell'alto medioevo, Milano assunse definitivamente il suo ruolo di supremazia sulle altre città lombarde. In questo periodo la Martesana fu teatro di continui tentativi di ribellione allo strapotere milanese, ma la forza militare e politica di questa zona non fu mai rilevante, non riuscendo mai ad ottenere il successo desiderato.

⁷ U. Montecorboli, *Il Naviglio della Martesana*, Chiaro e Nero Editore, Milano, 1988

⁸ A. Cremonesi, *Il Naviglio della Martesana, da Trezzo sull'Adda a Milano*, Edizioni Selecta, Spoleto, 2002, pag. 9

Nel periodo delle guerre fra il Comune di Milano e l'Impero, tutta l'area che dal capoluogo lombardo si estendeva fino al confine naturale dell'Adda finì con l'essere connotata come la Martesana.

Grazie all'aiuto prestato all'imperatore, la regione ottenne l'autonomia, ma già nel luglio 1167 i milanesi, alleati con i bergamaschi, assaltarono il castello di Trezzo, capoluogo della regione, presidiato da una guarnigione imperiale, lo conquistarono e lo incendiarono.

Nel XIII sec. troviamo testimonianza di una divisione di questo territorio in *Martesana de supra*, e *Martesana de subto*, nell'elenco redatto per censire gli insediamenti religiosi degli Umiliati nella Diocesi di Milano.

Il castello di Trezzo fu ricostruito nel 1211 per iniziativa dell'arcivescovo milanese Gherardo da Sessa, e poi nuovamente incendiato nel 1259 dal signore di Verona, Vicenza e Padova, Ezzelino da Romano. Nel 1278 vi trovarono ricovero i Torriani, nemici degli emergenti Visconti, che da qui mossero per la riconquista del capoluogo.

Tuttavia i Visconti nel 1320 riuscirono a distruggere nuovamente il castello, e comprendendone l'importanza strategica, Bernabò Visconti, vi fece erigere un nuovo presidio.

Nel XV sec. il ducato visconteo definì tale territorio anche in senso amministrativo, assoggettandolo ad un magistrato detto Capitano della Martesana, con sede a Vimercate. I confini della Martesana erano ormai chiari: comprendevano i borghi e i villaggi a nord e a sud della strada pubblica (l'antica via Postumia) che ricalca il tracciato dell'attuale SS 11 Padana Superiore, ovvero i paesi delle pievi di Segrate, Gorgonzola, Corneliano (poi Melzo), Vimercate e parte della pieve di Pontirolo (poi Trezzo).

Alla luce delle riflessioni del capitolo precedente si può quindi vedere la Martesana sia come territorio, un'area definita e delimitata da confini che include elementi di carattere storico-geografico, sia come paesaggio, nella sua accezione più soggettiva e legata alla percezione del singolo soggetto o delle comunità che in esso si sono identificate.

La Martesana ha assunto, infatti, nelle varie epoche storiche e culturali, diversi valori e significati, che le sono stati assegnati dall'uomo, secondo differenti orizzonti e prospettive.

L'iconografia e la letteratura, regionale e non, hanno spesso messo in evidenza non solo il suo carattere "oggettivo", quale area fisica- geografica, ma soprattutto quello "soggettivo", dove la sfera del reale si fonde con quella dell'immaginario e del poetico.

La sfera "soggettiva" nasce nelle diverse epoche storiche e culturali, dalle attività agricole e paesane che hanno sempre caratterizzato questa zona, ricche di tradizioni e costumi che hanno distinto la storia dei borghi e dei villaggi.

P. Camporesi⁹ dimostra che è stata la costante e concreta attività produttiva degli innumerevoli mestieri manuali, delle botteghe “artistiche”, dei tecnici, degli sperimentatori delle arti meccaniche e applicate a modellare il volto del paese. Furono, secondo quest’ultimo, proprio i geografi, i medici, gli architetti, gli ingegneri militari, gli storici, i viaggiatori ad aprire qualche finestra sui rapporti fra paesaggio e lavoro.

Forse anche per la Martesana si può adottare questo approccio, concepandone il paesaggio in chiave materialistica, come un luogo in cui la storia si incontra con la natura e con l’arte, dove anche l’azione modificatrice dell’uomo sulla natura può essere messa in luce.

Per lo studio di questa regione ricca di tradizioni particolari bisogna fare riferimento anche al patrimonio culturale immateriale che di recente ha assunto la medesima importanza di quello materiale e fisico a seguito della *Convenzione per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale, The Convention for Safeguarding of the Intangible Cultural Heritage*, approvata nella 32° sessione della Conferenza Generale a Parigi il 17 ottobre 2003 e ratificata dall’Italia il 27 settembre 2007¹⁰.



Fig. 1.1.2. foto del 1958, scattata ad Omate, mostra la fase della mietitura che, fino a metà del Novecento, veniva eseguita esclusivamente a mano¹¹

Fig. 1.1.3. nascita dei bachi da seta¹²

⁹ P. Camporesi, *Le belle contrade. Nascita del paesaggio italiano*, Garzanti, Milano, 1992., pp. 155-161

¹⁰ Si veda la legge n. 167 del 27 settembre 2007 con cui l’Italia ha ratificato e dato esecuzione alla Convenzione per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale adottata a Parigi nel 2003

¹¹ G. F. Brambilla, *Paesaggio rurale, cascine e case a corte del Parco Molgora e della Brianza Vimercatese*, Consorzio Parco del Molgora, Missaglia (Lc), 2001, pag.4

¹² *Ibidem*, cit.



Fig. 1.1.4 e 1.1.5. raccolta e taglio delle foglie di gelso¹³

¹³ G. F. Brambilla, *Paesaggio rurale*, cit.

1.2. IL PAESAGGIO

1.2.1 LE FONTI PER LO STUDIO DEL PAESAGGIO

Il fondatore e pioniere degli studi in questo campo fu Marc Bloch, storico della scuola francese delle *Annales*, che nel 1930 gettò le basi per una nuova disciplina, la *Storiografia del paesaggio*. A partire da questo momento tale disciplina si è andata sviluppando, arricchendosi grazie all'impegno dei ricercatori, soprattutto negli ultimi decenni.

Come per tutti i tipi di ricerca storica, anche per la storia del paesaggio il punto di partenza è rappresentato dalle fonti. In particolare ai fini della nostra ricerca utilizzeremo: le *fonti scritte*, le *fonti figurate* e i *manufatti territoriali*, senza dimenticare le *fonti orali* e le *tradizioni popolari* depositate nella memoria individuale e collettiva.

1.2.1.1 LE FONTI SCRITTE

Per quanto riguarda le fonti scritte il punto di partenza per lo studio del paesaggio italiano è tuttora rappresentato dal testo "Storia del paesaggio agrario italiano" di Emilio Sereni, pubblicato nel 1961. In quest'opera Sereni definisce il paesaggio agrario come: *la forma che l'uomo, nel corso ed ai fini delle sue attività produttive agricole, coscientemente e sistematicamente imprime al paesaggio naturale*.¹⁴ Con tale definizione egli intende legare strettamente il paesaggio con l'azione antropica.

Questa idea di un forte legame uomo-natura, che è all'origine del paesaggio, viene ripresa dagli autori successivi.

Relativamente al testo fondamentale del Sereni, Carlo Tosco¹⁵, nel suo testo del 2009, sottolinea un'importante distinzione tra *paesaggio agrario*, che si riferisce propriamente alle coltivazioni, e *paesaggio rurale*, che invece comprende la campagna nella sua globalità.

Per quanto riguarda il paesaggio della Martesana una testimonianza notevole è rappresentata dal diario di viaggio redatto nel 1821 da Davide Bertolotti, scrittore ed editore di inizio Ottocento.

¹⁴ E. Sereni, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Laterza, Bari, 1961, p.29

¹⁵ C. Tosco, *Il paesaggio storico*, Laterza, Bari, 2009

Il volume, *Viaggio al lago di Como*, comprende una raccolta di pensieri e riflessioni; alcuni capitoli sono dedicati al viaggio da Milano a Cassano d'Adda lungo il Naviglio. L'autore riporta nel suo diario le emozioni che il paesaggio ispira, i colori, i sapori e gli odori che la natura attorno suscita.

*Il canale di irrigazione e di navigazione che qui incontrasi e che le azzurre acque dell'Adda da Trezzo traduce a Milano per dolce pendio, chiamasi della Martesana, né sanno gli eruditi d'onde avesse tal nome.*¹⁶

*Il tortuoso letto dell'acqua, e la prestezza con cui fugge, e la continua ombra che ne ingentilisce le rive, spargono di malinconica dolcezza il solitario paesaggio da Gorla a Crescenzago.*¹⁷

*Dalle Fornaci ad Inzago v'è il Naviglio fra sponde agresti, frastagliate e boschive, somigliante ad un fiume: solitario io li mirava a passare come il tempo dell'uomo vive in esiglio. La sopraggente notte ne imbruniva le acque.*¹⁸

1.2.1.2 L'ICONOGRAFIA DEL PAESAGGIO AGRARIO MILANESE

Le immagini rivestono un ruolo di fondamentale importanza all'interno di ogni ricerca sul paesaggio. Lo stesso Sereni utilizza le immagini per corredare la sua opera, e mettere in luce come il paesaggio sia sempre stato legato ad una forte passione per la sua rappresentazione.

Le fonti iconografiche comprendono tipi di rappresentazioni anche molto diverse tra loro: immagini artistiche, cartografie, catasti, fotografie.

In un paesaggio di tipo rurale, come quello storico del milanese, la presenza dell'uomo è attestata prima di tutto dall'organizzazione socioeconomica del territorio, finalizzata allo sfruttamento agricolo delle risorse ambientali. L'economia di questa zona, come quella di tutta l'Italia, è stata legata, fino alla Rivoluzione industriale, alle campagne e all'agricoltura; così l'interesse, anche nella rappresentazione, è sempre stato legato più agli aspetti economici e utilitaristici che a quelli estetici.

Per questo motivo le fonti iconografiche più complete di cui disponiamo per lo studio del paesaggio milanese sono i catasti, a partire da quello teresiano della prima metà del Settecento.

Tali fonti, legate all'aspetto economico del paesaggio, rappresentano le tipologie di coltivazioni e i possedimenti, registrando le varie proprietà.

¹⁶ D. Bertolotti, *Viaggio al lago di Como*, Carl Antonio Ostinelli Stampatore provinciale, 1821, cap. 12, pag. 210

¹⁷ Ibidem, pag. 213

¹⁸ Ibidem, pag. 223

Giorgio Federico Brambilla spiega:

Per elaborare un'immagine del territorio alle diverse soglie storiche è utile avvalersi dello strumento del catasto. I vantaggi legati a tale approccio sono essenzialmente due: da un lato quello di permettere una visione complessiva del territorio, evidenziandone le proprietà fondiarie, immobiliari, l'estensione e la qualità delle colture, nonché la consistenza dei nuclei insediati; dall'altro garantisce omogeneità del rilevamento per ciascuna soglia storica.(...)

Nel 1718 si avviarono i lavori per la compilazione del nuovo censimento e per la redazione delle mappe del Catasto Teresiano, nel 1854 iniziarono i lavori per la redazione del Nuovo Catasto Austriaco (...), seguito dal cosiddetto Cessato Catasto nel 1886, del 1897-1902 e dall'odierno Nuovo Catasto del 1939.¹⁹

Tuttavia esistono svariate fonti che restituiscono una rappresentazione più soggettiva del paesaggio milanese.

Nell'Ottocento lo sviluppo della pittura paesaggista ha portato all'incremento delle rappresentazioni della campagna lombarda. Il fascino da sempre esercitato dai corsi d'acqua ha inoltre fatto sì che il paesaggio della Martesana assumesse valore anche estetico, con la conseguente attenzione portata a questi luoghi da molti artisti che ne hanno rappresentato scorci e vedute pittoresche nelle loro opere.

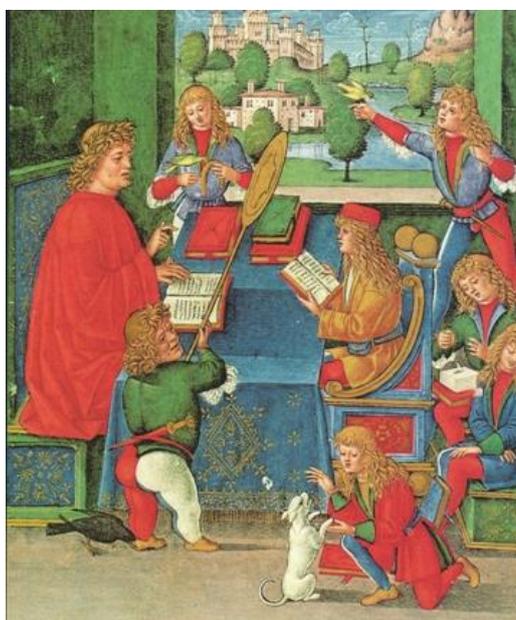


Fig. 1.2.1.2.1. miniatura di Giovan Pietro da Birago, Massimiliano Sforza e il suo maestro; sullo sfondo le acque del paesaggio milanese²⁰

¹⁹ G. F. Brambilla, *Paesaggio rurale, cascine e case a corte del Parco Molgora e della Brianza Vimercatese*, Consorzio Parco del Molgora, Missaglia (Lc), 2001 pag. 33

²⁰ Ibidem

Anche se Milano non è attraversata, come molte altre città, da un maestoso fiume, anche se non può vantare un panoramico viale alberato che costeggi le sue rive, tuttavia il suo rapporto con l'acqua è vivo, palpitante, viscerale e affonda nella sua storia.²¹

La presenza più significativa di acqua nel territorio milanese è da sempre rappresentata dalla rete di canali creati, nei secoli, dalla mano dell'uomo.

Questi corsi d'acqua contribuiscono anche alla tavolozza dei paesaggi milanesi e alla creazione di atmosfere: il riflesso e lo sciabordare nell'acqua delle chiatte che scivolano silenziosamente, la nebbia di novembre che avvolge il bacino in una assorta, malinconica coltre, i colori quasi veneziani del Naviglio Grande all'altezza della chiesa di San Cristoforo, la fissità attonita delle case della gente comune, emaciate, sbilenche, multicolori, quietamente riflesse nell'acqua opalina, sotto un cielo di un grigio compatto(...).

A Milano l'acqua non ha soltanto recato beneficio all'irrigazione e ai trasporti e, di riflesso, all'industria e ai commerci, e non ha soltanto stimolato l'ispirazione di poeti, pittori e miniatori, ma ha anche influito sulle decisioni di imprenditori, agricoltori, architetti. In passato, ha orientato sovrani, condottieri, feudatari nella scelta delle località in cui erigere le loro dimore e le opere di difesa.²²

La descrizione iconografica delle città e delle campagne lombarde alla fine del XV secolo e nei primi anni del successivo è presente nei dipinti di Ambrogio da Fossano detto il Bergognone. Negli sfondi delle sue opere scorgiamo piccole vedute con vie, case, torri, chiese, piazze e acque. Sebbene non sia sempre riconoscibile il luogo che riproducono, tutte le vedute sono chiaramente ispirate ai paesaggi milanesi, tanto che non può mancare un'attenzione particolare ai navigli.

²¹ *I navigli da Milano lungo i canali*, a cura di R. Cordiani, CELIP, Milano, 2007, pag. 30

²² *Ibidem*



Fig. 1.2.1.2.2. il corso del Fiume Adda da Lecco a Cassano e il Naviglio Martesana da Trezzo a Milano. Dal trattato di C. Pagano pubblicato nel 1530. Collezione Rino Tinelli²³

Alla fine del Quattrocento le rappresentazioni di luoghi e città erano spesso immaginarie e fantasiose, ma la carta di Carlo Pagano (Fig. n°1.10) rappresenta uno dei più importanti rilievi del territorio abduano, in cui l'autore ha individuato i paesi sulle rive del fiume con una fitta serie di nomi. La rappresentazione grafica dell'Adda e del Naviglio Martesana è piegata alle esigenze del formato della pubblicazione, ma vi sono riportate indicazioni toponomastiche assai precise. Questo lavoro è di notevole importanza per la sua valenza storico-documentaria.

²³ G. F. Brambilla, *Paesaggio rurale*, cit.



Fig. 1.2.1.2.3. dipinto di Luigi Conconi del 1885 ca., *Idillio*; rappresenta la peschiera nei giardini della Guastalla²⁴

Tra Cinquecento e Seicento, la costruzione di palazzi, sulle sponde dei Navigli, facilita il fiorire dei giardini con complesse costruzioni acquatiche.



Fig. 1.2.1.2.4. incisione all'acquaforte di Gasparo Galliari, 1808; veduta del Naviglio Martesana dall'esterno della Cassina de Pomi fuori di Porta Nova²⁵

Molte immagini documentano i canali lombardi, a partire dalle note illustrazioni di Marc'Antonio Dal Re (1697-1766) pubblicate nella serie delle "Ville di Delizia" ossia "Palagi Camparecci nello Stato di Milano" e delle "Vedute di Milano".

Esistono inoltre molte stampe ottocentesche di genere vedutistico, con intento di testimonianza dei luoghi ma anche di resa artistica. Tra queste si ricordano le litografie di paesaggi lombardi

²⁴ G. F. Brambilla, *Paesaggio rurale*, cit.

²⁵ *Ibidem*

realizzate da Giuseppe Elena (1801-1867), le incisioni litografiche di C. Sanquirico e le vedute di Milano e Monza di Gasparo Galliari (1760-1817).



Fig. 1.2.1.2.5. dipinti di Bernardo Bellotto del 1744 ca.; il paesaggio dell'Adda e del Naviglio Martesana, Vaprio con Villa Melzi a sinistra e Canonica a destra²⁶

Relativamente alla tradizione pittorica dei paesaggi della Martesana, si segnala l'operato di Bernardo Bellotto, pittore, vedutista e incisore, nato a Venezia nel 1721 e morto a Varsavia nel 1780. Egli nel 1744, giunge a Milano. Affascinato dalla bellezza delle rive dell'Adda nei pressi di Vaprio, dipinge il fiume come protagonista dei suoi quadri, ponendo particolare attenzione anche nella rappresentazione del Naviglio.

Nell'Ottocento, secolo in cui la pittura di paesaggio raggiunge il massimo splendore, molti vedutisti sono dunque ispirati dai paesaggi dei Navigli lombardi.

Il pittore bresciano Angelo Inganni (1807-1880), mostra una particolare predilezione per la Milano popolare dei Navigli, realizzando numerose vedute di tutti quei luoghi pittoreschi che divennero poi luoghi di rimpianto e nostalgia.

Alla produzione di iconografie artistiche del paesaggio milanese, fin dalla seconda metà del Cinquecento, si affianca una produzione di disegni topografici basati su rilievi diretti, che illustrano particolari elementi del territorio per uso funzionale. L'idrografia è uno dei temi maggiormente riprodotti, soprattutto in relazione allo sviluppo delle attività produttive.

Lo costruzione, nei territori lombardi, di canali di ampia portata, fa sì che si sviluppi una rete di canali secondari molto estesa ad uso irrigatorio, funzionale all'agricoltura.

Per controllare il territorio è quindi necessario ispezionare periodicamente l'intera rete idrica, e ciò comporta la produzione di numerosi rilievi che testimoniano lo sviluppo nel tempo dei canali.

²⁶ G. F. Brambilla, *Paesaggio rurale*, cit.

La maggior parte delle immagini che possediamo delle campagne della Martesana e del milanese, sono state prodotte per censire il territorio, attraverso rilievi accurati che stabiliscono confini e proprietà, necessari per le imposizioni fiscali.

Il Martesana attraversa campagne e paesi, coinvolgendo gli interessi di molti, e per questo è stato raffigurato e descritto in modo particolarmente accurato. Raffigurazioni e rilievi precisi di questo, e degli altri canali milanesi, che sono di importanza fondamentale per la vita agricola del territorio, si trovano ora in gran parte raccolte nei fondi Atti di Governo – Acque, Genio Civile, dell'Archivio di Stato di Milano. Inoltre vi sono anche numerosi documenti di origine privata che sono oggi conservati presso il fondo Notarile e il fondo di Religione, conservati presso l'Archivio di Stato, l'Archivio Storico Civico e gli altri archivi storici milanesi.

Alcuni documenti che raffigurano il Naviglio Martesana sono conservati anche presso l'Archivio di Stato di Venezia: tra il Seicento e il Settecento erano stati redatti da pubblici agrimensori veneziani per rappresentare i dintorni del territorio appartenuto alla Serenissima.

Di notevole interesse è poi un disegno di Leonardo, eseguito nel 1513 durante la sua permanenza a Vaprio, oggi conservato alla Royal Library dei Windsor, che illustra il paesaggio di Concesa con uno dei primi ponti che attraversano il naviglio.

Altre testimonianze sul Martesana, sia cartografiche che figurative, sono conservate alla Civica Raccolta di Stampe Achille Bertarelli presso il Castello Sforzesco di Milano.

Presso la Biblioteca Ambrosiana sono presenti, nella Raccolta Ferrari, diverse testimonianze sul "Naviglio Piccolo", da alcuni semplici rilievi del primo corso del Martesana ad altri più dettagliati. Tra questi vi è un disegno ad acquarello del territorio di Trezzo con l'incile del Naviglio, eseguito nel 1761 dall'ingegnere Dionigi Maria Ferrario.

In un rilievo del 1691, ad opera dall'ingegnere Giovanni Paolo Bisanti, è illustrato in modo dettagliato anche tutto il sistema idrico del territorio attraversato dal Naviglio Martesana.

1.2.1.3 IL PATRIMONIO IMMATERIALE DELLA MARTESANA

A seguito dell'approvazione della *Convenzione per la salvaguardia del patrimonio culturale immateriale* nel 2003 a Parigi, il patrimonio culturale immateriale ha assunto la giusta importanza al pari delle altre fonti materiali e fisiche già riconosciute. Questo patrimonio è parte imprescindibile della cultura locale e dell'identità dei luoghi: le tradizioni popolari, i ricordi, le

memorie, le pratiche di mestiere legate al mondo contadino, le danze, i canti, i detti e i modi di dire, i proverbi tipici del dialetto locale, le feste, le sagre e le ricorrenze, sono caratteri fondamentali per la conoscenza di un territorio.

Per questo motivo il nostro studio ha approfondito anche queste fonti, quali testimonianze fondamentali del passato utili a comprendere a pieno la storia e la cultura delle regioni in cui si sviluppano.

Queste fonti divengono utili soprattutto quando quelle materiali vengono a mancare, ma sono anche fondamentale integrazione di quelle materiali.

La cultura della Martesana, così come quella di qualsiasi altro luogo, deriva anche dai ricordi e dagli usi dei suoi abitanti, non si possono dimenticare le tradizioni che caratterizzano ogni borgo e ogni paese in modo unico.

In primo luogo le fiere e i mercati, che hanno rappresentato, e rappresentano tuttora piena testimonianza della cultura di questa zona, legata all'agricoltura e alla produzione e quindi allo scambio di prodotti, anche grazie alla presenza del naviglio che ha sempre consentito il trasporto e il collegamento con la città di Milano.

Inoltre i detti e i modi di dire, tipici della cultura dialettale, ancora radicata in queste zone, negli abitanti più anziani, consentono di comprendere meglio le usanze del territorio, e quindi la sua storia.

Così anche le feste, e le ricorrenze ci consentono di comprendere quali ritmi scandivano e scandiscono tuttora la vita delle popolazioni della Martesana, nei diversi paesi che la compongono.

1.2.2 IL PAESAGGIO AGRARIO

1.2.2.1 LA GEOLOGIA

Per comprendere questo territorio è fondamentale analizzare gli aspetti geografico-geologici che hanno portato alla sua configurazione e che lo hanno reso una zona appetibile per l'insediamento e il lavoro dell'uomo.

Gli eventi da cui partire per la comprensione di questa area risalgono all'era quaternaria o neozoica, caratterizzata in generale da un progressivo peggioramento delle condizioni climatiche, che portarono a diversi periodi di glaciazione.

I rilievi dell'arco alpino erano perennemente innevati perciò i principali agenti che hanno modellato la loro conformazione sono i ghiacciai; nella regione prealpina invece la morfologia deriva principalmente dall'accumularsi di sedimenti di origine marina; alla fine delle glaciazioni i detriti iniziarono a depositarsi e ad essere trasportati dalle acque, dando origine ad una larga superficie con debole pendenza detta pianura alluvionale.

La pianura lombarda, si è perciò formata principalmente grazie al movimento delle acque: scorrendo inizialmente nelle zone montuose come torrenti si trasformano, nella zona pianeggiante, in fiumi che originano la pianura alluvionale.

Nel paesaggio che si è così generato si possono individuare tre fasce che si estendono da nord a sud:

- Alta pianura asciutta;
- Fascia dei fontanili;
- Bassa pianura irrigua.

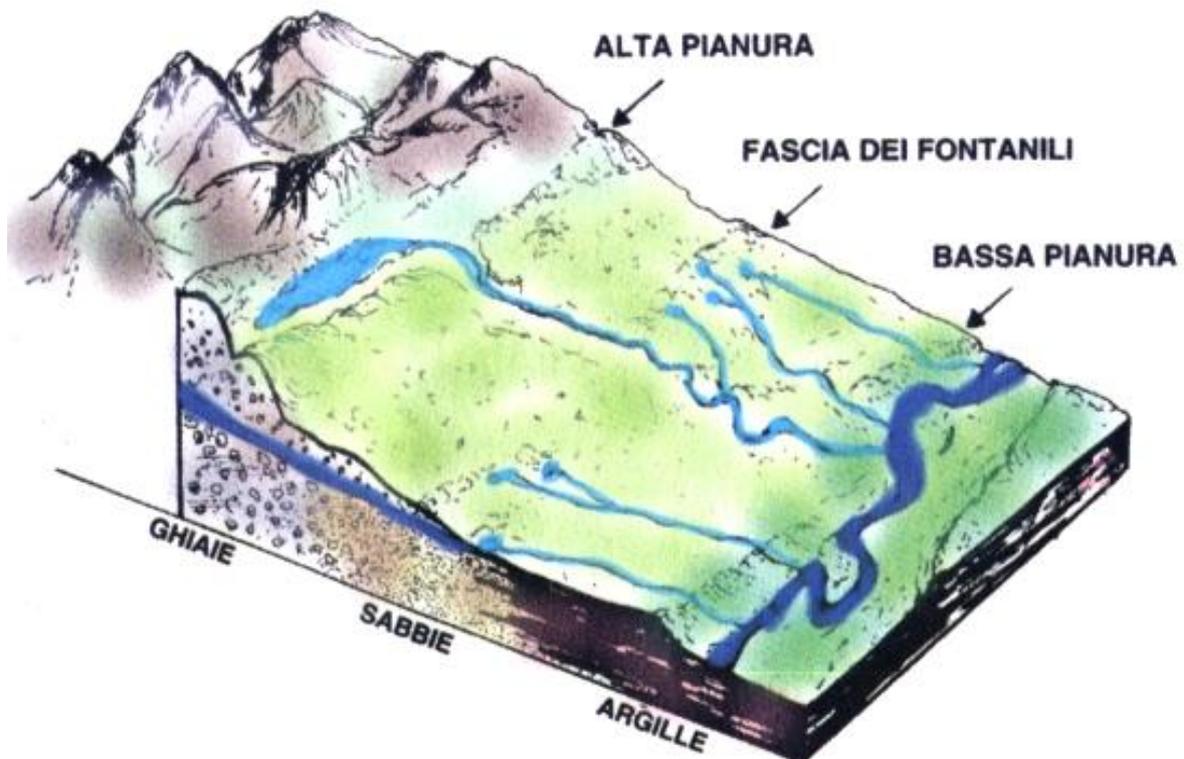


Fig. 1.2.2.1.1: Stratificazione del terreno²⁷

²⁷ <http://www.comune.capralba.gov.it/parco/territorio/fascia/>

1.2.2.2 ALTA PIANURA ASCIUTTA E BASSA PIANURA IRRIGUA

Alta pianura asciutta e Bassa pianura irrigua si distinguono prevalentemente per la diversa composizione dei suoli e per la presenza di acque a profondità differenti.

L'acqua che proviene dai rilievi scorre verso la parte più bassa del territorio, l'Alta pianura asciutta: qui si trovano strati di terreno permeabile e la falda raggiunge livelli molto profondi.

Oltre questa fascia si trova la zona delle risorgive o dei fontanili, dove le acque scorrono verso strati più superficiali grazie alla presenza di un terreno di tipo impermeabile. Qui le acque riaffiorano in superficie e generano il paesaggio della Bassa pianura irrigua.

I due tipi differenti di terreno hanno originato diverse economie agricole e diverse condizioni sociali.

La zona **dell'Alta pianura asciutta**, in Lombardia, si estende dalla base delle Prealpi fino al Naviglio Martesana.

I suoli di questa zona sono molto permeabili a causa della composizione prevalentemente costituita da sabbia e ghiaia, e perciò permettono la formazione di falde acquifere profonde.

Tali terreni sono generalmente considerati poveri perché non hanno caratteristiche che permettono un elevato sfruttamento agricolo, sia a causa della loro composizione sia a causa della difficoltà nello sfruttamento delle risorse idriche.

Per questo motivo numerosi terreni di questa fascia sono rimasti a lungo incolti, occupati solamente dal brugo, un piccolo arbusto spontaneo da cui deriva il nome brughiera.

Dal punto di vista socio-economico queste caratteristiche dell'Alta pianura asciutta hanno favorito il proliferare dei contratti a mezzadria: consistevano nella divisione in parti uguali dei prodotti agricoli e delle spese di gestione tra proprietario ed affittuario. In pratica il contadino doveva al padrone metà del raccolto e del bestiame e aveva l'obbligo di provvedere alla manutenzione degli edifici a sua disposizione.

Grazie a questo regime contrattuale il proprietario beneficiava di numerosi vantaggi: si assicurava una rendita sicura, in cambio solo dell'impegno a garantire il necessario per la sussistenza dei contadini, soprattutto per evitare perdite di forza lavoro.

La coltivazione, così strutturata, necessitava di numerosa mano d'opera: i contratti venivano stipulati con più famiglie e ognuna coltivava un singolo podere. Questo meccanismo ha dato origine al frazionamento dei terreni dell'Alta pianura asciutta, dove tuttora prevale l'azienda di

piccole dimensioni a conduzione familiare.

Con l'arrivo in questo territorio dei romani iniziarono le prime opere di dissodamento e disboscamento delle terre, per sfruttare anche i terreni più lontani dagli insediamenti.

Lo scarso rendimento del terreno faceva sì che l'agricoltura praticata in queste zone fosse di sussistenza: l'alimentazione contadina, fino all'introduzione del mais a seguito della scoperta dell'America, si basava prevalentemente sul consumo di cereali, le uniche colture a crescere su terreni così asciutti.

Ad integrare queste colture povere c'era la piantata vitata, con la vite che cresceva in festoni tra un albero e l'altro, caratterizzando il paesaggio della zona.

La scoperta del Nuovo Mondo provocò conseguenze importanti sia in campo economico che sociale in tutta Europa. Anche nell'Alta pianura asciutta furono introdotti il mais, la patata, il pomodoro e il fagiolo che portarono notevoli cambiamenti sia nel paesaggio agrario che nell'economia. Il mais si insediò stabilmente nelle campagne lombarde a partire dalla seconda metà del XVII secolo, fino a sostituire completamente il maggese nelle coltivazioni a rotazione.

Il mais divenne una risorsa fondamentale per l'agricoltura povera dell'Alta pianura: in agosto si raccoglieva l'infiorescenza femminile che andava ad integrare la poca erba nell'alimentazione del bestiame e per lo stesso motivo, a settembre si raccoglievano anche le foglie sopra la pannocchia. Dopo la mietitura i chicchi venivano fatti seccare e conservati per l'alimentazione umana ed animale; i tutoli servivano ad alimentare il focolare, le brattee che avvolgevano la pannocchia diventavano imbottitura per i pagliericci e gli stocchi diventavano lettiera per il bestiame.

Nell'Ottocento le colture principali erano i cereali, soprattutto grano e granoturco, associate a quelle della vite e dei gelsi: il grano serviva a pagare l'affitto al proprietario dei campi ed il granoturco veniva coltivato per l'alimentazione degli animali e dei contadini.

A partire dal XVIII sec. venne introdotta anche la patata, originaria di Cile e di Perù, che trovò nel terreno asciutto e sassoso un habitat ideale.

Alla fine dell'Ottocento il paesaggio agricolo subì cambiamenti: la diffusione di alcune malattie portò alla crisi della viticoltura, rovinò irrimediabilmente i vigneti e costrinse gli agricoltori al loro espianto.

Successivamente l'introduzione della meccanizzazione agricola, nel Novecento, modificò non solo le forme del paesaggio rurale ma anche l'ordinamento rurale che era valso per secoli: i terreni che un tempo erano lavorati da intere famiglie, potevano essere seguiti da pochi addetti,

lasciando così libera la manodopera che trovava un impiego più redditizio nell'industria.

Il paesaggio agricolo, una volta punteggiato dalle diverse colture, si uniformò sempre più, a favore della monocoltura. Iniziava così un processo di sparizione dei gelsi, dei viali e degli argini alberati considerati ormai un intralcio per il passaggio dei mezzi meccanici: i tipi di coltura maggiormente praticate divennero quelle cerealicole.

Interessanti innovazioni colturali si svilupparono nel secondo dopoguerra: il florovivaismo e l'ortofrutticoltura; questi sistemi di coltivazioni assicurano alte rese su una superficie limitata e non necessitano di irrigazione attraverso rogge e canali.

Dai suoli costituiti da sassi e ghiaie dell'Alta pianura si passa a materiali più fini, quali sabbie e argille, nel territorio della **Bassa pianura irrigua**. Qui i materiali, trasportati a valle perché leggeri, costituiscono un suolo più impermeabile.

In questo paesaggio caratterizzato da una forte presenza di acqua, distribuita lungo una fitta rete di canali costruiti dall'uomo nel corso dei secoli, si ottengono le più alte rese della coltivazione di frumento, riso, mais e foraggi. Di conseguenza è molto sviluppato anche l'allevamento dei bovini e l'industria casearia.

Lungo la linea di confine tra i due ambiti si trova la fascia delle risorgive o dei fontanili: la falda freatica scorre pochi metri sotto il suolo perciò scavando un pozzo l'acqua risale facilmente in superficie.

Fin dai tempi della dominazione romana l'agricoltura nella pianura padana era caratterizzata da un livello di conduzione avanzato: era già in uso la rotazione biennale delle colture e per lavorare la terra si utilizzavano i buoi che trainavano aratri con il vomere in ferro.

A seguito della decadenza dell'Impero Romano e delle invasioni barbariche, tra il X e il IX secolo, il paesaggio agrario subì un forte degrado.

Solo dopo l'anno 1000, grazie soprattutto al contributo della Chiesa, si ebbe una rinascita, e dall'XI al XII secolo si realizzarono opere di bonifica e di irrigazione soprattutto nella fascia dei fontanili e nella bassa pianura, con una conseguente modifica del paesaggio.

In molti casi le iniziative di rivitalizzazione del territorio erano promosse dai ceti dominanti, grandi proprietari terrieri, e dai nuovi ordini monastici (Benedettini, Cistercensi e Umiliati) che edificarono nuove Abbazie nella Bassa pianura e portarono in queste zone nuove tecniche agricole. I frati iniziarono ad incanalare le acque delle sorgive, costruendo canali e rogge, e

dando inizio alle tipiche pratiche di coltivazione della zona come “la marcita”.

Le acque delle risorgive e dei fontanili sono state utilizzate per la pratica delle “marcite”, per opera dei vari ordini di Monaci che hanno bonificato la zona: l'intero prato, dopo essere stato sistemato in modo da trattenere l'acqua e dopo aver costruito dei piccoli fossi che lo attraversavano in modo regolare, veniva inondato da un velo d'acqua durante tutte le stagioni con il duplice scopo di irrigare e, durante i mesi invernali, di mantenere la temperatura sopra lo zero. In tal modo si impediva al terreno di gelare, favorendo la crescita dell'erba anche durante i periodi più freddi. Grazie a questo sistema il bestiame poteva disporre di foraggio fresco anche in inverno, con il risultato di un miglioramento nella qualità e nella quantità del latte prodotto e dei suoi derivati.

I terreni più fertili della Bassa pianura erano molto ambiti dall'aristocrazia e dal clero perché più produttivi e di più facile conduzione. Perciò, fino al XVIII secolo, due terzi dei possedimenti terrieri appartenevano a queste classi sociali, che li affidavano per la coltivazione ad un fittavolo che solitamente viveva in una cascina di proprietà del locatore, con i contadini a lui subordinati, dividendo i profitti con il proprietario. Il lavoro all'interno dell'azienda agricola era suddiviso in modo preciso tra i contadini, così da favorire nel tempo la formazione di una mano d'opera sempre più specializzata.

1.2.3 IL PAESAGGIO STORICO

Un'analisi storica del paesaggio consente di ampliare la visione dal singolo fenomeno storico al suo contesto ambientale, che lo ospita e lo condiziona.

L'analisi delle fonti sopracitate permette di trarre alcune considerazioni già evidenziate da Carlo Tosco nei suoi studi di paesaggio:

- 1) *il paesaggio è un fenomeno stratificato e dinamico(...);*
- 2) *l'unità dei fenomeni locali caratterizza lo sviluppo storico del paesaggio(...);*
- 3) *l'identità estetica e percettiva rappresenta una qualità costitutiva del paesaggio(...);*
- 4) *l'apporto antropico nella costruzione del paesaggio si concretizza nel lavoro(...);*

5) *la ricerca storica non si limita alle sole fonti documentarie, ma si allarga ad ogni tipo di testimonianza del passato(...).*²⁸

Riprendendo queste affermazioni, che esprimono dati di fatto condivisibili, si può affermare che il paesaggio odierno della pianura milanese è profondamente mutato, ma possiede ancora valori storici ed estetici da preservare. La trama dei percorsi di campagna, che hanno le loro radici nella centuriazione romana, i fabbricati rurali, che ancora sopravvivono numerosi e testimoniano il livello di organizzazione sociale e produttiva raggiunto tra Settecento e Ottocento, costituiscono un patrimonio storico di fondamentale importanza. Si tratta di un paesaggio palinsesto che reca le tracce delle trasformazioni impresse dall'uomo nelle varie epoche. Ma si tratta anche di un paesaggio-sistema di ville, nuclei rurali e borghi che mantengono, seppur mutando, la loro identità.

La Pianura Padana è caratterizzata, come spiegato precedentemente, dalla presenza di due tipi di terreni distinti geograficamente: a nord quelli asciutti, a sud quelli umidi. All'incontro tra queste due fasce le acque affiorano dando luogo ai cosiddetti fontanili o risorgive. In questa zona che corre da ovest a est con andamento continuo, era facile rifornirsi di acqua senza il pericolo delle esondazioni di fiumi o torrenti. Queste condizioni spiegano la densità di insediamenti in questi luoghi fin da epoche molto antiche.



Fig. 1.2.3.1. Gaetano Fasanotti, Paesaggio della Brianza, 1879, olio su tela, cm 51x82²⁹

A partire dal 600 a.C. si insediarono nella Pianura Padana gli Etruschi. Essi ebbero una grande influenza nella caratterizzazione del paesaggio agrario di questa zona: diffusero un sistema di

²⁸ C. Tosco, *Il paesaggio storico*, cit., pag.17

²⁹ G. F. Brambilla, *Paesaggio rurale*, cit.

coltura della vite a “tralcio lungo” fatta correre in lunghi festoni appoggiati a pioppi, aceri, olmi. Con questo sistema era possibile coltivare nello stesso campo anche i cereali.

Questo metodo di coltivazione alta della vite su “sostegno vivo”, insieme alle colture di grano, panico, miglio e ghiande caratterizzava tutti i territori della Pianura Padana, e sopravvisse anche alla colonizzazione romana, durante la quale veniva chiamato *arbustum gallicum*, per la sua diffusione nella Gallia Cisalpina, cioè la Valpadana.

I Romani furono i primi a dare un’organizzazione razionale alle terre intorno alle città: la divisione del suolo agrario frazionava il terreno destinato alla proprietà privata in lotti con andamento parallelo ai due assi principali, il *cardo* (nord-sud) e il *decumano* (est-ovest), attorno a cui si sviluppava il centro urbano. L’operazione di suddivisione del territorio con una maglia ortogonale prende il nome di *centuriazione*, il cui orientamento poteva mutare per seguire le caratteristiche orografiche.

La centuriazione oltre a regolare l’uso del territorio ha segnato l’origine della proprietà privata, in contrapposizione alle terre messe a disposizione della comunità.

Il sistema agricolo romano era caratterizzato da un livello di conduzione avanzato: i lavoranti del contado utilizzavano la rotazione biennale delle colture e per lavorare la terra usavano buoi e aratri con il vomere in ferro.

Dal VIII al V sec. a.C. prevale un’economia di sussistenza, con un’agricoltura a conduzione familiare, ma dal IV al I sec a.C. vengono introdotte viticoltura e produzione olearia che permettono di dare avvio al commercio. Nell’età imperiale la coltivazione diviene invece estensiva, con l’uso della manodopera schiavile: periodo in cui la Pianura Padana entra a far parte delle colonie romane e con l’introduzione delle colture del lino e della canapa.

Con la decadenza della piccola proprietà fanno la loro comparsa le *villae* rurali, con cortili porticati, a capo di vaste proprietà fondiarie. Si tratta della prima tipologia di cascina o casa rurale della zona.



Fig. 1.2.3.2. la piantana di alberi vitati e la pigiatura dell'uva in una miniatura del *Theatrum Sanitas*, un breviario di medicina medievale, e in un dipinto di Aldo Borgonzoni³⁰

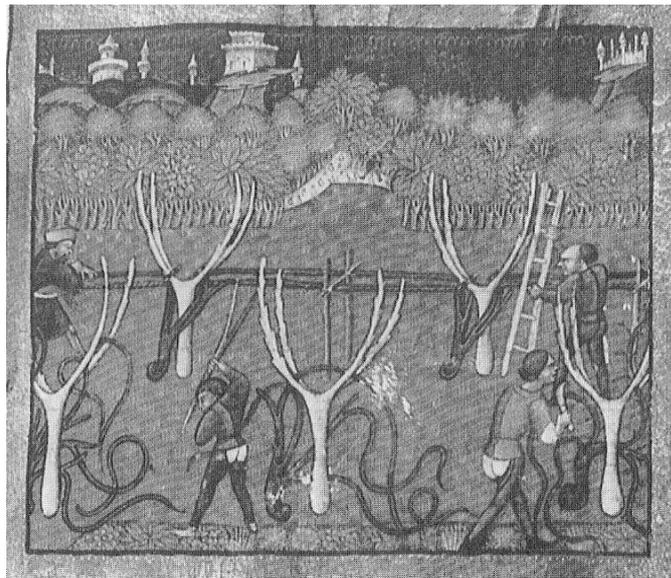


Fig. 1.2.3.4. trasposizione Quattrocentesca delle Georgiche di Virgilio, con illustrazione della vite maritata a gelso³¹

Con la crisi dell'Impero Romano, tra il V e il IX sec. d.C. il paesaggio agrario italiano subì un forte degrado: si ampliarono gli spazi incolti e si deteriorarono vie di comunicazione e di irrigazione.

Le colture si ridussero incentrandosi sui cereali come panico, sorgo, segale e orzo.

³⁰ G. F. Brambilla, *Paesaggio rurale*, cit.

³¹ Ibidem

Il sistema dei campi chiusi, in particolare gli orti, sopravviveva all'interno delle mura cittadine o nei loro dintorni. Si trattava di un'economia di sussistenza che permetteva pochi scambi commerciali di cui la Pianura Padana rappresentava il centro.

Con l'anno 1000 si ebbe una rinascita, favorita dalla Chiesa che incrementava i propri possedimenti terrieri, ma anche grazie ad iniziative individuali.

A partire dal XI sec. fino al XIII si realizzarono numerose opere di bonifica e irrigazione che trasformarono il paesaggio. Si trattò per lo più di iniziative promosse dai ceti dominanti, con vaste proprietà terriere e mezzi economici adeguati, e dagli ordini monastici, che fondavano i loro primi insediamenti in Lombardia, contribuendo notevolmente allo sviluppo dell'agricoltura. La pianura Padana è sempre stata all'avanguardia per quanto riguarda le tecniche agricole: nel Medioevo era già utilizzata la *marcita*, che permise, grazie all'incremento della produzione di foraggio, l'integrazione tra agricoltura e allevamento.

Nel XIV sec., gli incentivi e gli investimenti dei Visconti e degli Sforza nelle attività agricole fecero sì che la Lombardia risentisse solo in parte dei problemi legati all'incremento di popolazione.

Durante il Quattrocento furono avviate opere di sistemazione idraulica fondamentali per lo sviluppo agricolo. In particolare nel 1457 furono iniziati i lavori per la costruzione del Naviglio Martesana, a fini commerciali, ma anche per l'irrigazione.

Con il governo spagnolo tra il XVI e il XVII sec. si ebbe una crisi in tutti i settori, e anche in quello agricolo, con un nuovo aumento delle terre incolte.

Le prime informazioni sull'economia della zona si hanno a partire dal catasto di Carlo V, redatto tra il 1548 e il 1563, a fini fiscali; si tratta di un catasto solo di rilevamento e non grafico, da cui si possono tuttavia trarre importanti informazioni sull'economia della zona e sulla produzione agricola. Il rilevamento catastale più completo e meglio utilizzabile per l'area milanese è, però, quello eseguito graficamente sotto Carlo VI d'Austria tra il 1720 e il 1723, completato nei registri ed entrato in vigore con l'imperatrice Maria Teresa nel 1760.

All'inizio del 1600 i centri urbani affrontarono un periodo di declino economico. Dopo il 1630, anche a causa della carestia del 1628-29, la crisi delle attività produttive si estese alle campagne. Questa crisi agraria provocò il passaggio delle piccole proprietà ai grandi latifondi, così le classi nobili e patrizie ottennero l'esercizio dei diritti feudali su molti territori. Dall'analisi dei registri del Catasto Teresiano della prima metà del Settecento emerge che, oltre alle aree destinate alla coltura dei gelsi per l'allevamento dei bachi da seta e alla coltura della vite, erano due i prodotti prevalenti: il grano ed il granoturco. Questi cambiamenti ebbero importanti ripercussioni sul paesaggio locale.

Il paesaggio rurale non fu modificato solamente dall'agricoltura, ma anche dal grande fervore edilizio che ebbe inizio negli ultimi decenni del Seicento e che proseguì per tutto il Settecento.

Il patriziato milanese elesse la zona della Martesana a luogo di villeggiatura. Il territorio fu quindi interessato dalla costruzione di ville di delizia, con ampie zone dedicate a giardino.

TERRENI ASCIUTTI: Arati semplici	118,474	229,597	A marcita	122,068	123,201
Con viti	96,967	92,254	Pantanosì e sorgive	7,220	“
Con gelsi	644,967	631,684	BOSCHI D'ALTO FUSTO	83,919	136,905
Con gelsi e viti	957,687	842,227	A capitozza	12,777	136,905
Orti, broli, giardino	38,121	“	Cedui	100,000	136,905
Vigneti, ronchi	17,128	“	Misti	28,760	136,905
Prati	28,740	“	TERRENI INCOLTI ASCIUTTI: Pascoli	31,445	111,498
TERRENI IRRIGUI: arati semplici	133,123	“	Sodaglie	30,000	111,498
Con gelsi	197,806	“	Brughiere	124,906	82,889
A risaia avvicendata	45,915	97,465	Rocce e ghiaie	1,304	“
Stabile	14,400	97,465	Umidi; paludi, stagni, laghi	7,512	“
Prati semplici	236,068	330,870			

Confronto della coltura dei terreni nel 1750 e nel 1850³²

In un periodo in cui l'edilizia residenziale parve incontrare una battuta di arresto, durante il governo napoleonico, tra il 1796 e il 1814, si ebbe un notevole sviluppo delle attività produttive e agricole. La classe nobiliare, cui si aggiunsero i mercanti, continuò a mantenere interesse per le proprietà terriere, e si interessò all'introduzione di migliorie in agricoltura.

Nel corso del XIX secolo il paesaggio agricolo della Bassa pianura irrigua si distinse sempre più per le forme imposte dallo sviluppo delle opere idrauliche, con il diradamento delle colture arboree che si concentrarono lungo le vie vicinali e poderali, e lungo i canali ai limiti dei campi irrigui: nell'Alta pianura asciutta si assistette invece ad un continuo aumento del numero di gelsi, legato allo sviluppo della bachicoltura. In questa zona la lavorazione della seta divenne l'attività non agricola più diffusa.

Con l'avvento dell'industrializzazione, dopo l'Unità d'Italia, ebbe inizio un processo di declino della classe contadina, che si trasformò lentamente in classe operaia.

³² C. Cantù, *Grande illustrazione del Lombardo-Veneto*, Carona e Caimi editori, Milano 1858, parte prima, cap. 3, pag. 359, 369

La crescita economica e fisica del capoluogo lombardo comportò uno stravolgimento del paesaggio locale, in cui le industrie andarono a prendere il posto delle zone agricole divenute marginali.

1.2.4 IL PAESAGGIO ANTROPICO

L'edificato della Martesana si è sviluppato in prevalenza lungo il corso del canale, che ha rappresentato per lungo tempo la più veloce delle infrastrutture per il trasporto di merci e persone, nonché la principale fonte di acqua per gli usi sia produttivi che civili.

I nuclei urbani più antichi dell'area si possono far risalire all'epoca romana (prima della costruzione dei navigli): originati dalle rimanenze di antichi accampamenti, castrum, fondati lungo i percorsi attraversati dalle legioni durante le campagne militari.

Da questo periodo storico hanno origine le tradizioni agricole della Martesana: già in epoca Romana, infatti, con la decadenza della piccola proprietà, fanno la loro comparsa le *villae* rurali, con cortili porticati, a capo di vaste proprietà fondiarie. Queste ville si possono considerare l'antecedente della cascina rurale lombarda, sia per l'impianto edilizio sia per la funzione svolta all'interno della vita agricola.

Questo tipo di insediamento è quello che maggiormente ha caratterizzato per secoli questa zona. Questa tipologia edilizia, funzionale alla vita produttiva, ha condizionato non solo il lavoro ma anche la vita sociale per molto tempo. Infatti nei nuclei urbani la forma a corte o a ferro di cavallo veniva ripresa dalla gran parte degli edifici ad uso residenziale, anche se non strettamente legati alla produzione agricola.

A seguito della rivoluzione industriale i primi insediamenti legati alla nuova produzione si sono andati sviluppando lungo i corsi dei canali e dei fiumi. Questa localizzazione è stata dettata dalla duplice funzione dell'acqua quale via di trasporto ed elemento indispensabile alla produzione industriale, anche come fonte di energia.

Lo sviluppo delle zone edificate e l'espansione dei nuclei urbani, come li vediamo oggi, si è avuto solo all'inizio del Novecento, quando lo sviluppo industriale e delle vie di trasporto ha favorito il fiorire delle città.

Nello specifico a sud del Martesana hanno continuato a prevalere le zone a vocazione agricola, favorite dalla qualità dei terreni, e dalla presenza di acqua; mentre a nord del Naviglio si è

sviluppata maggiormente l'industria, dove l'agricoltura non era redditizia a causa della scarsa produttività dei suoli, favorendo perciò una maggiore espansione delle aree urbanizzate.

Nella zona legata al Naviglio l'espansione urbana è stata più forte nei comuni più vicini al capoluogo lombardo, e più rada avvicinandosi alla zona dell'Adda. Tutti i paesi affacciati lungo il canale infatti hanno avuto uno sviluppo legato alla velocità del trasporto di persone e merci lungo la via d'acqua, fino alla città, e dalla città alla periferia. Essendo i terreni della zona molto produttivi, grazie all'abbondante presenza di acque e alla qualità dei suoli, si è comunque mantenuta nel tempo in prevalenza una vocazione agricola dell'area, a fronte di un più limitato sviluppo industriale.

Rimane perciò prevalente, e rappresentativo della cultura dell'edificato, anche per le tracce che ha saputo lasciare fino ad oggi, la tipologia della cascina lombarda a corte quadrata che caratterizza ancora oggi le campagne dell'est milanese, e che ha accompagnato modi di vivere e di lavorare tipici di queste zone.

Oggi il paesaggio della pianura milanese è profondamente mutato, ma possiede ancora valori ed elementi identitari che permettono di ripercorrerne il percorso storico. Un patrimonio di fondamentale importanza è costituito, per esempio dai fabbricati rurali, che ancora sopravvivono numerosi e testimoniano il livello di organizzazione sociale e produttiva raggiunto tra Settecento e Ottocento, oppure ancora dalla trama dei percorsi di campagna, che hanno le loro radici nella centuriazione romana.

Il paesaggio odierno porta le tracce delle trasformazioni insediative impresse dall'uomo nelle varie epoche: le ville, i nuclei rurali, borghi, le cascine che mantengono viva nella storia la loro cultura identitaria.

1.2.4.1 LA CASCINA LOMBARDA

Le cascine lombarde rappresentano un patrimonio artistico, culturale e paesaggistico: nate per esigenze economiche e legate al territorio agricolo circostante si sono diffuse in tutta la pianura padana a partire dal X secolo.³³

³³ <http://www.architetturaecosostenibile.it/architettura/in-italia/recupero-cascine-lombarde-risorsa-tutelare>

Questa tipologia edilizia ha avuto una grande importanza storica nella cultura di tutta la regione Lombardia: nella civiltà agricola è stata alla base dell'organizzazione della vita della società contadina; precursore del modello residenziale cittadino dell'Ottocento, e della fabbrica, nell'era industriale.

La struttura edilizia classica della cascina è quella a quadrilatero, con la casa padronale su un lato, le abitazioni dei contadini, i fienili, le stalle ed i granai lungo il perimetro, ed al centro l'aia, luogo del lavoro e della vita collettiva. L'unione di questi elementi *rappresentava un vero e proprio nucleo sociale organizzato, basato sulla mescolanza dei ceti e delle attività lavorative: un modello che impronterà la vita nei palazzi cittadini, quando i proprietari delle terre, a far tempo dalla metà del Settecento, cominciarono a trasferirsi dalla campagna contribuendo a costruire la città moderna.*³⁴

Durante la rivoluzione industriale molte cascine sono state abbandonate.

Oggi si sente sempre più urgente il bisogno di valorizzare e tutelare questo patrimonio identitario lombardo, come dimostrano diverse iniziative nate negli ultimi anni:

Nel 2008 nasce il comitato Cento Cascine con lo scopo di intrecciare il tema dell'Expo 2015 - Nutrire il Pianeta, Energia per la Vita - con il territorio agricolo attraverso l'utilizzo delle cascine lombarde come alloggio per i delegati dell'esposizione universale. Nel 2011 il comitato viene trasformato in associazione al fine di convertire un obiettivo a breve termine in una visione di insieme a largo spettro: pensare e attivare azioni volte alla tutela, conservazione e valorizzazione delle cascine e del territorio rurale lombardo.

*Come sottolineato dalla coordinatrice del progetto, Michela Cairo, l'obiettivo non è quello di creare dei semplici agriturismi. La maggior parte delle cascine presenti sul territorio attualmente non ha una destinazione d'uso specifica e il loro mantenimento economico diventa difficile sia per il proprietario privato sia per il proprietario pubblico. Lo scopo dell'associazione è offrire soluzioni e idee concrete su cosa fare per conservare e permettere la sopravvivenza non solo dal punto di vista architettonico degli edifici, ma anche del territorio agricolo.*³⁵

³⁴ Achille Colombo Clerici, presidente di Assoedilizia, in: <http://www.teatronaturale.it/tracce/cultura/la-cascina-lombarda-figura-centrale-nella-civiltà.htm>

³⁵ <http://www.architetturaecosostenibile.it/architettura/in-italia/recupero-cascine-lombarde-risorsa-tutelare>

1.2.4.2 LE VILLE SUL NAVIGLIO MARTESANA

Altra tipica forma insediativa, legata alla storia dell'area, è la villa, di cui restano numerose testimonianze, lungo il corso del canale.

Bartolomeo Taegio nel 1559 pubblicava a Milano il dialogo “La Villa”, in cui era espresso il nuovo stile di vita aristocratico la cui massima espressione era rappresentata dal vivere in villa. È chiaro che il Rinascimento lombardo intendeva il vivere in villa come fatto di costume legato al godimento della natura oltre che all’esercizio e al controllo di attività agricole, del tutto disgiunto dall’importanza architettonica dell’edificio eretto a centro di tale attività.

Dalla pacificazione del milanese sotto la corona di Spagna, infatti, i castelli di origine medioevale presenti nelle campagne si erano trasformati in cascine o, se posizionati in luoghi apprezzabili esteticamente, in ville di campagna.

*I luoghi lungo i navigli divennero i più appetibili per l'aristocrazia milanese, dove poter edificare una più o meno sontuosa villa, facilmente collegata al palazzo urbano.*³⁶

Qui la famiglia signorile trascorreva la stagione autunnale, risiedendo là dove gli interessi agrari dovevano essere curati da vicino dal proprietario: era dunque la stagione dei raccolti, della vendemmia, delle cacce. La villeggiatura rappresentava un salto di qualità per gli aristocratici milanesi, che si trasformavano in imprenditori agricoli che vigilavano sui lavori da vicino e non più solo tramite gastaldi e fattori che per una o due volte l’anno portavano in città rendite e omaggi presentando bilanci poco attendibili.

Nel Novecento, con la definitiva decadenza di molte delle famiglie proprietarie, a seguito dell’affermarsi del ceto borghese, legato al nuovo modello produttivo industriale, numerose ville sono state abbandonate, con un conseguente degrado delle loro strutture originarie.

Solo negli ultimi decenni iniziative di ripristino e recupero del patrimonio storico hanno riportato alla luce queste testimonianze della storia dell'area.

³⁶ C. M. Tartari, E. Ferrario, *Le case sul Martesana*, cit., pagg. 66-67

1.3. IL NAVIGLIO MARTESANA

1.3.1 LA NASCITA

Con la morte di Gian Galeazzo Visconti, nel 1402, il ducato di Milano rimase nelle mani del quattordicenne figlio Giovanni Maria, mentre la reggenza effettiva del governo passò alla moglie di Gian Galeazzo, Caterina Visconti. La permanenza di Giovanni Maria sul trono ducale durò meno di dieci anni: egli si attirò ben presto l'odio della popolazione, governando con avidità, crudeltà, ingiustizia, guerre e intrighi. Per questo motivo cadde vittima di una congiura il 16 maggio 1412, pugnalato sull'ingresso della chiesa di San Gottardo in Corte a Milano.

Sul trono ducale gli succedette il ventenne Filippo Maria, sicuramente superiore al fratello per cultura e per acume politico, il quale esordì negli affari milanesi facendo giustiziare i congiurati che avevano assassinato Giovanni Maria e affrontando vittoriosamente la ribellione organizzata dal cugino Estore (figlio illegittimo di Bernabò Visconti).

Ancor prima di rientrare a Milano - da Pavia, ove aveva fino a quel momento avuta la residenza, - aveva furbescamente provveduto a impalmare, con la massima sollecitudine, Beatrice, vedova di Facino Cane, capitano di ventura casalese che, dapprima al servizio di Giovanni Maria, se n'era progressivamente affrancato, mettendo insieme un cospicuo patrimonio terriero, composto di territori già appartenenti ai Visconti (tra i quali Pavia, della quale si autonominò conte) e di altri conquistati ex novo. Il matrimonio con Beatrice Cane permise a Filippo Maria di tornare in possesso dei territori sottratti dal condottiero, allargando i confini dello stato.

I primi anni della sua amministrazione furono contrassegnati da una politica accorta, grazie alla quale Milano sembrò poter ritornare ai fasti dell'età di Gian Galeazzo.

Il ducato milanese, con l'avvento dei Visconti, aveva acquisito non soltanto caratteri di unitarietà, ma si era anche arricchito, grazie al nuovo impulso dato alle attività imprenditoriali, commerciali e agricole, lo sviluppo delle quali fu favorito dall'attuazione di importanti opere idrauliche: il Naviglio Grande era stato portato a termine e reso navigabile, la "fossa" che cingeva Milano (quella che sarebbe diventata la "cerchia dei navigli"), che era stata completata già ai tempi del Barbarossa, prevedeva collegamenti con il territorio pavese, e un fossato che raggiungeva Pavia era già stato portato a compimento, anche se soltanto a scopo irriguo, mentre i primi concreti progetti di renderlo navigabile avrebbero preso avvio solo nel 1477. Filippo Maria Visconti aveva fatto aprire il naviglio di Bereguardo, derivato dal Naviglio Grande a Castelletto d'Abbiategrasso, e altri corsi d'acqua minori, anche all'interno dell'abitato della capitale del

ducato. Mancava un corso d'acqua che andasse a irrigare le fertili campagne a oriente della città e permettesse la navigazione dal lago di Como fino a Milano, attraverso un tratto dell'Adda, e, collegandosi con il Naviglio Grande, creasse un unico sistema di vie d'acqua interconnesse.

Nel 1443 un gruppo di possidenti della Martesana ottenne dal duca Filippo Maria Visconti l'*Ordo rugie extrahendi ex flumine Abdua*, grazie al quale alcuni nobili con beni dislocati tra Trezzo, Inzago, Melzo e Truccazzano, avrebbero potuto, a proprie spese, costruire un canale che traesse acqua dall'Adda per azionare 16 ruote da mulino. La prospettiva di tale intervento era di carattere artigiano-industriale: l'energia idraulica avrebbe infatti mosso le macchine per magli battilama, per la follatura dei panni, la torchiatura di vino e olio e la macina dei cereali.

Questo primo progetto, che non prevedeva la navigazione, già prefigura molti aspetti del futuro naviglio: la presa dell'acqua era stata individuata correttamente, dove, vicino al castello di Trezzo, l'Adda usciva irruenta da una strettoia tra le sponde rocciose e la spinta della corrente sarebbe stata sufficiente a dare un flusso costante al canale. Il tracciato di questo primo canale avrebbe costeggiato l'Adda nel tratto presso Vaprio per poi curvare verso Milano all'altezza di Cassano, raggiungere Inzago raccordandosi al fossato, già esistente, del borgo, e di qui piegare verso la Bassa, attraversando Trecella e Melzo e lì scaricare nel torrente Molgora. Il percorso di questa roggia, fino ad Inzago, segue esattamente l'itinerario che prenderà il Naviglio Martesana, pochi anni più tardi; inoltre è interessante notare come gli interessi locali del ceto dirigente dell'epoca fossero già convergenti su un progetto di corso d'acqua che avrebbe riqualificato la zona e potenziato un'economia agricola già florida.

L'ordine ducale rimase però inadempito poiché con la morte del duca, nel 1447, si disciolse il ducato e le terre di confine dell'Adda furono teatro di guerra con Venezia.

La crescente potenza viscontea suscitò ben presto le gelosie e le paure delle potenze confinanti - soprattutto di Venezia - così che le guerre ripresero, vanificando le speranze della popolazione per un'esistenza serena e pacifica che il governo di Filippo Maria era sembrato poter assicurare.

Il territorio abduano fu teatro di ininterrotte vicende belliche; le ostilità con le città lombarde, da sempre renitenti a sottomettersi ai milanesi (Lodi, Cremona, Bergamo), finivano per avere quasi sempre il loro epilogo nella valle dell'Adda, mentre alla testa delle armate viscontee si faceva luce un valoroso comandante, Francesco Sforza.

Filippo Maria Visconti, sconfitto dai veneziani a Maclodio (Brescia) nel 1426 e dai fiorentini nel 1440 ad Anghiari (Arezzo), era riuscito a riappacificarsi con le due città nemiche solo grazie alla mediazione di Francesco Sforza, a cui aveva concesso, quale ricompensa, il titolo di signore di Cremona e aveva dato in moglie la propria figlia naturale Bianca Maria, nel 1441.

Subito dopo la morte di Filippo Maria, alcuni intellettuali milanesi, nel tentativo di ristabilire le libertà comunali, proclamarono la repubblica, ma tale istituzione ebbe vita breve. Politicamente debole, militarmente impreparato, amministrativamente inetto, il governo repubblicano non seppe creare intorno a sé il consenso della popolazione né quello delle classi superiori; dilaniato al suo interno da violenti contrasti, finì per cadere. A Francesco Sforza fu nel frattempo affidato dai governanti repubblicani il compito di difendere la repubblica milanese.

Il condottiero organizzò un suo personale esercito, alla testa del quale si mosse alla conquista di Milano, sul cui trono avanzava diritto di successione in virtù del matrimonio con la figlia del defunto duca. Assediò e affamò Milano fino a quando, il 26 febbraio 1450, tra il giubilo della popolazione, fu acclamato duca.

L'amministrazione dello Sforza si rivelò moderatamente felice per Milano; la sua politica diede ulteriore incremento alla potenza militare ed economica del ducato milanese, ma, ai confini di esso, le guerre continuarono senza tregua. Con la Serenissima Repubblica di Venezia fu un continuo alternarsi di vittorie e sconfitte, che ebbero provvisorio termine nel 1454 con la pace di Lodi: Milano cedette alla città lagunare Verona, Vicenza, Brescia, Bergamo e Crema. Il confine era costituito proprio dall'Adda, con la Martesana (e con la sua poderosa linea difensiva costituita dalle rocche di Trezzo, Vaprio e Cassano), già troppe volte interessata da eventi bellici, e destinata a fare da cuscinetto alle spinte espansionistiche venete.

Il periodo di relativa pace che seguì permise a Francesco Sforza di dare il via ai lavori per lo scavo del naviglio progettato ai tempi del suocero.

Per questo motivo, quando i nobili sopravvissuti alle guerre del Quattrocento riproposero l'antico progetto idraulico, lo Sforza ne recuperò l'aspetto strategico: una via d'acqua che collegasse velocemente carriaggi, derrate e forze umane alla più pericolosa frontiera dello stato, quella sull'Adda.

Pur nascendo da un'esigenza di carattere bellico, quest'opera sarà destinata a connotare la zona orientale del Milanese per oltre mezzo millennio: il Naviglio della Martesana.

La volontà del duca Francesco I Sforza Visconti si espresse in un decreto risalente al 1457. Il ceto dirigente dell'epoca vide in esso un'occasione per il rilancio dell'economia, in questo modo si saldò il nesso tra l'aristocrazia locale e il nuovo principe.

I primi colpi di pala vennero dati nell'ottobre del 1457, sotto la direzione di Bertola da Novate, che già si era occupato del progetto visconteo. L'intento del duca era quello di far pervenire a Milano, più economicamente e più rapidamente, merci e provviste provenienti dalle zone di produzione del Comasco; ancora una volta la precedenza fu data ai materiali da costruzione, indispensabili per arricchire e abbellire ulteriormente l'aspetto della capitale del ducato.

Sotto il controllo del commissario ducale Rosino Piola, i lavori iniziarono con l'apertura della "bocca di derivazione" dall'Adda in prossimità del punto in cui hanno termine i primi contrafforti collinari e inizia la pianura padana, circa trenta chilometri a sud dall'uscita dal lago, per scorrere poi tra le alte rive formate da depositi morenici e alluvionali, in direzione della pianura.

Francesco Sforza morì sessantacinquenne, compianto da tutto il popolo, nel 1466, lasciando il trono e il titolo ducale al figlio Galeazzo Maria (1444-1476).

Nel 1497 Ludovico il Moro, figlio di Francesco Sforza, ribadì che la navigabilità del Martesana era sua peculiare funzione e che la riforma del Naviglio serviva a migliorare e bonificare la città di Milano. La funzione strategica, ormai accantonata, era stata superata dagli evidenti e vasti benefici economici ed insediativi che l'attivazione del naviglio aveva comportato.

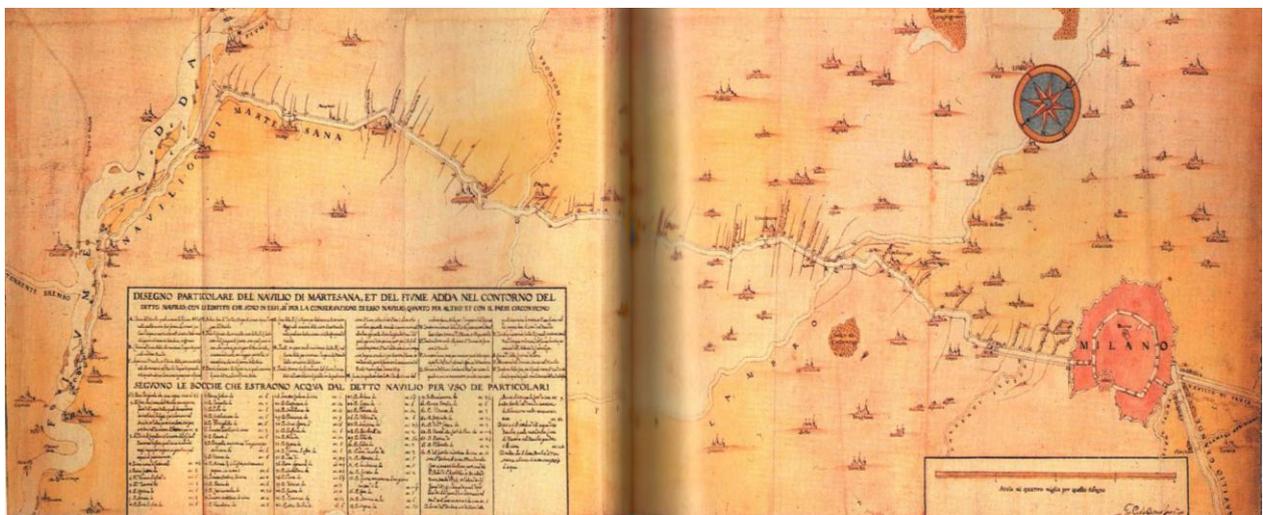


Fig. 1.3.1.1. rappresentazione del Naviglio della Martesana del 1619³⁷

1.3.2 LA REALIZZAZIONE

Come spiegano Tartari e Ferrario³⁸, dello scavo e della costruzione del naviglio si occuparono numerosi tecnici che ebbero tutti la qualifica di *ingegniero ducale*, erano cioè dei professionisti alle dipendenze dello Stato con competenze che li assimilavano ai magistrati.

La grande opera attivò subito una forza economica positiva, con l'assunzione di centinaia di scavatori e scariolanti e decine di mastri da muro e carpentieri per l'edificazione delle sponde.

³⁷ C. M. Tartari, Elisabetta Ferrario, *Le case sul Martesana*, cit.

³⁸ *Ibidem*

Furono attivate le cave di ceppo dell'Adda, e quelle di argilla e furono costruite fornaci per la cottura dei mattoni.



Fig. 1.3.2.1 e 1.3.2.2, immagini fotografiche del Naviglio a Cernusco sul Naviglio³⁹

Il naviglio non tenne un percorso rettilineo, a causa di diversi problemi tecnici di costruzione e degli interessi delle famiglie eminenti della zona, che avevano ben chiaro quanto l'attivazione del corso d'acqua riqualificasse abitati e territorio, innalzandone il valore.

Fu necessario lambire borghi di rilievo, come Inzago, Gorgonzola e Cernusco agganciando il canale alle anse dei fossati di cerchia, così da offrire comodi approdi agli abitanti degli stessi e soprattutto ai nobili.



Fig. 1.3.2.3 e 1.3.2.4 immagini fotografiche del Naviglio a Gorgonzola⁴⁰

Le caratteristiche del territorio attraversato dall'Adda, e quelle del fiume stesso, presentavano problemi di difficile soluzione per la realizzazione di un corso d'acqua artificiale.

³⁹ www.comune.cernuscoalnaviglio.mi.it

⁴⁰ Immagini tratte dalla mostra "Dalla Riva all'Antonietta: un paese in prestito", cit.

Nonostante l'alimentazione fornita dal Lago di Como, e l'apporto di acque fornito dal Brembo, la portata dell'Adda è incostante; il suo alveo, che scorre fino a Trezzo incassato tra due alte sponde, era, ed è tuttora, estremamente accidentato e inadatto alla navigazione. Inoltre, oltrepassato Paderno, le acque, a causa di un rilevante dislivello del terreno, presentavano una serie di rapide che rendevano molto difficoltosa la navigazione in quel tratto.

Una ulteriore difficoltà era rappresentata dalle caratteristiche del canale da costruirsi, che doveva, con uguale importanza, costituire una via navigabile e contemporaneamente fornire un cospicuo apporto irriguo. La navigazione avrebbe richiesto un ampio imbocco del canale di derivazione, mentre gli scopi irrigui, per avere efficacia, necessitavano di un incile ristretto.

Il Martesana, ufficialmente completato nel 1496, nacque dunque con difetti di realizzazione che ne avrebbero reso l'utilizzo sempre difficoltoso.

La situazione politico-militare della regione (l'Adda costituì sempre l'avanzato baluardo difensivo milanese destinato a sostenere l'urto delle iniziative belliche contro il ducato provenienti da oriente) non era tale da permettere uno sviluppo commerciale paragonabile a quello verificatosi sul Naviglio Grande. Lo sfruttamento del nuovo canale non poté dunque mai realizzarsi pienamente; la sua utilità pratica, ai fini della navigazione, risultò di gran lunga inferiore al previsto.

I lavori per l'apertura del nuovo corso d'acqua artificiale furono iniziati nell'ottobre 1457, sotto la direzione dell'ingegnere ducale Bertola da Novate.

Inizialmente il Naviglio della Martesana aveva il suo termine proprio all'ingresso del capoluogo, ove furono istituite la fermata e le strutture necessarie, mentre le acque venivano scaricate nel Redefossi (fossato scavato intorno al secolo XII).

Soltanto sul finire del XV secolo lo scavo fu proseguito fino all'incontro con la cerchia interna - "la fossa", scavata a ridosso delle antiche mura della città a protezione delle incursioni di Federico Barbarossa, presumibilmente dopo il 1157 - dei navigli milanesi, in prossimità della chiesa di San Marco.

Qui, essendo ormai consolidata la tecnica di costruzione delle conche, il raccordo con il preesistente corso d'acqua venne realizzato con tale espediente. Alla conca così eseguita, nota come "tombone di San Marco", così chiamato perché in quel punto il corso d'acqua era costretto a passare sotto al bastione, fatto erigere dal governatore spagnolo Ferrante Gonzaga tra il 1545 e il 1550, attraverso una larga e scura galleria. A questa era annessa una piccola darsena (il "laghetto di San Marco") che permetteva le operazioni di carico e scarico dei natanti.

Il definitivo collegamento tra l'Adda e la fossa interna milanese, costituito dal Naviglio della Martesana, non rappresentò mai la soluzione ottimale alle esigenze della rete idrica lombarda:

per molti mesi, nelle stagioni di magra, il canale era precluso alla navigazione, che doveva essere sospesa, affinché l'irrigazione non ne fosse pregiudicata.

I calcoli del progetto bertoliano si erano rivelati errati: la capacità dell'Adda di fornire un massa idrica opportuna era scarsa, la portata del naviglio, rapportata al numero delle bocche di estrazione e alla superficie da irrigare, era insufficiente.

La conformazione generale del canale, lungo circa 38 km, era poco adatta alla navigazione, e l'imbocco alla Concesa era di difficile accesso alle imbarcazioni provenienti dal settentrione, perché troppo stretto.

Nel 1572 si provvide dunque a una ridefinizione del Naviglio; il corso d'acqua venne ampliato portando la sua dimensione, nel tratto superiore tra Trezzo e Cassano, a un larghezza media tra 18 e 14 metri e, nel tratto di pianura, tra i 12 e i 9 metri. La portata, dopo l'ampliamento, risultò sensibilmente aumentata ma tuttavia ancora insufficiente.

1.3.3 USO ECONOMIA

La Brianza e la Martesana sono state aree di produzione tessile e in particolare di produzione serica. A favorirla erano la presenza abbondante di acque, indispensabili alle varie fasi di lavorazione (le macchine utilizzate per la filatura del cotone erano infatti mosse da ruote ad acqua), la rete viaria stradale e idrica per convogliare i manufatti ai mercati cittadini, il terreno adatto alla crescita della canapa, al lino e al gelso per la bachicoltura.

*(...) all'interno del settore tessile, la produzione più remunerativa era rappresentata dall'allevamento del baco da seta con filatura, torcitura e tessitura della stoffa. Secondo le parole del Cattaneo, in Lombardia scoppiò una vera e propria bacomania, ovvero una corsa degli interessi finanziari ad investire su ogni fase della produzione/lavorazione della seta.*⁴¹

Questo fenomeno, nell'Ottocento coinvolse la quasi totalità della popolazione contadina delle campagne lombarde e modificò il paesaggio rurale.

*Dalle corti ai giardini, dai fossi ai frutteti, la pianta del gelso venne introdotta ovunque avesse possibilità di crescere; nelle cascine i contadini si addossavano in stanzette per lasciar posto ai cavalieri per la maturazione dei bozzoli; le fanciulle e le donne vennero impiegate nelle filande sorte ogni dove, in condizioni lavorative pesantissime.*⁴²

⁴¹ C. M. Tartari, E. Ferrario, *Le case sul Martesana*, cit., pag. 137

⁴² *Ibidem*, pag. 138



Fig. 1.3.3.1 Castello doppio a sette file. Illustrazione del 1851 che rappresenta un locale “ideale” per la coltivazione dei bachi: soffitti alti, possibilità di riscaldare il locale con un focale o una stufa, presenza di varie aperture per la ventilazione, apribili all’occorrenza.⁴¹

Fra Settecento e Ottocento, un effetto positivo della piccola, piuttosto che della grande navigazione commerciale lungo il Naviglio Martesana, può essere osservato nel grande sviluppo quantitativo e qualitativo che ebbero le fiere e i mercati nelle località toccate dal corso d’acqua.(...)

L’attivazione della via d’acqua giusto a metà strada fra la Brianza e la Bassa comportò la diffusione dei luoghi di scambio di merci, ottenendo, di solito per intercessione di questo o quel potente personaggio locale, il diritto di fiera annuale e di mercato settimanale.⁴³

I luoghi in cui questo effetto è stato più evidente sono i tre borghi di Inzago, Gorgonzola e Cernusco, che nel momento di apertura del Naviglio avevano conseguito vantaggi economici.

In particolare per quanto riguarda Gorgonzola: *la fiera di Santa Caterina, al 25 novembre, cadeva in una data del calendario agricolo importante: segnava l’inizio dell’inverno e la fine della transumanza delle vacche dagli alpeggi alle cascine della Bassa per svernare.⁴⁴*

La concessione per questa fiera fu ottenuta dal duca Serbelloni, feudatario di Gorgonzola, nella seconda metà del Settecento, divenendo il principale momento di scambio dei prodotti caseari, fabbricati durante l’estate (taleggi e tome) nonché i formaggi delle vacche “stracche dal viaggio” (gli stracchini), in cambio dei manufatti tessili da lavorare durante i mesi invernali: stoffe grezze, lana, filati, aghi, bottoni ecc.

I mercanti e gli artigiani si spostavano da Milano lungo il Naviglio per lo scambio delle merci e le popolazioni dei villaggi contigui al canale utilizzavano i barconi per arrivare a Gorgonzola.

⁴³ Ibidem, pag. 118

⁴⁴ C. M. Tartari, E. Ferrario, *Le case sul Martesana*, cit., pag.118



Fig. 1.3.3.2. mercatini lungo il Naviglio della Martesana⁴⁵

⁴⁵ www.provincia.milano.it

2. STRUMENTI DI GOVERNO DEL TERRITORIO E DI PIANIFICAZIONE

2.1. GLI STRUMENTI PROGRAMMATICI DI RIFERIMENTO

Per lo studio e la comprensione di un territorio finalizzata ad un intervento, è sempre fondamentale iniziare dallo studio degli strumenti urbanistici che ad esso fanno riferimento.

Per quanto riguarda lo specifico ambito della Martesana abbiamo individuato tutti gli strumenti che in qualche modo ad esso si riferiscono ed abbiamo analizzato quelli di principale interesse.

Strumenti programmatici di livello regionale

- Piano Territoriale Regionale (PTR) con il PTR (Navigli Lombardi)
- Programma Regionale di Sviluppo (PRS)
- Documento di programmazione economico finanziaria regionale (DPEFR)
- Piano Territoriale Paesaggistico Regionale (PTPR)

Strumenti programmatici di area vasta sub-regionali

2. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Milano;
3. Piano d'Area Adda Martesana (costruito nella cornice del PTCP di Milano);
4. Programmi di sviluppo Turistico (PST) “ Sistema metropolitano della provincia di Milano”;
5. PST “Città di Milano; PST “Lago di Como”; PST “Varese land of tourism”.

Strumenti programmatici di livello comunale

- Piani regolatori generali vigenti dei Comuni interessati
- Piani di Governo del Territorio dei Comuni interessati

Strumenti programmatici specifici già attivati sul sistema Navigli

- il Master Plan dei Navigli;
- il Documento programmatico dei Navigli Lombardi 2007-2011;
- Piano Comprensoriale di Bonifica.

2.2. IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE

La prima stesura del documento cui si fa riferimento risale al 2010. Vi sono state apportate diverse modifiche nel 2011. Il Documento di Piano è stato aggiornato e pubblicato nella nuova versione nel luglio del 2013.

Il PTR è lo strumento di pianificazione territoriale della Regione; esso descrive la visione strategica di sviluppo della Lombardia. Fornisce cioè agli strumenti di pianificazione locale la visione d'insieme, perciò contiene solo alcuni elementi di immediata operatività.

Secondo la L.R. 12/2005 il PTR ha valenza di piano paesaggistico, infatti gli elaborati del Piano Paesistico Regionale (vigente dal 2001) sono stati integrati e assunti dal PTR.

Il Piano assume duplice valenza: da una parte è uno strumento di conoscenza strutturata delle caratteristiche, potenzialità e dinamiche della Lombardia; dall'altra diviene mezzo di orientamento e cooperazione finalizzato a dare corpo alle proposte maturate ai diversi livelli territoriali, a promuovere la coesione tra i molteplici interessi in gioco, ad attivare le relazioni tra i diversi attori territoriali.

Come previsto dalla l.r. 12/05 il PTR è uno strumento che prevede un costante aggiornamento ed arricchimento, attività che viene svolta annualmente mediante DPEFR (art.22) e che consiste principalmente in: conoscenza attraverso il SIT Integrato; approfondimenti programmati da un'Agenda annuale; attività di monitoraggio dell'Osservatorio; segnalazioni di Comuni e Province.

2.2.1. CONTENUTI E SCELTE DEL PIANO

Gli elaborati che compongono il PTR sono i seguenti:

1. PRESENTAZIONE
2. **DOCUMENTO DI PIANO**
3. PIANO PAESAGGISTICO
4. STRUMENTI OPERATIVI
5. SEZIONI TEMATICHE
6. VAS

Elemento cardine è il Documento di Piano, corredato da quattro tavole cartografiche, che presenta le strategie e i principi fondamentali; gli altri elaborati rappresentano approfondimenti o attuazioni del DdP.

Ci sono 24 obiettivi del PTR che esprimono la strategia territoriale della Regione; essi sono stati declinati secondo:

- **5 Ambiti Tematici:** ambiente, assetto territoriale, assetto economico/produttivo, paesaggio e patrimonio culturale, assetto sociale;
- **6 Sistemi Territoriali:** sistema metropolitano, della montagna, pedemontano, dei laghi, della pianura irrigua, del Po e dei grandi fiumi (identificati nella cartografia di riferimento, Fig. 2.2.1).

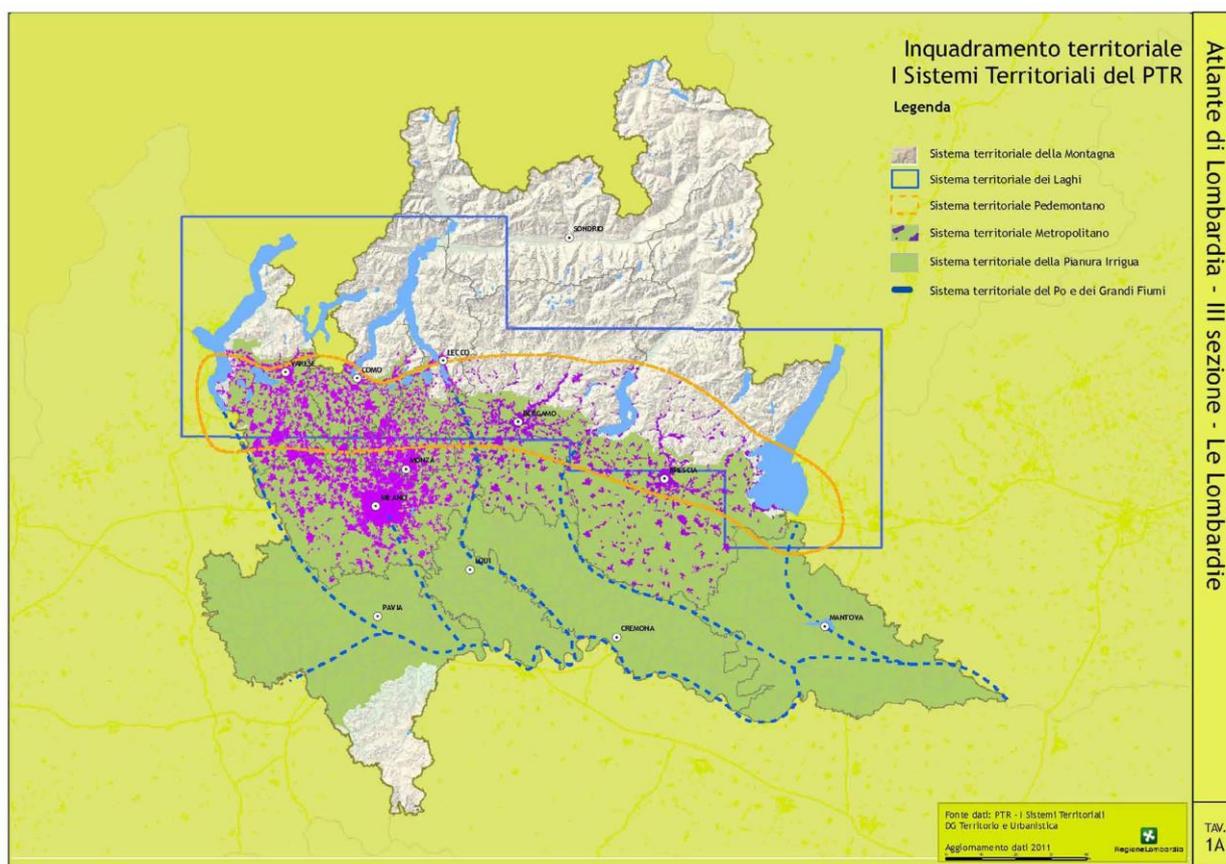


Fig. 2.2.1 I Sistemi Territoriali del PTR¹

Le principali linee di sviluppo del territorio si dividono nelle seguenti macrocategorie.

¹ Tav. 1a, Atlante di Lombardia- III Sezione, Le Lombardia; allegata al PTR; gennaio 2010 e aggiornamenti 2011; pubblicato in <http://www.territorio.regione.lombardia.it/>

Il sistema rurale-paesistico-ambientale: agli ambiti del "non edificato" viene data primaria attenzione, in particolare al contenimento del consumo di suolo ma con un equilibrato rapporto tra la tutela ambientale e le esigenze insediative.

Vengono individuati gli ambiti destinati all'attività agricola, quelli già tutelati, quelli di valenza paesistica, i sistemi della rete verde e della rete ecologica e gli altri ambiti rinviati alla pianificazione comunale (tutti tra loro connessi).

Polarità in Lombardia: polarità storiche e nuove polarità. Queste ultime corrispondono agli ambiti di particolare "fermento" e trasformazione, che hanno un collegamento diretto con la proposta di *Piani Territoriali Regionali d'Area*.

Gli elementi strutturanti per il territorio e determinanti per il perseguimento degli obiettivi del PTR sono, a livello di reti infrastrutturali:

- Rete Verde Regionale
- Rete Ecologica Regionale
- Infrastrutture per la depurazione delle acque
- Infrastrutture per la mobilità (riconferma delle scelte strategiche e della programmazione già in atto)
- Infrastrutture per la difesa del suolo
- Infrastrutture per l'informazione territoriale
- Infrastrutture per la banda larga
- Infrastrutture per la produzione e il trasporto di energia
- Rete Ciclabile Regionale
- Infrastrutture per la difesa del suolo

A queste si aggiungono alcune zone di preservazione e salvaguardia ambientale, oltre a quelle già riconosciute da altre normative specifiche; in particolare:

- Area perfluviale del Po
- Ghiacciai
- Grandi laghi
- Navigli, canali di bonifica, rete irrigua
- Geositi
- Siti UNESCO

Gli effetti del PTR, come già accennato in precedenza, hanno generalmente carattere di indirizzo e orientamento per PGT, PTCP, piani dei Parchi e delle Comunità Montane e di ogni ente con competenze in materia.

Il PTR individua inoltre: poli di sviluppo regionale, obiettivi prioritari per il sistema della mobilità, zone di preservazione e salvaguardia ambientale; i Comuni interessati sono puntualmente elencati e devono trasmettere il PGT in Regione per la sua valutazione.

Il PTR identifica anche i Piani Territoriali Regionali d'Area: questi ultimi sono progetti di sviluppo territoriale che attuano e integrano gli obiettivi del PTR per il governo delle complessità e di aree di significativa ampiezza territoriale interessate da interventi di rilevanza regionale e/o sovra-regionale.

- PTR A1- Quadrante Ovest
- PTR A2- Valtellina
- PTR A3- Montichiari
- **PTR A4- Navigli Lombardi:** le ricadute potranno interessare l'intera area metropolitana lombarda e la Pianura Irrigua. Sinergie con EXPO 2015. Approvato dal Consiglio Regionale il 16/11/2010.
- PTR A5- Grandi laghi lombardi
- PTR A6- Fiume Po
- PTR A7- Grandi infrastrutture

2.2.2. IL PAESAGGIO

Per quanto riguarda questo tema affrontato dal PTR, si fa riferimento innanzitutto ad altre normative recenti con valore sovra-regionale:

- Convenzione Europea del Paesaggio (CEP), ratificata dallo Stato italiano con la legge n. 14 del 9 gennaio 2006;
- Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs 42 del gennaio 2004) nella versione vigente del 2007;
- L.r. 12/05 che assegna valore di PP al PTR.

Oltre agli ambiti di attenzione già riconosciuti da altre normative il PTR ne riconosce altri di nuova introduzione:

- Idrografia naturale e artificiale
- Rete verde
- Riqualificazione delle situazioni di degrado paesaggistico e contenimento dei processi che potrebbero portare ad un degrado
- Geositi (luoghi di rilevanza dal punto di vista geologico, morfologico, mineralogico e paleontologico)
- I siti inseriti nell'elenco del patrimonio dell'UNESCO
- La rete di luoghi di contemplazione, percezione e osservazione del paesaggio

Le norme regionali più incisive sono introdotte dagli articoli:

- Art.19 La tutela e valorizzazione dei laghi lombardi
- Art.20 Rete idrografica naturale fondamentale
- Art.21 Infrastruttura idrografica artificiale (riguarda sia i principali navigli storici e i canali di bonifica e di irrigazione, sia la rete irrigua nel suo complesso, con riferimento specifico anche ai fontanili)
 - **Naviglio Martesana:** si rimanda alla specifica dGR di dichiarazione di notevole interesse pubblico.
- Art.24 Rete verde regionale
- Art.28 Riqualificazione paesaggistica

2.2.3. RESPONSABILITA' REGIONALE

Spetta alla Regione il compito di indirizzo e orientamento delle scelte, importante soprattutto nella fase di transizione al nuovo modello di piano (PGT). È possibile infatti aggiornare contemporaneamente e secondo nuovi modelli tutti gli strumenti di pianificazione di Comuni Province e Regione, creando un sistema coerente ed integrato.

Per i comuni che stanno provvedendo alla redazione dei PGT o che li hanno già conclusi il PTR fornisce e ha fornito un quadro di riferimento territoriale che consente di orientare le politiche locali.

Per le PROVINCE diventa invece quadro di riferimento per la redazione dei PTCP.

2.2.4. GLI OBIETTIVI DEL PTR

Riportiamo di seguito le tabelle riassuntive degli obiettivi del PTR redatte da Belotti e Colucci.²

LEGENDA		RAFFORZARE LA COMPETITIVITÀ DEI TERRITORI DELLA LOMBARDIA		PROTEGGERE E VALORIZZARE LE RISORSE DELLA REGIONE
		RIEQUILIBRARE IL TERRITORIO LOMBARDO		LEGAME PRINCIPALE CON IL MACRO-OBIETTIVO
				LEGAME CON IL MACRO-OBIETTIVO

N°	OBIETTIVI			
01	Favorire, come condizione necessaria per la valorizzazione dei territori, l'innovazione, lo sviluppo della conoscenza e la sua diffusione: <ul style="list-style-type: none"> • in campo produttivo (agricoltura, costruzioni e industria) e per ridurre l'impatto della produzione sull'ambiente • nella gestione e nella fornitura dei servizi (dalla mobilità ai servizi) • nell'uso delle risorse e nella produzione di energia • e nelle pratiche di governo del territorio, prevedendo processi partecipativi e diffondendo la cultura della prevenzione del rischio 			
02	Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio, tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali (infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche) e immateriali (sistema delle fiere, sistema delle università, centri di eccellenza, network culturali), con attenzione alla sostenibilità ambientale e all'integrazione paesaggistica			
03	Assicurare, a tutti i territori della regione e a tutti i cittadini, l'accesso ai servizi pubblici e di pubblica utilità, attraverso una pianificazione integrata delle reti della mobilità, tecnologiche, distributive, culturali, della formazione, sanitarie, energetiche e dei servizi			
04	Perseguire l'efficienza nella fornitura dei servizi pubblici e di pubblica utilità, agendo sulla pianificazione integrata delle reti, sulla riduzione degli sprechi e sulla gestione ottimale del servizio			
05	Migliorare la qualità e la vitalità dei contesti urbani e dell'abitare nella sua accezione estensiva di spazio fisico, relazionale, di movimento e identitaria (contesti multifunzionali, accessibili, ambientalmente qualificati e sostenibili, paesaggisticamente coerenti e riconoscibili) attraverso: <ul style="list-style-type: none"> • la promozione della qualità architettonica degli interventi • la riduzione del fabbisogno energetico degli edifici • il recupero delle aree degradate • la riqualificazione dei quartieri di ERP • l'integrazione funzionale • il riequilibrio tra aree marginali e centrali • la promozione di processi partecipativi 			
06	Porre le condizioni per un'offerta adeguata alla domanda di spazi per la residenza, la produzione, il commercio, lo sport e il tempo libero, agendo prioritariamente su contesti da riqualificare o da recuperare e riducendo il ricorso all'utilizzo di suolo libero			
07	Tutelare la salute del cittadino, attraverso il miglioramento della qualità dell'ambiente, la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico, luminoso e atmosferico			
08	Perseguire la sicurezza dei cittadini rispetto ai rischi derivanti dai modi di utilizzo del territorio, agendo sulla prevenzione e diffusione della conoscenza del rischio (idrogeologico, sismico, industriale, tecnologico, derivante dalla mobilità, dagli usi del sottosuolo, dalla presenza di manufatti, dalle attività estrattive), sulla pianificazione e sull'utilizzo prudente e sostenibile del suolo e delle acque			
09	Assicurare l'equità nella distribuzione sul territorio dei costi e dei benefici economici, sociali ed ambientali derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio			
10	Promuovere l'offerta integrata di funzioni turistico-ricreative sostenibili, mettendo a sistema le risorse ambientali, culturali, paesaggistiche e agroalimentari della regione e diffondendo la cultura del turismo non invasivo			

² A cura di D. Belotti, A. Colucci, *Il Piano Territoriale Regionale della Lombardia-Sintesi*, 2010, allegato 1 gli Obiettivi del PTR.

N°	OBIETTIVI			
11	<p>Promuovere un sistema produttivo di eccellenza attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il rilancio del sistema agroalimentare come fattore di produzione ma anche come settore turistico, privilegiando le modalità di cattura a basso impatto e una fruizione turistica sostenibile • il miglioramento della competitività del sistema industriale tramite la concentrazione delle risorse su aree e obiettivi strategici, privilegiando i settori a basso impatto ambientale • lo sviluppo del sistema fieristico con attenzione alla sostenibilità 	■		
12	<p>Valorizzare il ruolo di Milano quale punto di forza del sistema economico, culturale e dell'innovazione e come competitore a livello globale</p>	■		■
13	<p>Realizzare, per il contenimento della diffusione urbana, un sistema policentrico di centralità urbane compatte ponendo attenzione al rapporto tra centri urbani e aree meno dense, alla valorizzazione dei piccoli centri come strumenti di presidio del territorio, al miglioramento del sistema infrastrutturale, attraverso azioni che controllino l'utilizzo estensivo di suolo</p>	■	■	■
14	<p>Riequilibrare ambientalmente e valorizzare paesaggisticamente i territori della Lombardia, anche attraverso un attento utilizzo dei sistemi agricolo e forestale come elementi di ricomposizione paesaggistica, di rinaturalizzazione del territorio, tenendo conto delle potenzialità degli habitat</p>		■	■
15	<p>Supportare gli Enti Locali nell'attività di programmazione e promuovere la sperimentazione e la qualità programmatica e progettuale, in modo che sia garantito il perseguimento della sostenibilità della crescita nella programmazione e nella progettazione a tutti i livelli di governo</p>			■
16	<p>Tutelare le risorse scarse (acqua, suolo e fonti energetiche) indispensabili per il perseguimento dello sviluppo attraverso l'utilizzo razionale e responsabile delle risorse anche in termini di risparmio, l'efficienza nei processi di produzione ed erogazione, il recupero e il riutilizzo dei territori degradati e delle aree dismesse, il riutilizzo dei rifiuti</p>	■		■
17	<p>Garantire la qualità delle risorse naturali e ambientali, attraverso la progettazione delle reti ecologiche, la riduzione delle emissioni climateranti ed inquinanti, il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico e luminoso, la gestione idrica integrata</p>	■		■
18	<p>Favorire la graduale trasformazione dei comportamenti, anche individuali, e degli approcci culturali verso un utilizzo razionale e sostenibile di ogni risorsa, l'attenzione ai temi ambientali e della biodiversità, paesaggistici e culturali, la fruizione turistica sostenibile, attraverso azioni di educazione nelle scuole, di formazione degli operatori e di sensibilizzazione dell'opinione pubblica</p>			■
19	<p>Valorizzare in forma integrata il territorio e le sue risorse, anche attraverso la messa a sistema dei patrimoni paesaggistico, culturale, ambientale, naturalistico, forestale e agroalimentare e il riconoscimento del loro valore intrinseco come capitale fondamentale per l'identità della Lombardia</p>	■		■
20	<p>Promuovere l'integrazione paesistica, ambientale e naturalistica degli interventi derivanti dallo sviluppo economico, infrastrutturale ed edilizio, tramite la promozione della qualità progettuale, la mitigazione degli impatti ambientali e la migliore contestualizzazione degli interventi già realizzati</p>			■
21	<p>Realizzare la pianificazione integrata del territorio e degli interventi, con particolare attenzione alla rigorosa mitigazione degli impatti, assumendo l'agricoltura e il paesaggio come fattori di qualificazione progettuale e di valorizzazione del territorio</p>		■	■
22	<p>Responsabilizzare la collettività e promuovere l'innovazione di prodotto e di processo al fine di minimizzare l'impatto delle attività antropiche sia legate alla produzione (attività agricola, industriale, commerciale) che alla vita quotidiana (mobilità, residenza, turismo)</p>	■		■
23	<p>Gestire con modalità istituzionali cooperative le funzioni e le complessità dei sistemi transregionali attraverso il miglioramento della cooperazione</p>	■		
24	<p>Rafforzare il ruolo di "Motore Europeo" della Lombardia, garantendo le condizioni per la competitività di funzioni e di contesti regionali forti</p>	■		■

2.3. IL PIANO TERRITORIALE REGIONALE D'AREA NAVIGLI LOMBARDI

Le fasi che hanno portato alla stesura e all'approvazione del piano sono chiarite sul sito che raccoglie tutti i documenti relativi a questo strumento.³

Il PTRR Navigli Lombardi è stato avviato nel giugno 2008 e ha seguito un percorso di ampia partecipazione, consultazione e confronto, finalizzato alla costruzione del Piano stesso e della relativa VAS, secondo quanto stabilito dalla LR n. 12 del 2005 e in attuazione degli obiettivi del Piano Territoriale Regionale.

L'ambito del Piano d'area è stato riconosciuto all'interno del Piano Territoriale Regionale come un'estensione territoriale dalle grandi potenzialità, legate alla presenza di risorse storico-architettoniche e naturalistico-ambientali, che necessita di una pianificazione concertata tra i diversi attori.

(...)

Il 7 ottobre 2009 la Giunta regionale, ha adottato il Piano d'Area "Navigli Lombardi" e con l'esame delle osservazioni, controdedotte nella delibera del 23 dicembre 2009, ha concluso l'iter di elaborazione del Piano e lo ha trasmesso al Consiglio regionale per la definitiva approvazione.

(...)

Il 16 novembre 2010 il Consiglio Regionale ha approvato il Piano Territoriale Regionale d'Area dei Navigli Lombardi, che si prefigge l'obiettivo di promuovere la valorizzazione e lo sviluppo equilibrato del territorio dei comuni rivieraschi; (...)ha acquistato piena efficacia con la pubblicazione dell'avviso della sua approvazione avvenuta mercoledì 22 dicembre 2010 sull'Estratto dalla Serie Inserzioni e Concorsi n. 51 del BURL.⁴

Il territorio oggetto del piano comprende cinquantuno comuni in un'area limitrofa alla metropoli milanese, e vuole proporre una nuova forma di governo per riequilibrare le pressioni antropiche che si potrebbero registrare nell'area metropolitana.

Il piano interviene solo su una parte limitata del territorio, quella ritenuta di maggiore valore, situata a ridosso dei canali, che permette di mantenere un'immagine unitaria dei navigli.

³ <http://www.territorio.regione.lombardia.it/>

⁴ Ibidem

Per raggiungere tale obiettivo il piano propone la preservazione delle aree libere presenti all'interno della fascia dei "100 m" dalle sponde dei Navigli e, per una larghezza di 500 mt quando ci si trova in presenza di aree agricole.

Ulteriore attenzione è stata posta ai punti di interferenza con le future infrastrutture di rete e con la rete ecologica regionale R.E.R.

Per le nuove edificazioni viene privilegiato l'utilizzo delle aree degradate attraverso forme di incentivo e al fine di salvaguardare le aree libere viene proposta la possibilità di trasferire volumetrie in altri ambiti, attraverso l'applicazione della perequazione urbanistica e/o territoriale.

Molti obiettivi del PTRA sono profondamente legati al tema dell'EXPO 2015; uno degli obiettivi principali del piano infatti è dedicato alla realizzazione delle vie d'acqua, progetto inserito nel dossier di candidatura dell'EXPO.

La proposta del PTRA si allarga alla promozione di una rete di ospitalità diffusa (agriturismi e bed & breakfast) alternativa, ma non concorrente alle grandi catene alberghiere, connessa anche ad una mobilità lenta ben strutturata ed organizzata, da inserire in un sistema che unisca tra loro luoghi di interesse ambientale e culturale.

Altra azione fondamentale che connette in modo sistematico molte delle componenti del PTRA è la rete regionale di mobilità lenta. Lo scopo è quello di trovare le risorse per la sua completa realizzazione, ed il collegamento con le piste ciclabili di livello locale già esistenti e dunque il suo reale successo in termini di utilizzo turistico, e potenzialmente, anche come alternativa sostenibile rispetto ad altri mezzi di trasporto privato e pubblico nel tragitto casa-lavoro.

Il piano è strutturato in tre sezioni principali corredate da alcuni elaborati:

- SEZIONE 1: Impostazione del Piano
- SEZIONE 2: Aree tematiche prioritarie
 - Paesaggio
 - Territorio
 - Turismo
- SEZIONE 3 : Effetti del Piano
- ELABORATI CARTOGRAFICI
- ELABORATI DI VAS

2.3.1. SEZIONE 1: IMPOSTAZIONE DEL PIANO

La LR 12/2005 all'art. 20 comma 6, assegna al PTR la compito di approfondire, “a scala di maggior dettaglio”, gli obiettivi già indicati dal Piano Territoriale Regionale (PTR). L'art. 21 comma 6 qualifica esplicitamente il PTR come “attuativo” del PTR. In sostanza il PTR è soggetto ad un vincolo di coerenza rispetto al PTR.

Con la DGR n.8/7452 del 13 giugno 2008 la Regione Lombardia ha avviato il procedimento di approvazione del Piano Territoriale Regionale d'Area “Navigli Lombardi” con lo scopo di orientare correttamente ed in modo coordinato le trasformazioni territoriali, promuovendo la tutela e la crescita socio-economica del territorio dei comuni rivieraschi del sistema dei Navigli.

Per i Navigli il paesaggio è il primo aspetto che va tutelato con opportuni criteri di intervento sul patrimonio esistente e sui nuovi interventi; tuttavia, per rimanere vitale e per costituire un ambito di qualità, il territorio deve offrire anche opportunità di sviluppo socio economico.

Tale scopo può realizzarsi grazie allo sviluppo del turismo, finalizzato ad una fruizione sostenibile del territorio, anche attraverso lo sviluppo di mobilità alternative (vie d'acqua e rete ciclopedonale).

Per Area dei Navigli si intende *l'insieme dei comuni rivieraschi del sistema dei Navigli* che rappresenta l'area principale di riferimento per le analisi e le conseguenti strategie di piano, che tuttavia possono essere allargate ad ambiti più vasti a seconda del caso specifico.

Il sistema dei Navigli interessa cinquantuno comuni, compreso Milano:

Naviglio Grande: Lonate Pozzolo, Nosate, Castano Primo, Turbigo, Robecchetto con Induno, Cuggiono, Bernate Ticino, Boffalora sopra Ticino, Magenta, Robecco sul Naviglio, Cassinetta di Lugagnano, Abbiategrasso, Vermezzo, Albairate, Gaggiano, Trezzano sul Naviglio, Buccinasco, Corsico, Milano;

Naviglio Pavese: Assago, Rozzano, Zibido San Giacomo, Binasco, Casarile, Rognano, Giussago, Vellezzo Bellini, Certosa di Pavia, Borgarello, Pavia;

Naviglio di Bereguardo: Ozzero, Morimondo, Besate, Casorate Primo, Motta Visconti, Bereguardo;

Naviglio Martesana e di Paderno: Robbiate, Paderno d'Adda, Cornate d'Adda, Trezzo sull'Adda, Vaprio d'Adda, Cassano d'Adda, Inzago, Gessate, Bellinzago Lombardo, Gorgonzola, Bussero, Cassina de' Pecchi, Cernusco sul Naviglio, Vimodrone, Cologno Monzese;

Province: Milano, Pavia, Varese e Lecco;

Parchi: Ticino, Agricolo sud Milano, Adda Nord.

Il piano si occupa dell'analisi dell'ambito territoriale di interesse per rilevare le possibili potenzialità di sviluppo e le eventuali criticità da risolvere:

- una progressiva diminuzione della superficie agraria nell'ambito dei territori dei Navigli Grande, Martesana e Paderno;

- crescita della percentuale di imprese medio piccole e di terziario (Naviglio Grande), con presenza di grandi poli commerciali a sud di Milano (Assago e Rozzano) mentre l'area più industrializzata risulta nell'ambito del Naviglio di Paderno;

- aumenti della percentuale di anziani, e densità abitativa concentrata, al di fuori di Milano, soprattutto nella zona est e sud del capoluogo; il Naviglio più densamente popolato risulta il Naviglio Grande;

- previsione di grandi opere riguardanti la rete infrastrutturale (alta capacità ferroviaria, BRE-BE-MI, nuova tangenziale EST di Milano, Boffalora Malpensa, Pedemontana);

- scarsità dell'offerta turistica al di fuori di Milano; la situazione migliore riguarda il Naviglio Grande;

- buona conservazione delle aree naturalistiche del sistema Navigli grazie alla presenza dei Parchi; scarsa valorizzazione di numerose presenze storico architettoniche che sono molto diffuse su tutto il territorio;

- presenza di dislivelli naturali, dovuti alla morfologia dei Navigli, con formazione di salti d'acqua, che potrebbero essere sfruttati a fini energetici;

- cattivo stato di conservazione dei navigli che costituiscono uno dei più ricchi sistemi di irrigazione dell'agricoltura europea.

Alla luce dell'analisi delle potenzialità e delle criticità dell'area il piano si pone alcuni obiettivi fondamentali:

- potenziare la fruizione del patrimonio storico/architettonico e naturalistico/ambientale che caratterizza le aree dei Navigli, governando le trasformazioni del territorio attraverso modalità corrette di utilizzo delle risorse e limitando i danni dovuti alla forte urbanizzazione e congestione;
- salvaguardare il complesso delle risorse e del patrimonio culturale da fattori di rischio quali il degrado, la scarsa tutela e l'uso improprio del territorio circostante;
- assicurare il coordinamento degli interventi e degli strumenti di pianificazione per creare opportunità di sviluppo sostenibile e migliorare la qualità di vita.

Gli obiettivi principali devono poi essere tradotti in azioni specifiche, combinando due esigenze:

- tutela dei Navigli come sistema territoriale rappresentativo dell'identità lombarda; salvaguardandone i valori paesaggistici espressi dalla relazione fra le testimonianze storico/culturali e gli aspetti naturalistico/ ambientali;
- sviluppo sostenibile, al fine di valorizzare il territorio e le risorse ambientali in modo da combinare benefici di tipo economico con il mantenimento e l'accrescimento nel tempo dei beni stessi.

Vengono inoltre individuate le aree di maggiore criticità:

- forte urbanizzazione;
- congestione delle aree;
- aree a rischio di danno paesaggistico/ambientale;
- rischio di perdita delle risorse costituite dal patrimonio storico-culturale;
- impatti generati dalle infrastrutture di rilevanza regionale e nazionale.

L'analisi SWOT si basa sull'individuazione dei punti di forza e dei punti di debolezza dell'ambito di studio, e delle opportunità e delle minacce che derivano dal contesto esterno.

PUNTI DI FORZA

- Buona distribuzione del sistema infrastrutturale: elevato livello di accessibilità dell'area.
- Presenza di alcune aree a forte vocazione agricola: l'agricoltura riveste un ruolo di presidio e conservazione del territorio.
- Dinamismo imprenditoriale.
- Mantenimento nel tessuto di imprese manifatturiere e crescita del comparto dei servizi.
- Sistema del commercio ben sviluppato e diversificato: presenza di grandi e medie superfici di vendita e negozi di prossimità.
- Nella città di Milano il sistema della ricettività turistico-alberghiera è consistente e diversificato e risponde a segmenti di mercato turistico coerenti con la vocazione della città.
- Crescita del fenomeno dell'agriturismo.
- Articolazione estesa del sistema di parchi e aree protette: rilevante superficie territoriale destinata a boschi.
- Area di eccezionale interesse paesistico, in particolare il Naviglio di Paderno, classificata

dal Parco Adda Nord come “monumento naturale, area Leonardesca”.

- Presenza di un patrimonio storico-architettonico di particolare pregio.

PUNTI DI DEBOLEZZA

- Urbanizzazione diffusa e spostamento della popolazione dal cuore dell'area verso i comuni della cerchia metropolitana.
- Saturazione del sistema di trasporto su gomma, già fortemente congestionato.
- Piste ciclabili non organizzate in rete in maniera sistematica.
- Tassi di crescita demografica modesta con aumento della quota degli anziani.
- Disomogenea distribuzione delle strutture ricettive: ad esclusione della città di Milano, l'offerta di servizi turistici è carente.
- Polarizzazione delle strutture commerciali di grande dimensione lungo gli assi viari principali e in corrispondenza dei centri urbani principali: cui segue un elevato consumo di suolo, e problemi di congestionamento del traffico.
- Nei piccoli centri, tendenza alla desertificazione commerciale.
- Elevata presenza di un'agricoltura non sostenibile per l'ambiente.
- Forti pressioni insediative nei confronti del territorio agricolo.
- Forte utilizzo della risorsa acqua per l'irrigazione e conflitti d'uso.
- Processo di riqualificazione, riuso e valorizzazione a fini turistici, commerciali, artigianali, sociali che ha interessato solo in parte il patrimonio architettonico dell'area.
- Scarsa attenzione alla tutela del paesaggio nel suo complesso.
- Interventi di mitigazione degli impatti delle opere infrastrutturali sul paesaggio insufficienti.
- Scarsa qualità architettonica e inserimento paesaggistico delle opere infrastrutturali che contribuiscono al loro rifiuto da parte delle comunità interessate.

OPPORTUNITÀ

- Miglioramento dell'accessibilità e riduzione del congestionamento del territorio grazie agli interventi infrastrutturali progettati e in corso di realizzazione.
- Elaborazione dei PGT della grande maggioranza dei Comuni dell'area.
- Possibilità di attuare la riconversione di aree dismesse di grandi dimensioni.
- Politiche comunitarie di incentivazione allo sviluppo del settore turistico con particolare riferimento al turismo ambientale e all'agriturismo.

- Valorizzazione del patrimonio storico-ambientale locale anche attraverso l'evento Expo2015.
- Utilizzo dei salti d'acqua per la produzione di energia elettrica.
- Sviluppo delle tecnologie per la riduzione dei consumi energetici.
- Miglioramento e diffusione degli strumenti di analisi ambientale.

MINACCE

- Costruzione di infrastrutture di attraversamento e insediamento di funzioni ad alto impatto ambientale con elevato consumo di suolo.
- Crescita costante del consumo energetico.
- Ripercussione dei cambiamenti climatici sulla disponibilità delle risorse naturali e sui consumi energetici.
- Politiche economiche che incrementano il traffico merci sulla rete stradale.
- Impatti ambientali negativi in assenza di adeguati strumenti di gestione della domanda turistica.

Il piano si struttura in sei aree tematiche principali:

1. Paesaggio
2. Territorio
3. Turismo
4. Agricoltura
5. Ambiente
6. Energia

Tali tematiche individuano i sei ambiti di sviluppo del piano d'area che concorrono alla valorizzazione e all'accrescimento dell'attrattività del territorio, attraverso azioni finalizzate al miglioramento della qualità della vita nei territori rivieraschi: miglioramento dell'accessibilità dell'area e diminuzione della congestione da traffico, riutilizzo di aree dismesse o degradate, aumento dell'efficienza energetica negli usi finali, sostegno alla produzione di energia da fonti rinnovabili.

L'analisi degli obiettivi di piano in rapporto alle aree tematiche individuate ha condotto alla costruzione di un albero degli obiettivi che, a partire dall'obiettivo principale di valorizzare e preservare i Navigli come identità della Lombardia, individua per ogni singola tematica i possibili obiettivi specifici da sviluppare nel piano.

Per il momento sono stati sviluppati gli obiettivi delle aree tematiche Paesaggio, Territorio e Turismo.

Tali obiettivi sono stati schematizzati come segue:

PAESAGGIO Salvaguardare e valorizzare i caratteri peculiari del paesaggio dei Navigli	Attenta progettazione paesaggistica quale opportunità per l'attrattività territoriale	Promuovere la conoscenza diffusa del paesaggio dei Navigli	Costruzione di un archivio delle conoscenze da diffondere alle comunità locali
	Riconoscere e valorizzare i caratteri identitari dei singoli Navigli	Riqualificare e restaurare le sponde i manufatti idraulici i sistemi di attraversamento del sistema "Naviglio"	Rilievo delle categorie dei manufatti e definizione criteri di intervento
		Riqualificare e riutilizzare il patrimonio edilizio esistente	Individuazione degli immobili e definizione criteri di intervento
		Promuovere il paesaggio come opportunità per l'imprenditoria turistica	Incentivare il restauro degli elementi di attrattività, salvaguardare l'integrità del contesto e dei percorsi di relazione
		Preservare l'attività agricola e riqualificare il sistema insediativo rurale	Favorire gli interventi di integrazione tra architetture rurali tradizionali e uso agricolo del territorio di pertinenza
	Contenere il consumo di suolo	Verificare l'impatto paesaggistico delle nuove infrastrutture	Individuazione dell' infrastruttura e definizione di criteri di inserimento paesistico. Promozione di progetti pilota
Strategia di tutela territoriale per la valorizzazione paesistica dei Navigli		Indirizzi e prescrizioni per l'individuazione di una fascia di tutela (100 mt.) o per l'ambito di tutela lungo entrambe le sponde e per le interferenze di progetti sovralocali e infrastrutturali	
TERRITORIO Proteggere e valorizzare il territorio dei Navigli	Valorizzare il sistema rurale e paesistico ambientale	Indirizzi per l'individuazione di ambiti per la rete verde regionale e la rete ecologica regionale (fascia 500 mt.)	
	Realizzare una rete ciclabile per valorizzare la mobilità lenta	costruzione della rete ciclabile regionale con piste esistenti e di progetto e individuazione infrastrutture correlate	
	Recupero aree dismesse e territori degradati	Individuazione su tavola grafica delle aree dismesse e degradate. Incentivi per la promozione dell'edilizia sostenibile (DGR n.8/16188 del 20.12.2007)	
	Progetto Expo Costruzione di un corridoio sostenibile	Costruzione di un corridoio sostenibile di vie d'acqua e di terra sinergico con il sistema dei Navigli	
	Riorganizzazione del sistema insediativo	Progetti di valorizzazione territoriale del sistema Navigli	azioni di approfondimento
TURISMO Potenziare lo sviluppo turistico sostenibile	Miglioramento delle infrastrutture a rete e promozione patrimonio culturale	Sviluppare la navigazione	Sviluppo della navigazione inizialmente anche per tratti e della mobilità sostenibile sul tratto lombardo dell'itinerario Locarno-Milano-Venezia: dal lago Maggiore a Milano e da Milano a Pavia. Sviluppo della navigazione inizialmente anche per tratti e della mobilità sostenibile lungo l'idrovia Lario - Adda - Milano - Po
	Potenziare lo sviluppo turistico sostenibile	Promozione turistica degli itinerari ciclabili	Miglioramento della qualità dell'offerta turistica della mobilità lenta
		Valorizzare il patrimonio storico culturale ed ambientale	Realizzare circuiti turistici culturali Attivazione di un sistema museale dei Navigli Azioni per la valorizzazione turistica del PTRR
	Sviluppare la ricettività, i servizi di accoglienza, il marketing territoriale	Sviluppare una ospitalità diffusa, promuovere l'offerta turistica in un'ottica di marketing territoriale	
Valorizzare e preservare i Navigli come identità della Lombardia			
AGRICOLTURA Tutelare e valorizzare le risorse agricole del territorio dei Navigli	Promuovere interventi di manutenzione e presidio del territorio agricolo finalizzati alla riqualificazione ambientale e paesistica	Incentivare forme di agricoltura a basso impatto ambientale	Promozione dell'agricoltura sostenibile
	Diversificare l'attività agricola per valorizzare in modo integrato le risorse del territorio rurale	Tutelare e valorizzare il paesaggio agricolo	Attuazione del programma "sistemi verdi" in area urbanizzata milanese
		Promuovere e sostenere i servizi complementari forniti dall'agricoltura	Contributi per la promozione e la valorizzazione dei servizi complementari
	Sostenere l'agriturismo mediante il recupero del patrimonio edificato rurale		Recupero di fabbricati rurali finalizzato all'agriturismo nell'ambito dei poli urbani.
AMBIENTE Garantire la qualità delle risorse naturali ed ambientali	Tutelare e migliorare la qualità delle acque	Migliorare la depurazione delle acque e degli scarichi	Adeguamento e completamento del sistema di depurazione delle acque, riduzione del carico di fertilizzanti e antiparassitari
	Tutelare e valorizzare la biodiversità	Promuovere il risparmio idrico e il riutilizzo delle acque urbane a scopo irriguo	Promozione di progetti pilota di depurazione naturale delle acque provenienti da reti fognarie
		Tutelare e valorizzare il reticolo idrografico superficiale	Applicazione del Regolamento Tutela dei corpi idrici e degli ecosistemi connessi
	Tutelare e valorizzare la biodiversità	Creare e potenziare le aree boscate Per la rete ecologica regionale	Realizzazione di 10.000 ha di nuovi boschi negli ambiti dei Poli urbani
		Ostacolare il processo di depauperamento del patrimonio naturalistico	Individuazione delle aree prioritarie per la conservazione della biodiversità. Identificazione di azioni e strumenti per garantirne la conservazione
ENERGIA Migliorare la qualità energetica ambientale dei Navigli	Ridurre le emissioni inquinanti e climalteranti	Promuovere interventi per il miglioramento dell'efficienza energetica degli insediamenti	Assegnazione di contributi per realizzazione reti di teleriscaldamento urbano
	Ridurre la dipendenza da fonti energetiche fossili	Garantire qualità progettuale e sostenibilità ambientale degli insediamenti	Attuazione con opportuni sistemi di certificazione energetica degli edifici
		Promuovere lo sfruttamento dell'energia da biomasse e reflui animali	Individuazione delle zone più adatte all'installazione di impianti energetici alimentati a biomassa
	Promuovere tecnologie energetiche compatibili con il sistema Navigli		Incremento del mini-idroelettrico da canali irrigui

Il PTRA, dovendo dare indicazioni sul reperimento delle risorse finanziarie per attuare gli obiettivi di piano, dovrà focalizzare le azioni su quegli aspetti che oggettivamente siano realizzabili. Inoltre la L.R.12/05 prevede che la proposta di piano sia un documento sempre aggiornabile e modificabile, pertanto si è scelto di approfondire inizialmente i temi del paesaggio, del turismo e del territorio, che rappresentano oggi le aree tematiche di maggior incidenza per lo sviluppo armonioso del territorio dei navigli.

Inoltre, essendo un piano sovraordinato rispetto ai piani provinciali e comunali, le disposizioni in esso contenute avranno efficacia diretta e cogente nei confronti dei comuni e delle province compresi nel suo ambito di azione.

Riassumendo, gli elementi essenziali della sua impostazione sono:

- Selettività: non pianificare tutto ma solo alcuni aspetti
- Attenzione alla qualità dei luoghi
- Sostenibilità negli interventi trasformativi
- Condivisione delle esigenze del territorio

Il sistema dei Navigli lombardi è costituito da 160 chilometri di canali artificiali, costruiti a partire dal 1100 fino al 1800 a scopo agricolo e come via navigabile per il trasporto delle merci; la loro storia si intreccia quindi con quella della Lombardia.

Queste opere idrauliche hanno strutturato storicamente gli insediamenti e l'organizzazione rurale delle campagne, giocando un ruolo determinante per lo sviluppo economico e sociale della regione. Lungo i Navigli hanno trovato collocazione numerose dimore nobiliari che hanno contribuito alla valorizzazione dei canali e dei centri storici che sorgono lungo le loro sponde; questi segni della storia territoriale, insieme ai pregevoli contesti ambientali naturalistici, costituiscono elementi di pregio da salvaguardare.

Pertanto lo scopo principale del PTRA deve essere quello di potenziare la fruizione del patrimonio storico/architettonico e naturalistico/ambientale che caratterizza queste aree, governando le trasformazioni del territorio attraverso modalità corrette di utilizzo delle risorse e limitando i danni dovuti alla forte urbanizzazione.

I Navigli Lombardi costituiscono un'opera d'arte che impegna un ambito territoriale molto vasto tra il Ticino e L'Adda. Le opere dell'uomo, che nel tempo hanno arricchito i navigli e le loro sponde, hanno fatto sì che tale complesso sistema potesse essere considerato come testimonianza dell'ingegno e dell'opera dell'uomo.

Al sistema dei navigli si attribuisce valore di patrimonio culturale e di identità regionale che prevale sulle altre potenziali risorse territoriali e ne orienta le modalità di uso nella direzione della compatibilità con l'elevato livello qualitativo del contesto.

Ne consegue l'attenzione alla salvaguardia dei valori del sistema posta dalla Regione Lombardia, che ha ritenuto opportuno assoggettare alla tutela della legge statale sui beni paesaggistici gli ambiti esterni ai parchi naturali regionali.

A differenza degli altri ambiti definiti dalla proposta di PTR come possibili Piani d'Area, per i quali si rileva al loro interno compattezza e contiguità territoriale, allo stato attuale il sistema dei navigli lombardi ha perso la sua continuità, da quando negli anni 30 del '900 la cerchia dei Navigli nel centro storico di Milano è stata coperta.

Pertanto il filo conduttore che deve percorrere l'auspicabile operazione di ricucitura virtuale per l'affermazione dell'unitarietà del sistema, è affidato proprio ai caratteri residuali della sua vicenda storica percepibile come immagine paesaggistica consolidata.

Ogni Naviglio, pur facendo parte di un sistema nato con gli stessi scopi, presenta diverse caratteristiche a partire innanzitutto dal territorio che attraversa: vicino ai grandi fiumi Ticino e Adda domina una ricca vegetazione tutelata dalla presenza dei Parchi regionali, mentre avvicinandosi a Milano troviamo l'insediamento urbano sempre più congestionato, infine a sud di Milano, permangono ancora i paesaggi agrari.

Per questo è necessario che il piano d'area, che è un piano territoriale, prenda corpo dalle caratteristiche fisiche del territorio di ciascun Naviglio.

Ai fini del Piano si individuano differenti livelli spaziali interessati :

- il corpo idrico in sé del Naviglio;
- una fascia laterale di pertinenza del Naviglio, più strettamente influenzata negli aspetti territoriali, paesaggistici, ecosistemici;
- i territori dei Comuni attraversati;
- i territori di Comuni esterni interessati da relazioni con il sistema Navigli.

Deve individuare anche il territorio connotato dalla qualità paesistico-ambientale e interessato da trasformazioni che incidono sullo sviluppo del territorio dei Navigli e ampliare l'ambito del Piano qualora si presentino interventi territoriali che interagiscono con l'ambito di Piano stesso:

- si ricomprendono i Comuni direttamente confinanti rispetto a quelli rivieraschi e sui quali la presenza dei Navigli si riconosce sia dal punto di vista paesaggistico che culturale,

ambientale, turistico ; Cesano Boscone, Calusco d'Adda, Solza, Medolago, Suisio, Bottanuco, Capriate San Gervasio, Canonica d'Adda e Fara Gera d'Adda;

- la designazione di Milano come sede per l'Expo 2015 è un evento che avrà inevitabili ripercussioni sull'area in oggetto, in particolare il coinvolgimento dei Comuni di Rho e Pero, per la previsione del progetto “via d'acqua”;
- il sistema dei Comuni compresi nel Piano d'Area Adda-Martesana promosso dalla Provincia di Milano; Basiano, Carugate, Grezzago, Liscate, Masate, Melzo, Pessano con Bornago, Pioltello, Pozzo d'Adda, Pozzuolo Martesana, Rodano, Segrate, Settala, Trezzano Rosa, Truccazzano e Vignate.

Un'analisi condotta su fasce monotematiche, fondate principalmente sull'uso del suolo, consente di definire indirizzi generalizzabili sul sistema acque e natura e sul consumo di suolo; quando il tema invece presenta maggiore complessità, come nel caso del paesaggio, l'ambito non è più identificabile con fasce laterali al corso dei Navigli geometricamente definite, ma dovrà essere di volta in volta precisata la chiave di lettura assunta per l'apprezzamento della qualità paesaggistica del territorio.

In tal modo è possibile stendere una carta della sensibilità territoriale che determina il livello di attenzione da esercitare nei confronti di conseguenti programmi e progetti di trasformazione territoriale.

È inoltre opportuno tenere conto degli specifici atti di riconoscimento ufficiale della qualità paesaggistica dei luoghi: provvedimenti dichiarativi di interesse pubblico (vincoli) o piani a valenza paesaggistica, e preliminarmente il Piano Paesaggistico Regionale, ora ricompreso nel PTR, che per l'ambito dei Navigli, riconoscendo l'importanza del sistema dei navigli e canali storici, stabilisce che:

“In attesa di determinazioni più precise delle competenti Commissioni Provinciali Beni Paesaggistici, in merito all'eventuale completamento del sistema di tutela in essere e alla definizione di una specifica disciplina di tutela, nei territori compresi entro la fascia di 100 metri lungo entrambe le sponde è fatto comunque divieto di prevedere e realizzare nuovi interventi per: grandi strutture di vendita e centri commerciali, impianti per il trattamento rifiuti, ambiti estrattivi e impianti di lavorazione inerti, impianti industriali e insediamenti che non siano di completamento del tessuto urbano e produttivo esistente”; *“Per i territori compresi in una fascia di 10 metri lungo entrambe le rive sono in ogni caso ammessi solo interventi per la gestione e manutenzione del canale e il recupero di manufatti idraulici e opere d'arte, interventi di riqualificazione e valorizzazione delle sponde e delle alzaie nonché sistemazione e*

potenziamento del verde, con specifica attenzione alla fruizione ciclo-pedonale delle alzaie e alla massima limitazione di percorsi e aree di sosta per mezzi motorizzati”.

La prima sezione del PTRA si conclude con un inquadramento conoscitivo dell'area dei navigli lombardi, di cui si tratterà in modo approfondito nel capitolo 3 della presente tesi, per analizzare il territorio del Naviglio Martesana oggetto del presente studio.

2.3.2. SEZIONE 2: AREE TEMATICHE PRIORITARIE

Come precedentemente spiegato il PTRA sviluppa solo le tre aree tematiche ritenute di maggiore importanza: paesaggio, territorio e turismo.

In sintesi ad ogni area tematica vengono attribuiti diversi obiettivi da raggiungere, attraverso determinate azioni.

Schema delle azioni per aree tematiche:

PAESAGGIO:



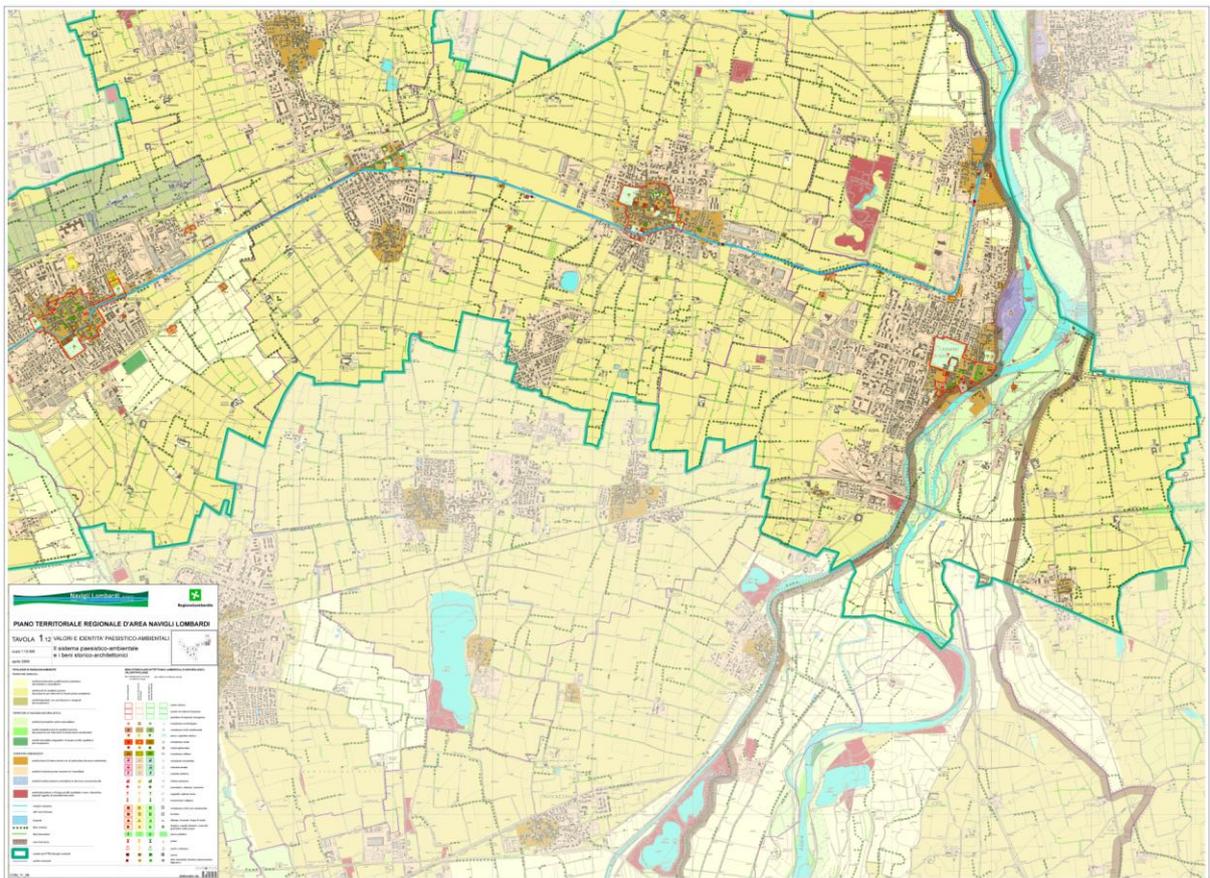
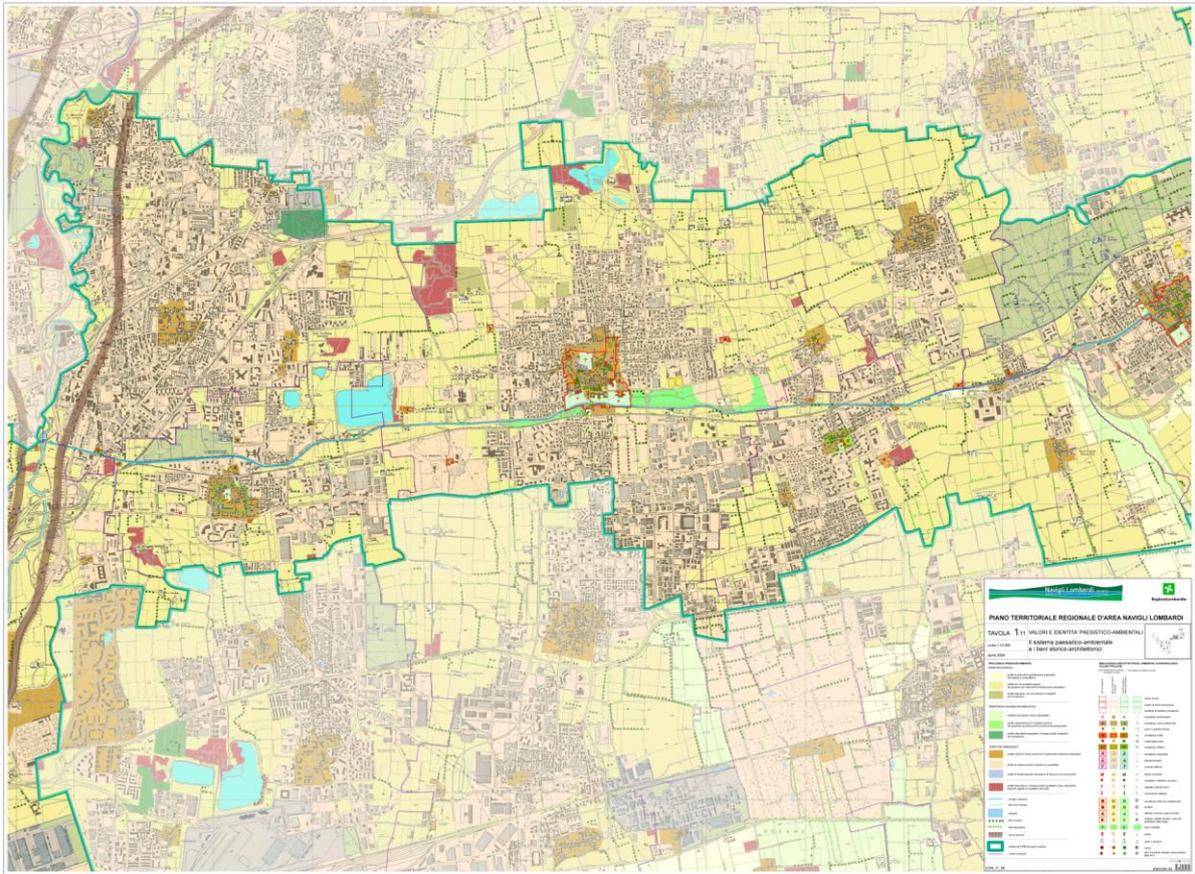
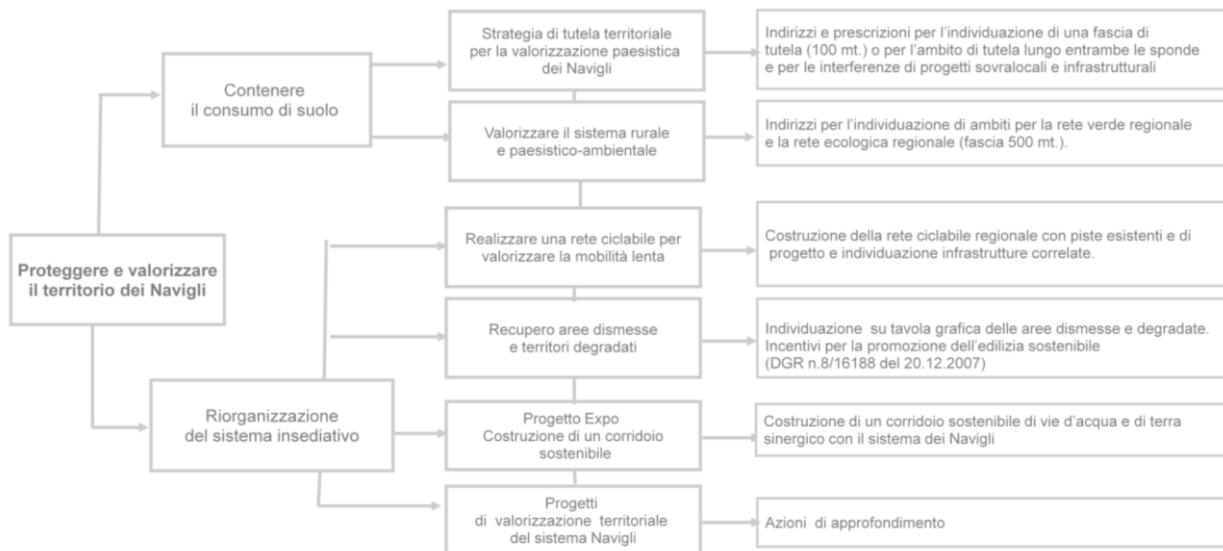
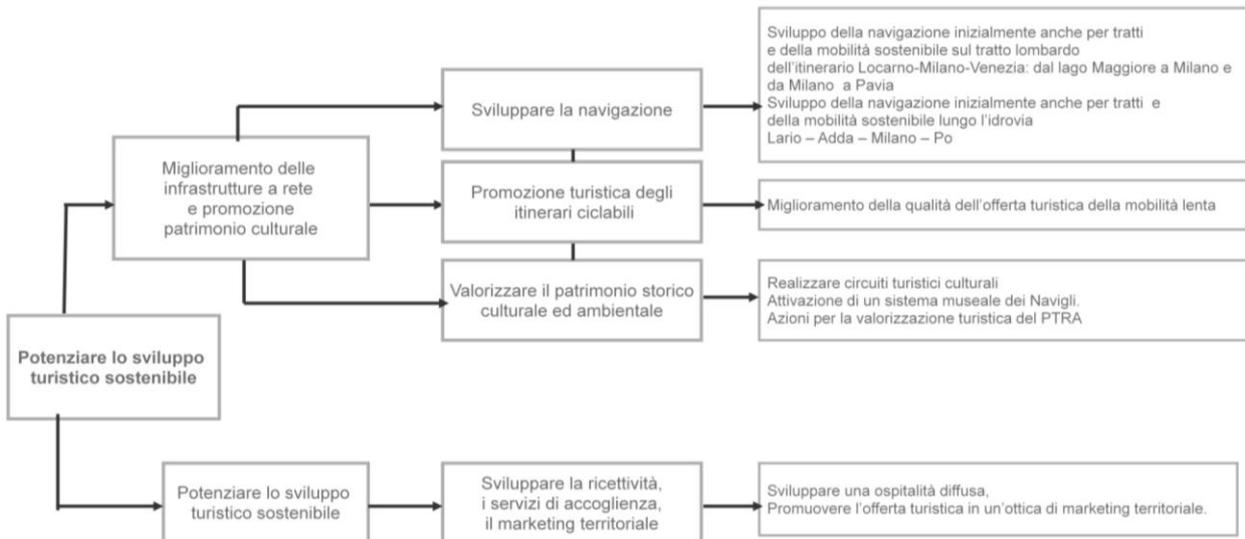


Fig. 2.3.1.1 e Fig. 2.3.1.2 Tav. 1.11 e 1.12 valori e identità paesistico-ambientali, allegate al PTR. Cartografia relativa all'area del Naviglio Martesana

TERRITORIO:



TURISMO:



2.3.3. SEZIONE 3: EFFETTI DEL PIANO

Il PTR è uno strumento di pianificazione che determina effetti diretti e indiretti, nel breve e lungo periodo, di diverso impatto sul territorio.

Le disposizioni e i contenuti del piano hanno efficacia diretta nei confronti dei comuni e delle province compresi nel relativo ambito (art.20, comma 6, L.R.12/05).

Il Piano è quindi:

- prescrittivo per le modalità di uso del territorio e per la tutela dei valori paesaggistico-ambientali relativi a quegli ambiti ed aree con edifici di interesse e di pregio storico-architettonico, per i quali è previsto il rispetto dei criteri di intervento contenuti nella sezione 2, Area tematica prioritaria - “PAESAGGIO” per ogni singola azione di Piano, ossia i criteri di intervento relativi alle categorie dei manufatti, agli immobili, agli elementi di attrattività, alle architetture rurali tradizionali ed alle infrastrutture;
- prescrittivo per la specifica “fascia di tutela di 100 metri” lungo entrambe le sponde e per le interferenze di progetti sovra locali ed infrastrutturali, le cui disposizioni sono contenute nella sezione 2, Area tematica prioritaria - “TERRITORIO” nella relativa azione di Piano; tale fascia deve essere identificata dai Comuni all’interno dei PGT ed è facoltà degli stessi di ampliarla, nel rispetto dei principi del presente piano, nel caso in cui si ritenga che alcune porzioni di territorio necessitino di tutela; qualora in tale fascia siano previsti interventi non assentiti (permesso di costruire) o programmi di trasformazione non ancora convenzionati, gli stessi dovranno essere sottoposti alla compatibilità con il PTR;A;
- prescrittivo per l’ambito interessato dal programma di Expo, le cui disposizioni sono contenute nella sezione 2, Area tematica prioritaria - “TERRITORIO” nella relativa azione di Piano.

Il Piano inoltre:

- fornisce indirizzi e criteri per la pianificazione territoriale provinciale e comunale previsti nella sezione 2, Area tematica prioritaria - “TERRITORIO” per le azioni di Piano relative alla individuazione di ambiti per la rete verde regionale e la Rete Ecologica regionale (fascia di 500 m.); alle piste esistenti e di progetto per la costruzione della rete ciclabile; alle aree dismesse e degradate; tale fascia dovrà esser indicata e potrà essere ampliata nella formulazione dei PGT comunali;
- integra nel territorio le politiche settoriali regionali, in particolare per il turismo e la navigazione e cerca di portarle a sistema per convogliare tutte le energie e le risorse possibili nell’attuazione del piano, come previsto nella sezione 2, Area tematica prioritaria “TURISMO” per le azioni di Piano relative alla previsione di un sistema di navigabilità Locarno-Milano, al ripristino della navigabilità Naviglio Martesana, allo sviluppo della navigabilità sul naviglio Pavese ed alla realizzazione di 6 nuovi approdi; al miglioramento dell’offerta delle infrastrutture ciclabili ed all’attivazione di progetti di percorsi a tema basati sull’elemento acqua; alla realizzazione di circuiti turistici culturali

ed all'attivazione di un sistema museale dei Navigli; allo sviluppo di una ospitalità diffusa e promozione dell'offerta turistica in un'ottica di marketing territoriale.

Uno dei compiti fondamentali dall'azione del PTR A è indicare aree di particolare interesse regionale rinviando la disciplina di dettaglio per alcuni ambiti ad un loro approfondimento progettuale ed all'inserimento negli strumenti di pianificazione locale.

Le aree che insistono nel territorio compreso all'interno del Piano d'Area possono suddividersi in tre differenti tipologie:

- aree da salvaguardare,
- aree da sviluppare,
- aree comprese nelle fasce di tutela.

L'individuazione di una vasta area di tutela consentirà di riqualificare interamente ed in modo omogeneo l'area compresa nel PTR A.

Tale allargamento impone la definizione di alcuni strumenti a tutela di coloro che all'interno della fascia detengono diritti di edificazione. Pertanto è necessario allargare il tema della perequazione urbanistica e territoriale all'ambito assoggettato alla fascia di tutela.

All'interno delle fasce di salvaguardia il PTR A prevede la tutela di alcune opere/edifici di valore storico culturale e paesaggistico mediante prescrizioni ed indirizzi da trasferire nella pianificazione locale, per una loro effettiva valorizzazione, promozione e sviluppo.

Risulta necessario che i limiti ed i vincoli trovino una diretta applicazione all'interno dei Piani di Governo del Territorio, che pertanto dovranno essere coerenti rispetto a quanto previsto dal PTR A.

All'interno del P.T.R.A. è necessario trovare gli strumenti per dare ai Comuni i criteri per una programmazione territoriale condivisa, tale da rendere omogenea l'azione all'interno dell'Area.

In particolare, la perequazione territoriale dell'ambito compreso all'interno del Piano d'Area deve avere da un lato la valenza di suggerimento per i singoli Piani di Governo del Territorio, dall'altra risulta fondamentale individuare una modalità sovra comunale per aree composte da una molteplicità di piccoli Comuni.

Per uno sviluppo omogeneo la perequazione territoriale può essere anche sviluppata a livello intercomunale, in modo che all'interno di un piccolo Comune non vengano penalizzati i diritti di edificabilità non riproducibili all'interno del PGT locale.

La perequazione, quale strumento per il raggiungimento degli obiettivi del PTR, potrà essere applicata:

- al livello di ogni singolo Comune (perequazione urbanistica)
- a livello di ambiti territoriali estesi e comprendenti almeno due Comuni (perequazione territoriale).

Relativamente alla “fascia di tutela dei 100 m.”, che il PTR individua lungo entrambe le sponde dei Navigli, le aree libere possono avere capacità edificatoria assegnata dallo strumento urbanistico vigente, ma allo stato attuale non ancora pienamente attuata, oppure non avere alcuna capacità edificatoria, ma sono di proprietà privata e sono di interesse al raggiungimento dell’obiettivo di tutela e di valorizzazione dei navigli definito dal PTR.

All’interno di un quadro di riferimento complessivo alla scala locale (PGT), si procederà all’individuazione puntuale delle aree libere comprese all’interno della fascia di tutela di 100 metri lungo il corso dei Navigli.

Lo sfruttamento della potenzialità edificatoria sarà possibile solo con la contestuale cessione gratuita al Comune delle aree comprese nella suddetta fascia di tutela la cui volumetria è stata trasferita. Tali aree verranno così acquisite gratuitamente al patrimonio pubblico delle rispettive Amministrazioni comunali ed utilizzate per attuare gli obiettivi prioritari previsti dal PTR.

I criteri generali di applicazione della perequazione urbanistica saranno stabiliti nel Documento di Piano dei PGT, mentre nel Piano delle Regole saranno definiti gli indici di perequazione, gli obblighi, le modalità attuative inerenti gli ambiti di perequazione.

Il PTR indica infine i criteri necessari al reperimento delle risorse finanziarie. Attualmente il sistema Navigli può disporre di risorse che derivano da svariate politiche regionali, che non hanno una gestione unitaria.

Il PTR, definendo un complesso di interventi che costituiscono la strategia regionale in ordine alla tutela e valorizzazione dei Navigli, auspica che nelle scelte per l’erogazione delle risorse, relative alle varie politiche regionali allocate nel DPEFR, vengano assegnati taluni elementi di preferenza per interventi localizzati nell’ambito del PTR per attuare le strategie stesse di Piano.

A tal fine il PTR promuove le seguenti forme di finanziamento:

- utilizzo dei proventi dell’art. 43 l.r. 12/05 per interventi a carattere ecologico;
- fondi per finanziare il ripristino e la manutenzione delle sponde;
- utilizzo degli introiti regionali mediante i canoni non già destinati ad altri interventi.

Per la gestione delle forme di finanziamento regionali il PTRRA propone l'individuazione di un unico soggetto preposto a garantire l'attuazione delle scelte di valorizzazione previste dal Piano.

A queste varie modalità di finanziamento, il PTRRA aggiunge la proposta di ulteriori forme di reperimento delle risorse quali:

- la sperimentazione di una forma di federalismo fiscale, individuando una minima quota percentuale dei proventi IRPEF (addizionale regionale) da indirizzare agli interventi di valorizzazione, manutenzione delle sponde e realizzazione della rete ciclabile;
- l'istituzione di una "imposta comunale di scopo" prevista dalla legge 296/2006 (Finanziaria 2007) che i comuni possono attivare per la realizzazione di interventi specifici di opere pubbliche.

2.4. IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

Il piano territoriale di coordinamento provinciale di Milano, approvato nel 2003, è composto da una serie di strumenti a disposizione della comunità Provinciale che delineano gli obiettivi e gli elementi fondamentali dell'assetto del territorio, in coerenza con gli indirizzi per lo sviluppo socio-economico e con riguardo alle prevalenti vocazioni, alle sue caratteristiche geologiche, geomorfologiche, idrogeologiche, paesaggistiche e ambientali.

Il PTCP determina gli ambiti di particolare interesse territoriale e le strategie per salvarli. Il suo scopo è orientare le scelte e mettere ordine nel territorio attraverso una proposta complessiva sulla rete delle infrastrutture, riconoscendo l'esistenza di un sistema ambientale con le sue articolazioni, individuando un sistema insediativo, fissando gli indirizzi per lo sviluppo dei centri urbani e delle aree produttive.

Il PTCP determina gli indirizzi generali del territorio provinciale che i Comuni devono tenere in considerazione nella progettazione dei loro sistemi urbanistici.

L'intento generale del piano è rendere sostenibili le trasformazioni e lo sviluppo del territorio di interesse.

Tra gli obiettivi fondamentali del PTCP vi è l'integrazione fra i sistemi insediativi e della mobilità: esso presuppone la coerenza fra le dimensioni degli interventi e le funzioni insediate rispetto al livello di accessibilità proprio del territorio, valutato rispetto alle diverse modalità di trasporto pubblico e privato, fra i quali assume particolare rilievo la mobilità ciclabile.

Per raggiungere questo obiettivo il piano individua cinque categorie:

- la compatibilità ecologica e paesistica ambientale delle trasformazioni;
- l'integrazione fra il sistema insediativo e della mobilità;
- la ricostruzione della rete ecologica provinciale;
- la compattazione della forma urbana;
- l'innalzamento della qualità insediativa.

In particolare, trattando di "Percorsi di interesse paesistico", si individuano, in via preliminare, i percorsi che attraversano ambiti di qualità paesistica o che collegano mete di interesse storico e turistico, anche di importanza minore. Parte di questi tracciati sono fondamento

dell'organizzazione storica del territorio. Ogni intervento ammesso su tali percorsi dovrà rispondere ad un principio di valorizzazione, compiuto attraverso gli indirizzi contenuti nel Piano stesso.

Una rete di percorsi ciclabili viene successivamente presentata nel piano di recupero delle aree dismesse e degradate o in quegli ambiti insediativi in cui la localizzazione dell'espansione è pensata in adiacenza all'esistente e su aree di minor valore agricolo e ambientale, con un occhio di riguardo alla limitazione del processo di saldatura tra centri edificati.

È altresì da sottolineare come, all'interno degli altri obiettivi principali del Piano, i percorsi ciclabili o ciclopedonali assumano un'importanza strategica. Si pensi, a titolo d'esempio, quanto essi possano dimostrarsi validi strumenti nella ricostruzione della rete ecologica provinciale, all'interno di una serie di interventi mirati a favorire le biodiversità ed a salvaguardare i varchi ineditati fondamentali per la realizzazione dei corridoi ecologici.

Nel PTCP, l'area della Martesana che costeggia il naviglio è individuata come bellezza d'insieme con la presenza di numerosi beni di interesse storico-artistico.

Si possono inoltre individuare numerosi parchi regionali o di interesse sovracomunale, la presenza di oasi di protezione, aree di ripopolamento e cattura e boschi, alcune aree naturali protette, localizzate soprattutto lungo i corsi d'acqua principali quali il Molgora e l'Adda.

L'area agricola della Martesana e quella che costeggia il naviglio sono per la maggior parte individuate come ambiti di rilevanza paesistica caratterizzati dalla presenza di numerose architetture significative. A Sud dell'area sono individuati numerosi filari, siepi e alberi di interesse monumentale.

L'area analizzata è caratterizzata dalla presenza di alcune aree extraurbane con i presupposti per l'attivazione di corridoi ecologici, soprattutto nella zona compresa fra Gorgonzola e Bellinzago Lombardo. E' possibile anche notare la presenza di corridoi ecologici già esistenti. L'area della Martesana è caratterizzata dalla presenza di diverse unità paesistico-territoriale.

Vengono definite dal piano diverse aree: l'alta pianura irrigua orientale, la bassa pianura occidentale e il terrazzo di Trezzo. Inoltre viene individuato anche il collegamento storico fra Milano, Bergamo e Venezia che attraversa proprio l'ambito della Martesana.

2.5. IL PIANO D'AREA ADDA MARTESANA

Il piano d'area Adda Martesana, approvato nel 2006, è un'esperienza di co-pianificazione che coinvolge ventisette comuni allo scopo di dare un contributo di qualità alla questione del governo del territorio, in un contesto provinciale. Si tratta cioè di accettare l'occasione offerta dall'Amministrazione Provinciale di Milano, provando a declinare localmente i contenuti dello strumento di pianificazione territoriale provinciale, il PTCP.

I comuni coinvolti dal piano sono: Basiano, Bellinzago, Bussero, Carugate, Cassano d'Adda, Cassina de' Pecchi, Cernusco sul Naviglio, Gessate, Gorgonzola, Grezzago, Inzago, Lisiate, Masate, Melzo, Pessano con Bornago, Pioltello, Pozzo d'Adda, Pozzuolo Martesana, Rodano, Segrate, Settala, Trezzano Rosa, Trezzo sull'Adda, Truccazzano, Vaprio d'Adda, Vignate, Vimodrone.

Nella prima parte viene spiegata la metodologia con cui è stato redatto il piano, ricostruendo sinteticamente anche il percorso svolto e il contributo metodologico che esso ritiene di potere offrire alla Provincia di Milano.

Per la sua redazione il metodo principalmente utilizzato è stata la costituzione di tavoli di coordinamento interistituzionali e sovracomunali. Essi si sono concentrati sul tema del coordinamento intercomunale aiutando gli attori coinvolti a riflettere sulla natura della loro partecipazione e sui rapporti tra pianificazione ordinaria, pianificazione sovralocale e pianificazione provinciale secondo una logica di coordinamento e condivisione delle scelte.

Nella seconda parte il piano illustra la visione al futuro che gli operatori coinvolti nella sua redazione, in primo luogo le Amministrazioni locali, hanno proposto per questo territorio e il modello territoriale sul quale si impegnano a governare.

Gli ultimi due capitoli sono invece dedicati all'illustrazione degli specifici contenuti del piano, in particolare dei progetti pilota. Il terzo in particolare è dedicato al progetto Corridoi infrastrutturali ed il quarto all'inquadramento del progetto Parco della Martesana.



Fig. 2.5.1-2-3-4 Cartografie allegato al Piano d'Area Adda-Martesana⁵

Delle quattro parti principali in cui il piano d'area è suddiviso, due risultano di particolare interesse:

- La costituzione di un modello territoriale, quale lettura “condivisa” delle caratteristiche salienti del territorio e delle sue trasformazioni, così da definire un modo per localizzare e dare corpo nello spazio ai processi analizzati e discussi attraverso una development perspective, simulazione territoriale dei possibili esiti dei progetti e di come il territorio potrebbe configurarsi nel futuro.
- La stesura di un atlante dei progetti, che registra tutti i progetti di percorso già avviati o che potranno essere utilmente intrapresi sulla base delle previsioni future di sviluppo.

Lavorando su queste preoccupazioni e riflessioni di natura progettuale, i Sindaci sono stati invitati a discutere due immagini interpretative: MARTESANA-ADDA Città parco e

⁵ <http://www.provincia.milano.it>

MARTESANA-ADDA città dell'economia. Interpretare quindi il presente secondo una logica progettuale.

- Prima Immagine: CITTA' PARCO, presenza di risorse naturali e paesaggistiche: AMBIENTE, INFRASTRUTTURE, IMPRESA E LAVORO, ABITABILITA'.
- Seconda Immagine: CITTÀ DELL'ECONOMIA CHE CAMBIA, sul modificarsi del sistema economico: AMBIENTE, INFRASTRUTTURE, IMPRESA E LAVORO, ABITABILITA'.

Nel processo di formazione del PA è stato istituito anche il **Forum delle Associazioni** con lo scopo di sottoporre gli scenari individuati dalle amministrazioni alla discussione della società locale. Queste discussioni sono state incentrate su alcune domande chiave:

1. Come si vive?
2. Come si lavora?
3. Come ci si muove? Nella città parco e nella città dell'economia che cambia?

A conclusione di questo forum è nato un documento: *Identità territoriale e intercomunalità*, declinato in diverse parti:

- SOSTENIBILITA' AMBIENTALE
- SOSTENIBILITA' LOCALE DELLO SVILUPPO;
- PARTECIPAZIONE.

Il FORUM ha anche individuato una serie di questioni prioritarie a cui il Piano d'Area deve dare risposta: ESPANSIONI RESIDENZIALI; SPAZI PUBBLICI E PARCHI; QUALITA' AMBIENTALE; SISTEMA DELLE ACQUE; MOBILITA'; TRASPORTO PUBBLICO; IMPRESA; AGRICOLTURA; LOGISTICA; COMMERCIO; TURISMO.

Tali questioni sono state suddivise successivamente in tre macro-capitoli:

1. **ABITARE** (spazio privato; spazio pubblico e parchi; qualità dell'aria, dell'acqua, del suolo);
2. **MUOVERSI** (ripensare rete trasporto pubblico, mobilità ciclabile, mobilità delle merci);
3. **PRODURRE E LAVORARE** (agricoltura; patrimonio storico-paesistico-architettonico; impresa e produzione; logistica; commercio; sistema dei servizi e delle reti metropolitane).

Gli esiti del percorso compiuto dai Sindaci dei ventisette Comuni insieme agli attori sociali ed economici, all'interno del processo di costruzione del Piano, si sono sedimentati in forma sintetica in una immagine strategica che si può riassumere in pochi punti:

L'Adda Martesana sarà un territorio:

- in cui ci si muove;
- in cui e di cui ci si sente cittadini;
- che investe sull'abitabilità;
- della produzione di qualità.

Il secondo passo compiuto per la redazione del piano d'area è la costruzione di un modello territoriale: mette in relazione gli spazi costruiti tramite il sistema delle relazioni e il sistema degli spazi aperti.

Attraverso la costruzione del modello territoriale il piano elabora l'ultimo dei suoi materiali strategici, dai quali poi approfondire le tematiche progettuali, le sperimentazioni e le verifiche puntuali.

Con la development perspective il Piano d'area individua le direzioni progettuali che intende compiere per l'area Martesana Adda, ed in particolare definisce l'articolazione del territorio per i prossimi anni, proponendo un nuovo assetto generale.

In particolare individua tre sistemi nei quali si articola l'area Martesana – Adda:

1. **L'ASSE DELLA MARTESANA:** *tutto il territorio che può essere ricondotto e che può direttamente insistere sull'area rappresentata dalla presenza della linea verde della metropolitana, dalla presenza del Naviglio della Martesana, dal passaggio della Padana Superiore e dei collegamenti con le aree più a nord, esterne all'ambito del piano.*

All'interno di questo primo sistema territoriale si strutturano le trasformazioni attorno ai nodi, la ricostruzione della mappa delle altre infrastrutture che adottino le stazioni come punti di riferimento e capisaldi delle reti, la continuità del sistema del Naviglio, per quello che rappresenta all'interno del Progetto Pilota.

2. **L'ASSE DELLA FERROVIA E DELLA RIVOLTANA:** *rappresenta la fascia centrale e meridionale del sistema, innervata dal passaggio della ferrovia e dal potenziamento della sua offerta, dallo scorrere dei territori della Cassanese e dalla sezione di territorio e di spazi aperti che rappresenta il passaggio della Rivoltana.*

Anche in questo caso considerando le stazioni come capisaldi e recapiti delle reti del trasporto collettivo, delle reti delle piste ciclabili, del sistema dei servizi per l'ambito.

3. **L'ASSE DELL'ADDA:** *la dorsale nord sud in prossimità della Valle dell'Adda, nella quale riarticolare i rapporti tra i comuni rivieraschi e i comuni appena retrostanti, in modo da trarre*

il vantaggio della presenza ambientale dell'Adda, trattare congiuntamente il tema dell'attraversamento sia a livello interprovinciale, sia a livello locale con la riorganizzazione del sistema degli attraversamenti urbani tra i comuni rivieraschi; rileggere il patrimonio delle aree destinate a cava per riaggregarlo all'interno di tentativi di riqualificazione e di restituzione alla fruizione ambientale; governare i processi in atto di crescita dell'area, tra le tendenze allo sfruttamento delle risorse ambientali per la valorizzazione delle proposte immobiliari e la localizzazione degli impianti tecnologici.

Nel complesso si tratta di tre sistemi territoriali di articolazione delle relazioni e delle concentrazioni, un sistema territoriale di continuità tra gli spazi aperti, gli spazi agricoli, le risorse dei parchi. Insieme infatti definiscono la mappa del governo del territorio per i prossimi anni, e costruiscono la geografia esistente e futura per l'area della Martesana.

2.5.1. L'ATLANTE DEI PROGETTI

All'interno dell'ATLANTE DEI PROGETTI il piano espone sinteticamente le principali previsioni, fornendo una prima descrizione del contesto, individuando la visione e provando a tradurla in un modello territoriale, sulla base del quale vengono proposti progetti, politiche e azioni.

Riportiamo la sintesi di ciò che l'Atlante dei Progetti propone, come obiettivi generali:

UN TERRITORIO CHE SI CANDIDA A DARE NUOVE RISPOSTE ALLA DOMANDA DI MOBILITÀ

1. rete infrastrutturale

lavorare su quadri esplorativi metropolitani, per la rete locale e per i grandi collegamenti

2. rete delle piste ciclabili

il primo campo simbolico su cui lavorare insieme

3. rete del trasporto collettivo

ripensare il modello potenziando l'offerta l'esistente

UN TERRITORIO CHE SI VUOLE PENSARE COME UNA CITTÀ

1. offrire servizi di qualità per i cittadini e mettersi in rete

promuovere spazi e funzioni per rispondere alle nuove esigenze dei cittadini attraverso strumenti di coordinamento e gestione coordinata delle risorse esistenti

2. ospitare funzioni qualificanti di rango metropolitano

candidarsi ad ospitare servizi e funzioni metropolitane a servizio dei cittadini dei comuni e della Provincia e promuovere progetti e politiche di valorizzazione e completamento delle nuove e vecchie centralità

UN TERRITORIO CHE VUOLE LAVORARE SULLA PROPRIA QUALITÀ AMBIENTALE COME RISORSA A CARATTERE MULTIPLO

1. il patrimonio storico e ambientale da cui ripartire

centri storici, cascine, ville, parchi, corsi d'acqua

2. la rete dei parchi da ampliare

dare spessore al corridoio strategico provinciale attraverso una rete ambientale fruibile e di valore, con PLIS e Parchi

3. la residenza da orientare verso la qualità

gestire la crescita, offrire casa e riqualificare l'esistente

4. l'agricoltura da sostenere come risorsa chiave per il territorio

promuovere la tutela del territorio agricolo e politiche e spazi di sostegno alla agricoltura

UN TERRITORIO CHE VUOLE RAGIONARE STRATEGICAMENTE SULLE PROPRIE VOCAZIONI e ASSICURARE AL PROPRIO SISTEMA ECONOMICO LOCALE MARGINI DI CRESCITA E STANDARD DI FUNZIONAMENTO SOSTENIBILE

1. politiche e strategie coordinate d'area per il rilancio e il governo degli spazi produttivi capaci di rendere sostenibile e di qualità il futuro del sistema economico locale: meccanismi e regole per la gestione coordinata

2. regole comuni e meccanismi gestionali per governare i processi insediativi della logistica definire regole di qualità e ragionare insieme sui luoghi in cui concentrare la logistica in relazione alle reti, pensare al riuso delle aree dismesse e a fondi perequativi intercomunali

I PROGETTI PILOTA DEL PIANO D'AREA

I CORRIDOI INFRASTRUTTURALI

L'area della Martesana è attraversata da alcune delle principali arterie della regione e della provincia, ma la rete esistente presenta condizioni di saturazione e congestione diffuse durante tutto l'arco della giornata e in molte zone. Il piano non si limita a rilevare problemi e potenzialità della rete esistente ma avanza proposte e soluzioni per migliorare la fruibilità dell'area.

Di fronte alla complessità del quadro infrastrutturale esistente, il Piano d'area ha impostato un'esplorazione basata contemporaneamente su due quadri esplorativi. Essi hanno un'impostazione differente: il primo nasce da un'azione volontaristica da parte dei comuni; il secondo invece nasce dalla visione di enti esterni.

PRIMO QUADRO ESPLORATIVO: si concentra sull'armatura esistente, ed assume la rete ed il modello esistenti come base sulla quale ricostruire condizioni di accessibilità, movimento e trasporto per l'area. A fronte dello studio del sistema esistente il quadro propone di:

- *Gerarchizzare e potenziare le reti esistenti;*
- *Riconoscere i punti critici del sistema e gerarchizzare i nodi delle reti;*
- *Riconoscere gli altri sistemi di attraversamento e infrastrutturazione del territorio;*
- *Riconoscere le tendenze del modello insediativo e le previsioni dei piani e condizionare le scelte insediative a seconda del modello infrastrutturale scelto.*

SECONDO QUADRO ESPLORATIVO: riguarda l'introduzione, sulla rete definita dal primo quadro esplorativo, della realizzazione di due grandi arterie a caratteristica autostradale, il collegamento Bre Be Mi e la nuova Tangenziale Est Esterna, nonché della realizzazione della Pedemontana.

Il secondo scenario deve avere l'obiettivo di individuare progetti di soluzione dei problemi infrastrutturali dell'area est milanese basati sui seguenti principi:

- la risoluzione simultaneamente sulla tratta interessata dalla costruzione della Tangenziale Est Esterna dei collegamenti locali;
- la salvaguardia delle aree libere Centrali;
- il rispetto del funzionamento dei sistemi insediativi;
- la salvaguardia dal rischio che la nuova infrastruttura inneschi nuove operazioni di crescita;
- l'attento disegno dei punti di Connessione;
- la definizione di misure e interventi di mitigazione e compensazione ambientale.

A conclusione di questa fase il piano evidenzia come *l'esplorazione condotta attraverso i due quadri ha quindi messo in evidenza la necessità di intervenire attivamente sulla trasformazione ed il potenziamento del quadro esistente delle infrastrutture.*

IL PARCO DELLA MARTESANA

Per definire concretamente come l'area si possa configurare come città parco, il Piano definisce, prima di tutto, anche in relazione alla necessità di interagire con l'aggiornamento dei contenuti del PTCP, la struttura del sistema ambientale nel quale le previsioni si muovono.

In particolare si mette in evidenza come la rete ambientale dell'area dimostra da un lato una ricca dotazione di potenzialità, dall'altro alcuni fattori di rischio, cui prestare particolare attenzione.

Il Piano d'area ricostruisce perciò la rete del sistema ambientale e degli spazi aperti dell'area:

i parchi sovralocali già consolidati; i parchi intercomunali già attivati, in attivazione, in espansione; i sistemi lineari, quali il Naviglio Martesana, il canale Villoresi, fiumi, rogge e canali che attraversano il territorio; gli specchi d'acqua; il verde comunale di rilievo per l'intera area; il patrimonio di aree agricole centrali libere da salvaguardare.

Sulla base di tali riflessioni il piano mette in campo una serie di proposte per rafforzare e connettere maggiormente il territorio.

Il progetto per il parco della Martesana si propone, come primo obiettivo, l'organizzazione degli ambienti naturalistici di pregio e delle aree di verde non agricolo.

Attraverso l'analisi della realtà territoriale e l'ascolto delle esigenze e dei desideri delle municipalità e delle associazioni, il Parco si è precisato gradualmente come un sistema circolatorio in grado di veicolare e diffondere una nuova qualità paesaggistica e ambientale. L'obiettivo è la rivalutazione dei luoghi attraversati, la connessione dei parchi e dei siti di eccezione, per costruire un sistema di mobilità alternativa.

Il Parco vuole quindi originare un nuovo modo di percorrere il territorio, essere uno strumento per conoscerlo e comprenderlo e un'occasione di recupero di risorse oggi poco utilizzate, come strade campestri e cascine.

Il Parco della Martesana seleziona e raccoglie in un sistema unitario elementi diversi: alcune cascine, alcuni parchi pubblici e privati, le alzaie dei canali, le rive dei fiumi, e trasforma gli itinerari già esistenti o comunque previsti dalla pianificazione comunale e provinciale, in elementi complessi dal punto di vista ambientale e paesaggistico.

2.6. IL MASTER PLAN DEI NAVIGLI LOMBARDI

2.6.1. INTRODUZIONE

Negli ultimi anni si sta assistendo da parte della Regione Lombardia ad un rinnovato interesse per il destino dei Navigli Lombardi. Va riconosciuto l'esito positivo del Progetto Regionale "Riscopriamo i Navigli" con contributi a favore di Enti pubblici e di privati per riqualificare edifici e pertinenze di valore storico/artistico/architettonico e con l'avvio di azioni di marketing anche attraverso l'attivazione del Consorzio Leonardo, che riunisce le Pro Loco per animare turisticamente alcuni dei luoghi più interessanti del Naviglio Grande.

L'inedito interesse operativo degli ultimi anni è provato da un lato dall'assunzione dei Navigli come obiettivo strategico del governo regionale. D'altro lato dall'aver posto la riqualificazione di questi corsi d'acqua artificiali come intervento prioritario da parte della Direzione Generale Opere Pubbliche della Lombardia.

Da questo rinnovato interesse è sorta l'esigenza di dar corso alla realizzazione di due strumenti fondamentali per il citato processo di riqualificazione.

Il primo è rappresentato dal Master Plan dei Navigli Lombardi (frutto di una convenzione fra Regione Lombardia e Politecnico di Milano), che rappresenta la cornice di riflessione di tutto un sistema di competenze pluridisciplinari finalizzate ad individuare gli interventi prioritari concreti da adottare per il riscatto dell'ecosistema Navigli.

La singolarità del lavoro che il Master Plan Navigli ha sviluppato sta nell'essere riuscito a coinvolgere sul tema sia le Direzioni Generali regionali interessate sia una serie di competenze del Politecnico, della Bocconi, della Università Statale di Milano e di Pavia, di far partecipare alle scelte più livelli di governo del territorio e di impegnarli per attivare una sussidiarietà delle risorse economiche.

Le dieci competenze attivate dal Master Plan sono:

1. "Bilancio idrico e assetto idrogeologico
2. "Costruzioni idrauliche e di ingegneria naturalistica"
3. "Usi delle infrastrutture riferibili ai vettori delle vie d'acqua"
4. "Beni storici, culturali, ambientali, architettonici, archeologici"
5. "Scienze agrarie e forestali e la biologia vegetale"
6. "Bilancio ambientale acqua, aria e suolo"

7. “Analisi dello stato di salute del paesaggio/ambiente e dell’assetto urbano e territoriale del costruito e dei suoi rapporti con il contesto”
8. “Infrastrutture di telecomunicazioni e relativi servizi applicabili”
9. “Implementazione e animazione delle condizioni di riqualificazione/sviluppo del Sistema Navigli e di marketing territoriale”
10. “Gestione relativa ad un nuovo uso del territorio dei Navigli indotto da uno sviluppo della navigabilità”

La scelta degli interventi si appoggia inoltre sulla possibilità di attivare una pluralità di sinergie per la fruibilità turistica/culturale/naturalistica/storico-architettonica dei tratti di Naviglio selezionati garantendo importanti effetti moltiplicatori al processo di riqualificazione.

D’altra parte, oltre alla fruibilità nautica e ciclopedonale dei percorsi dei Navigli, ci si sta impegnando perché anche gli spazi rurali di pertinenza partecipino al processo di riabilitazione con politiche di riconversione delle colture agricole, in termini di maggiore sostenibilità ambientale e di restauro naturalistico di campagne, dove è pericolosamente progredita un’agricoltura di monoculture ormai in pesante divorzio con l’ambiente.

Si tratta di un vasto impegno per costruire una rete integrata di siti ambientali in cui si possa operare un uso integrato di risorse naturali e culturali che consentiranno uno sviluppo del tempo libero in controtendenza con i processi di degrado degli spazi urbani e rurali cui stiamo purtroppo assistendo con scarsissima capacità reattiva.

2.6.2. GLI OBIETTIVI DEL MASTER PLAN NAVIGLI

L’obiettivo generale che caratterizza e qualifica il Master Plan Navigli, promosso dalla Regione Lombardia, può essere individuato nella sintesi complessiva dei seguenti obiettivi parziali e delle conseguenti azioni necessarie e connesse:

3. conservazione e riqualificazione,
4. consolidamento, restauro e manutenzione,
5. recupero e riuso per funzioni attuali e compatibili,
6. coordinamento continuo degli interventi e della gestione della intera rete e dei manufatti che definiscono e compongono lo storico "sistema" dei Navigli milanesi e pavesi.

1. Si tratta di un sistema di obiettivi parziali tra loro fortemente connessi e conseguenti. La prioritaria necessità di tutta una serie di operazioni di "conservazione" (dalla mera conservazione fisica dei manufatti alla conservazione funzionale) di questo "sistema", particolarmente compromesso da un disuso e da un decadimento che dura ormai da troppi decenni e che, se trascurato ulteriormente, potrebbe arrivare a compromettere ogni possibilità di riuso, costituiscono l'indispensabile premessa ad ogni operazione di riqualificazione dell'intero sistema dei Navigli e dei singoli suoi rami.

Se l'obiettivo principale della strategia del Master Plan, data la sua natura di Piano delle Azioni (Actions Plan) riguarda ovviamente la definizione e l'individuazione di tutte le azioni e di tutti gli interventi progettuali per la "riqualificazione" del "sistema", sia per il complesso delle reti che per tratti o punti dei singoli Navigli (ovvero azioni che non lo qualificano come un piano di mera conservazione dell'esistente) il Piano non potrà non guardare al binomio "conservazione"- "riqualificazione" connesso ad ogni forma di intervento.

Ogni progetto puntuale di intervento e di riqualificazione individuato e approvato dal Master Plan (sia di iniziativa pubblica che privata o mista), mentre sicuramente dovrà fornire un proprio contributo diretto alla "riqualificazione" di tratti o punti particolari del "sistema", sarà valutato anche in relazione alla sua capacità di fornire, contemporaneamente, un suo contributo alla rifunionalizzazione e "conservazione" dell'intero sistema alla più vasta scala territoriale.

2. Il decadimento dei manufatti superstiti che compongono oggi l'intero "sistema" dei Navigli è stato causato da molteplici fattori, conseguenti al più generale "decadimento" del funzionamento e dell'uso - in particolare per quanto riguarda il trasporto di persone e merci - dei Navigli. Essendo queste cause tuttora operanti è facile prevedere che questo degrado - in assenza di pronti interventi - sia destinato ad aumentare progressivamente col passar del tempo. Tutto ciò ha prodotto notevoli danni ai manufatti fisici che componevano il "sistema" (che oggi non funziona più nemmeno come tale, dopo la copertura dei canali entro Milano avvenuta tra il 1929-30) ed i suoi singoli rami.

Se questa situazione di abbandono e di disuso - che ha comportato anche l'abbandono delle necessarie opere di manutenzione minime e necessarie - si dovesse protrarre ancora a lungo nel tempo, si potrebbe arrivare a condizioni limite tali da rendere molto ardua ed onerosa ogni operazione di recupero. Diventa dunque urgente e necessario che il MASTER PLAN proponga immediati interventi di consolidamento e restauro relativi:

- alla pulizia dei canali;

- alla stabilità e alla sicurezza statica delle sponde sia per restaurare e consolidare prioritariamente i tratti più dissestati o in pericolo a rischio di crollo, sia per contribuire al sostegno delle alzaie;
- a promuovere analisi e rilievi per la individuazione dei principali punti o tratti di dissesto o di degrado delle sponde, da estendere progressivamente a tutta la rete a partire dalle situazioni più gravi e urgenti;
- a dettare criteri e linee di guida per gli interventi di consolidamento delle sponde, anche per determinare criteri storici ed architettonici per ripristinare ed omogeneizzare (per tratti significativi) gli interventi necessari sulla morfologia geometrica e materica dei muri spondali;
- a promuovere analisi e rilievi per la individuazione dei principali punti o tratti di dissesto o di degrado delle alzaie;
- a dettare criteri e linee di guida per gli interventi di consolidamento e di pavimentazione delle alzaie
- tenendo conto del fatto che il recupero ciclo-pedonale di tutte le alzaie è destinato a costituire uno degli interventi più importanti del Master Plan
- alla organizzazione di attività di manutenzione continua e garantita.

3. Il Master Plan non si propone un recupero e un riuso totale del "sistema" dei Navigli "così com'era e funzionava una volta". Bisogna riconoscere che il recupero di vecchie funzioni, come ad esempio quelle del trasporto delle merci pesanti o quelle, più pittoresche, delle "lavandaie" al lavoro lungo le loro sponde, non sono, oltretutto, più proponibili o pensabili. Si tratta invece di puntare ad un recupero e un riuso rivolto a funzioni attuali, che corrispondano ad una domanda attuale e che comportino usi, ovviamente, compatibili e non distruttivi.

Tra le principali "azioni di piano" proponibili si segnalano:

- Utilizzare il recupero e il riuso dei Navigli come occasione di riqualificazione paesistico-ambientale sia alla scala territoriale che locale e urbana.

I Navigli, o alcuni loro tratti o luoghi, considerati come elementi di valore storico-culturale e paesistico-ambientale, si prestano a costituire occasione per operazioni di riqualificazione territoriale, sia alla scala vasta che alla scala microubanistica locale o urbana.

Sotto questo profilo la gamma degli interventi o dei riusi possibili si presenta vastissima, oscillando dagli interventi estesi alla intera "rete" o singoli rami (come, ad esempio, il recupero della navigabilità o del complesso delle alzaie) o alla scala minuta locale (come, ad esempio, il

recupero multifunzionale, di tratti di canale e di parti di centri storici che si affacciano sul Naviglio, o, facendo un altro esempio, operazioni di recupero di palazzi o ville storiche prospicienti i Navigli, a fini culturali o di uso pubblico). Restituire ai Navigli la loro funzione di vie navigabili per il diporto e il tempo libero

E' questo uno dei più importanti obiettivi perseguiti dal MASTER PLAN. Operazione sicuramente lunga e costosa, da affrontarsi per gradi, anche perché, per rendere attuabile questo obiettivo, si dovrà restaurare gradualmente tutto il complesso delle conche di navigazione che è decaduto da lungo tempo. Si tratta ovviamente di un recupero finalizzato ad organizzare una navigazione con fini ludici, sportivi, per il diporto e anche per tutte le azioni di fruizione messe in moto dal piano.

La navigazione via acqua si può prestare a sostenere grandi itinerari internazionali, ma anche itinerari locali rivolti a rendere ancora più piacevole la fruizione del territorio.

Il recupero delle alzaie per la costruzione di un sistema di piste, percorsi e circuiti ciclo-pedonali è una forma di recupero tra le più logiche e compatibili e, si potrebbe dire, di riuso spontaneo già in atto.

La Regione e le Province interessate hanno già infatti investito molto in questa direzione, con progetti ed opere, così che questa, già da oggi, rappresenta una forma quasi completa di recupero per funzioni attuali e compatibili dell'intera "rete".

La rete delle alzaie così recuperata potrà, a sua volta, essere connessa e integrata con altri circuiti e percorsi di interesse culturale e ambientale.

- Usare i Navigli come rete di connettivo tra parchi regionali, aree verdi di interesse sovracomunale, parchi urbani e ambienti naturali

E' questo un uso nuovo che diventa conseguente e consentito dal mutato quadro della organizzazione della mobilità lungo e per mezzo dei Navigli. Si pensi alla possibilità di connettere l'utenza di Milano, via acqua o via alzaie recuperate, con il Parco del Ticino o con il Parco dell'Adda o anche con Parchi metropolitani minori. O le altre grandi occasioni, a livello comunale, offerte dalla possibilità di organizzare ai lati o a cavallo del Naviglio aree verdi o di connettivo.

- Riutilizzo e valorizzazione dell'enorme patrimonio di architetture, monumenti, ville, palazzi e giardini allineati lungo il corso dei canali
- Potenziamento e razionalizzazione delle funzioni irrigue e valorizzazione e riqualificazione delle aree agricole

I Navigli non hanno mai smesso di funzionare come principali collettori del sistema irriguo milanese, anche se questo sistema si è in qualche misura alterato.

Questi interventi di riqualificazione della rete irrigua vanno posti in relazione a contestuali e necessari interventi di riqualificazione delle fasce agricole laterali ai Navigli, spesso degradate e compromesse e comunque dequalificate dall'agricoltura delle monoculture maisicole o risicole denaturalizzata dai processi di meccanizzazione e industrializzazione. Processi che mal si conciliano con i territori a parco in cui l'ecosistema dei Navigli è inserito. I Navigli potrebbero rappresentare la spina dorsale di un complesso di reti ecologiche in grado di portare a sistema un processo di rinaturazione dello spazio rurale per una valorizzazione paesistico/ambientale, fitodepurativa e in termini di produzione di biomassa vegetale.

4. Per il coordinamento degli interventi che il Master Plan e le altre iniziative pubbliche e private metteranno in moto, sia sulla intera rete dei Navigli che negli specifici contesti, attraverso gli interventi localizzati nei diversi Comuni, occorre effettuare una azione continua di osservazione, coordinamento e controllo gestionale e che sappia riportare costantemente a coerenza tutti i progetti e gli interventi con gli obiettivi strategici definiti dal Master Plan.

Questa esigenza è resa più pressante dalla situazione di disarticolazione amministrativa e gestionale dei Navigli avvenuta nel corso dei tempi, nella ripartizione e attribuzione tra diversi soggetti e competenze - compresa la proprietà dei diversi manufatti o le responsabilità della manutenzione - che ha creato una pericolosa confusione e sovrapposizione tra soggetti, responsabilità, poteri d'intervento e doveri di manutenzione.

A tale esigenza è stata data una risposta che appare adeguata con l'iniziativa della costituzione dell'Ente Unico di Gestione.

2.7. CONFRONTO CRITICO TRA GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Tra i piani precedentemente analizzati quelli che risultano più interessanti ai fini della nostra ricerca sono quelli che riguardano maggiormente all'area della Martesana, come viene intesa dalla cultura locale e sovra-locale.

Tale territorio ha confini sfumati, non giuridicamente definiti, ma potremmo farlo coincidere con il territorio di quei comuni che affacciano o sono attraversati dal Naviglio Martesana e ai comuni limitrofi che -in qualche modo- sono omogenei negli interessi e nelle caratteristiche territoriali.

Possiamo comprendere in quest'area i comuni a nord del Naviglio che arrivano ai confini con la Provincia di Monza e Brianza, e a sud quelli interessati da un edificato simile a quello a ridosso del Naviglio prima dell'inizio di quella fascia di territorio che è ancora caratterizzata dalla prevalenza di aree ad uso agricolo.

A est si arriva al comune di Vimodrone, dove il naviglio entra a far parte del sistema dei canali urbani di Milano che sono stati quasi totalmente interrati. A ovest l'area si chiude con il comune di Cassano D'Adda, punto di inizio del Naviglio che parte dal fiume da cui prende nome il comune. Oltre questa zona si sconfinava nella provincia di Brescia e in caratteri territoriali e culturali differenti rispetto a quelli propri della Martesana.

Gli strumenti che interessano maggiormente la nostra ricerca sono perciò quelli che riconoscono almeno in parte il ruolo della Martesana quale territorio con caratteristiche comuni da salvaguardare e valorizzare; in particolare, tra quelli che abbiamo precedentemente analizzato, il Piano Territoriale Regionale d'Area, il Piano d'Area Adda Martesana, il Masterplan dei Navigli.

L'aspetto più importante che caratterizza in positivo questi strumenti di pianificazione è l'aver iniziato una discussione che a livelli differenti cerca di tendere ad una gestione coordinata di una realtà territoriale che finora è stata riconosciuta solo dal basso, nella cultura e nella percezione delle popolazioni locali, ma che non è ancora stata definita in alcun modo specifico a livello amministrativo, né riconosciuta ufficialmente dagli organi delle amministrazioni regionali, provinciali e sovra-locali in genere.

Questi piani hanno tra loro diversi elementi in comune e altri che li differenziano. Insieme definiscono le linee generali condivise da tutti gli operatori dell'area.

Questi principi generali che fanno da filo conduttore per le scelte di pianificazione sul territorio a tutti i livelli, locale e sovra-locale, devono essere tenuti in considerazione per qualsiasi tipo di intervento, per far sì che ogni progetto rientri all'interno di un quadro di valorizzazione e conservazione generale dell'area della Martesana.

Abbiamo perciò tentato di confrontare e schematizzare gli strumenti precedentemente analizzati, facendo riferimento all'ambito che interessa quei comuni che sono attraversati del Naviglio e che sono oggetto del nostro studio, in quanto rappresentativi dell'area che prende il nome di Martesana, classificazione sottolineata anche dagli strumenti urbanistici stessi.

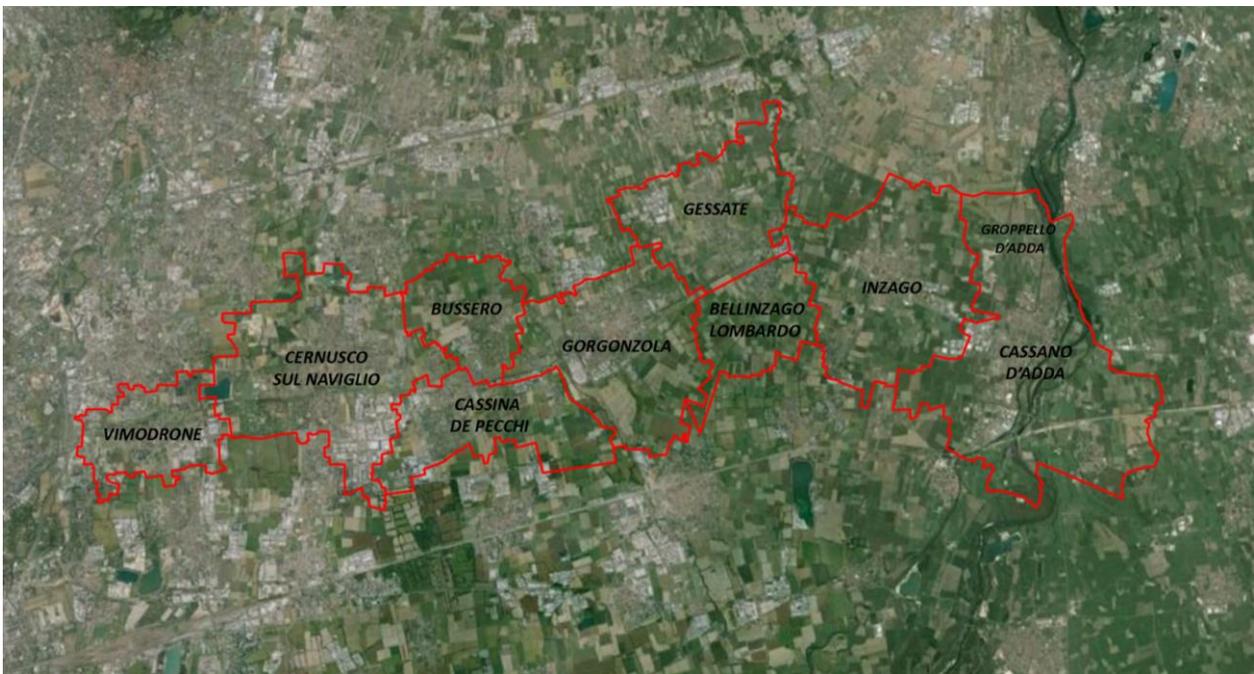


Fig. 2.7.1 Inquadramento dei comuni principali dell'area della Martesana, evidenziati in rosso sulla base di un'aerofotogrammetrico estrapolato da Google Earth

Abbiamo sintetizzato gli argomenti affrontati dai diversi piani distinguendo alcuni temi fondamentali e ricorrenti:

i servizi, l'edificato, le infrastrutture, la mobilità lenta e l'ambiente.

Tutti gli strumenti urbanistici studiati, per quanto riguarda questi temi, si propongono al ruolo di coordinatori degli interventi attivati in tutto il territorio, per un suo futuro sviluppo.

	PTRA Navigli Lombardi	PA Adda-Martesana	MASTERPLAN dei Navigli
SERVIZI	Rete di ospitalità diffusa	Valorizzare e completare le nuove e vecchie centralità: ospitare servizi e funzioni metropolitane	Coordinamento degli interventi
EDIFICATO	Incentivi per l'uso di aree degradate; perequazione	Riqualificare l'esistente, contenere l'espansione	Consolidamento, restauro e manutenzione dell'esistente
INFRASTRUTTURE	Grandi opere infrastrutturali: potenziamento linea ferroviaria, BREBEMI e TEM	Migliorare la rete infrastrutturale locale e dei grandi collegamenti;reti di trasporto collettivo, potenziamento delle reti esistenti	Recupero delle infrastrutture d'acqua, legate ai Navigli
MOBILITA' LENTA	Rete regionale di mobilità lenta	Rete delle piste ciclabili	Recupero delle alzaie per costruire un sistema di piste ciclo-pedonali
AMBIENTE	Valorizzazione delle identità paesistico-ambientali	Ampliare la rete dei parchi	Recupero e riuso dei Navigli come occasione di riqualificazione paesistico-ambientale

Abbiamo finora sottolineato che questi piani hanno tra loro numerosi temi comuni, tuttavia il modo di affrontarli non è sempre univoco. Questo fa sì che al livello locale di regolamentazione urbanistica (i PGT dei singoli comuni), questi temi si frammentino in una pluralità di proposte che non sempre possono coesistere.

Sarebbe perciò auspicabile una minore frammentazione di piani e di strategie sul territorio, almeno a livello regionale, in modo da garantire una maggior possibilità di integrazione delle diverse tematiche affrontate in progetti concreti e realizzabili, anche per parti, dalle singole amministrazioni locali.

La compresenza di numerosi strumenti di carattere urbanistico che si sovrappongono nella regolamentazione dello sviluppo di uno stesso territorio porta infatti ad una difficoltà nell'applicazione delle direttive e dei progetti in essi contenuti.

Inoltre, come già accennato in precedenza, non essendovi un riconoscimento ufficiale di questo territorio, la pianificazione risulta slegata rispetto alla percezione collettiva locale. Questo fa sì

che i progetti che possono nascere da tali strumenti non siano sempre riflesso della volontà e delle esigenze effettive della popolazione.

Infatti, pur essendovi, all'interno dei piani di riferimento, molti accenni a questa realtà a livello culturale, economico e ambientale, non vi è mai un progetto che si proponga nella specifica direzione di un concreto sviluppo o sostegno coordinato dell'area della Martesana, producendo solo temi e proposte di carattere eccessivamente generale che non possono essere tradotte in modo diretto in progetti concreti per un territorio che ha caratteristiche specifiche.

Per questo motivo in molti casi gli unici progetti che vengono concretamente realizzati sono quelli ideati e gestiti localmente, e totalmente svincolati da un'idea collettiva di sviluppo del territorio, a scapito perciò di una sua generale valorizzazione e sviluppo.

Il piano che più si avvicina a quella che secondo noi è l'area della Martesana, come percepita dalla cittadinanza locale, è il Piano d'Area Adda Martesana, che cerca di definire dei confini concreti a questa percezione e di stabilire delle linee guida e dei progetti di sviluppo complessivi per l'area.

Tuttavia al suo interno troviamo ancora un territorio molto vasto e con caratteri disomogenei, soprattutto tra nord (più sviluppato a livello insediativo-urbano-industriale e commerciale) e sud (ancora molto legato alla presenza di grandi aree agricole e realtà urbane molto contenute).

Il sud infatti è compreso quasi totalmente nel Parco Agricolo Sud Milano, mentre il nord si trova in parte già all'interno di quella che anche a livello amministrativo è una regione separata, la Provincia di Monza e Brianza, legata alla presenza di grandi complessi industriali e commerciali, e ad un edificato molto fitto.

Oltre alla precedente diversificazione nord sud, l'area presa in considerazione da questo piano può essere poi suddivisa anche in tre grandi macroaree da ovest a est: la prima, quella più vicina a Milano, costituita da grandi comuni, con un'espansione del centro urbano molto vasta e un numero di abitanti elevato; la seconda, quella di centro, più legata alla forte presenza del Naviglio che taglia tutti i comuni della zona, con aree urbane di medie dimensioni; e infine, la zona che sfuma nella provincia di Bergamo e nel Trezzese, dove l'edificato è molto più contenuto e fa spazio ad aree agricole e naturali molto più vaste.

Perciò nonostante questo piano, più di altri, faccia specifici riferimenti al territorio della Martesana, inteso come unione dei comuni rivieraschi, si occupa in realtà di un'area molto più vasta e disomogenea, proponendo progetti che finiscono per non rispecchiare completamente i caratteri specifici di ogni territorio.

Nel Master Plan del Navigli e nel P.T.R.A. dei Navigli Lombardi si pone l'accento sull'importanza di salvaguardare e sviluppare i comuni e i territori che si trovano direttamente in contatto con i canali, ma entrambi non distinguono in modo abbastanza netto tra i diversi navigli della provincia di Milano, che hanno caratteri e storie molto diverse e necessitano per poter essere rilanciati, di interventi più mirati e concretamente realizzabili.

Il Piano Adda Martesana, essendo il più mirato rispetto all'area presa in esame, risulta quello di più interessante lettura. Se infatti negli obiettivi generali non si discosta molto dagli altri strumenti analizzati (vedi tabella) esso entra più nello specifico e propone alcuni progetti relativamente puntuali sul territorio.

Tuttavia, leggendo l'atlante dei progetti, ci si rende conto che si tratta comunque di ipotesi molto generiche, che non entrano nel concreto della realizzabilità, limitandosi a dettare delle possibili linee guida coordinate per un'area non così chiaramente delineata a livello geografico. Questo fa sì che i progetti proposti rimangano su un piano troppo vago, quasi utopico, perché concretamente di difficile realizzazione.

Inoltre tale strumento di pianificazione è nato in ambito di ricerca sperimentale, come collaborazione tra le amministrazioni dell'area e il Politecnico di Milano, cosicché l'attuazione dei suoi contenuti non è mai stata vincolante: i comuni possono non prendere affatto in considerazione questo piano quando compiono le scelte di carattere locale per lo sviluppo del proprio territorio.

Il P.A., pur essendo a livello teorico una specificazione del PTCP, nel concreto è nato contemporaneamente ad esso, e non ha perciò potuto a sua volta tenere conto di una visione ancora più d'insieme e coordinata dell'area vasta in cui si andava a collocare.

In conclusione perciò possiamo dire che, pur trattandosi di un piano che comprende riflessioni molto interessanti dal punto di vista teorico, non può tuttavia, per sua natura, divenire uno strumento operativo, inficiando perciò molte delle sue possibilità.

Riflettendo sui caratteri del territorio che emergono dai piani analizzati e dalla possibilità di realizzazione di progetti e iniziative di sviluppo territoriale, la prima considerazione da fare riguarda il rapporto tra l'area della Martesana e il capoluogo lombardo.

Negli ultimi decenni infatti la dipendenza di tale territorio dalla città si è fatta sempre crescente, sotto diversi aspetti:

- il pendolarismo lavorativo, dovuto alla prevalenza delle sedi terziarie nel centro urbano milanese;
- l'accentramento di molti servizi (es. Ospedali, scuole superiori e università), dovuto a piani regionali o provinciali che considerano Milano quale centro effettivo di sviluppo di tutto il territorio e lo pongono a capo della maggior parte delle iniziative di sviluppo legate a questo tema;
- le reti del trasporto che gravitano tutte verso il centro cittadino e consentono solo il suo raggiungimento o attraversamento;
- le infrastrutture quali gas, acqua, energia che essendo di gestione comunale o provinciale dipendono sempre in prevalenza dal capoluogo lombardo.

Una delle poche realtà esistenti, a livello di servizio collettivo, legata all'area specifica della Martesana è il CEM Ambiente, la società di gestione del servizio di raccolta, trasporto e smaltimento dei rifiuti solidi urbani, che è slegata dal contesto milanese e funziona in rapporto alle caratteristiche delle singole aree sulle quali va ad intervenire (come appunto quella analizzata).

Questa breve riflessione ci porta perciò a concludere che bisogna tenere conto, nello sviluppo e redazione di uno strumento di governo del territorio, soprattutto del fatto che il rapporto principale stabilito deve essere con il locale. È la singola amministrazione o un gruppo di esse che diventa il vero committente nonché l'utilizzatore di qualunque opera.

Perciò è necessario che un piano territoriale prenda in considerazione aree omogenee sulle quali è possibile coordinare e realizzare interventi concreti.

Se infatti si passa in modo troppo netto da uno strumento di pianificazione molto generale, che detiene solo lo scopo di impartire linee guida teoriche, ad uno strumento molto locale, i PGT, legato al singolo comune e a piccole porzioni di territorio, si rischia di incorrere (come oggi sta accadendo) nella realizzazione solo di piccoli interventi, che per quanto funzionali non portano ad alcuno sviluppo di ampio respiro per l'area più vasta di cui sono parte.

3. LE COMPONENTI TERRITORIALI

Il territorio preso in considerazione da questa analisi è costituito da quei comuni che si snodano lungo il Naviglio Martesana, ad Est di Milano, fino al confine con la provincia di Bergamo: Vimodrone, Cernusco sul Naviglio, Cassina de' Pecchi, Bussero, Gorgonzola, Gessate, Bellinzago Lombardo, Inzago e Cassano d'Adda.



Fig. 3.1. vista aerea dell'area attraversata dal Naviglio Martesana¹

L'analisi delle componenti territoriali si sviluppa seguendo tre temi-sistemi principali che caratterizzano ogni territorio: il sistema delle infrastrutture; il sistema insediativo e dei servizi; il sistema ambientale.

¹ <https://maps.google.it/>

3.1.ANALISI DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

3.1.1. INFRASTRUTTURE ESISTENTI

Il sistema delle infrastrutture di trasporto che interessa l'area della Martesana innerva in modo capillare il territorio e in alcune sue tratte, soprattutto quelle che gravitano su Milano e sui comuni della prima cintura, risulta ormai piuttosto congestionato.

Gli assi portanti della viabilità hanno un andamento est-ovest, cioè dalla campagna verso Milano e da Milano verso l'esterno. La Martesana, o meglio i paesi lungo l'asta del Naviglio, sono attraversati dalla statale n 11, che salvo qualche tratto è di fatto diventata una strada di attraversamento urbano, con tutti i problemi di traffico che ne conseguono.

Negli ultimi anni, abbandonata la possibilità di grandi circonvallazioni, i comuni interessati, Cernusco e Vimodrone, hanno iniziato interventi di fluidificazione del traffico seguendo le linee che derivano dai piani urbani del traffico, che questi comuni hanno predisposto in anni passati e stanno completando nel tempo.

Appena a sud dell'area, le strade di scorrimento est-ovest sono di fatto la Cassanese e la Rivoltana, che nel tempo sono rimaste escluse dall'urbanizzazione e da ultimo sono interessate da pesanti lavori di adeguamento perché sono l'ultimo tratto che collega la BreBeMi alla città di Milano.

A nord troviamo l'autostrada A4 Milano-Venezia.

La direzione nord-sud è coperta dalla tangenziale est e dalla provinciale Monza-Melegnano, detta della Cerca. Entrambe queste infrastrutture soffrono di pesanti congestionamenti, tanto che è in corso la realizzazione della tangenziale Est Esterna tra gli abitati di Gorgonzola, Gessate e Bellinzago.

Per il resto la zona è percorsa da un reticolo di strade minori di carattere comunale o intercomunale, che negli orari di punta sono a loro volta congestionate dal traffico che cerca di evitare le direttrici principali.

I paesi dell'Adda sono serviti nella direzione nord-sud dalla provinciale SP122.

Gli assi portanti del trasporto pubblico su ferro sono rappresentati dalla linea metropolitana n°2, che serve i paesi lungo l'asta del Naviglio fino a Gessate, e dalla ferrovia Milano Venezia, nella zona sud dell'area, che dopo i lavori per il quadruplicamento, si innesta nel sistema dei passanti ferroviari.

I paesi non serviti dalle linee del ferro sono raggiungibili attraverso linee automobilistiche gestite a livello provinciale o intercomunale.

La maggior parte dei comuni, inoltre, ha istituito servizi di trasporto pubblico comunale che sono inseriti nel piano provinciale dei trasporti ma sui quali è in corso più di una riflessione, legata ai costi e all'organizzazione degli stessi.

3.1.2. MOBILITA' LENTA/CICLO PEDONALE

L'esistenza del Naviglio, a fianco del quale corre un'alzaia a suo tempo destinata al transito dei cavalli che trainavano i barconi controcorrente, ha consentito la realizzazione di una pista ciclabile, molto frequentata che collega l'Adda con la città di Milano.

I comuni dell'area, per spinte autonome o ispirati da quest'opera, hanno iniziato a prevedere negli strumenti urbanistici un reticolo di piste ciclabili minori, la cui realizzazione è purtroppo condizionata dalla scarsità delle risorse economiche, e dalla necessità di maggiore coordinamento intercomunale, non sempre facile da raggiungere.

Inoltre nelle zone agricole vi è un reticolo di strade campestri e interpoderali, in terra battuta, che sono sostanzialmente utilizzate per l'agricoltura ma che potrebbero, quantomeno in alcuni tratti, essere maggiormente valorizzate anche per il cicloturismo.

3.2.ANALISI DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI

Il tessuto insediativo storico della provincia di Milano si è sviluppato su una maglia urbana policentrica, costituita da centri di piccole e medie dimensioni, ciascuno dei quali presentava una propria identità culturale. Nell'area prevalgono le piccole realtà urbane, costituite da comuni con meno di 10.000 abitanti. Il paese più popoloso è Cernusco sul Naviglio con 31939 abitanti, e con una densità abitativa considerevole, 2396,02 ab./km².

Mentre nella zona a nord di Milano la progressiva urbanizzazione ha portato i vari centri a congiungersi, sostanzialmente eliminando le differenze tra un paese e l'altro, nella zona della Martesana la minore urbanizzazione ha fatto sì che tra un paese e l'altro siano rimaste fasce di verde destinate all'agricoltura. Le pianificazioni urbanistiche hanno consentito la creazione di zone commerciali e produttive per lo più su scala comunale, collocate ai margini delle zone residenziali.

Il censimento delle imprese del territorio mette in evidenza una marcata vocazione al settore terziario. Sempre ai margini degli abitati, la Martesana ha visto sorgere centri commerciali di notevoli dimensioni. Essi, a partire da un supermercato centrale, sono circondati da spazi coperti e da gallerie di negozi, le cui potenzialità di attrazione hanno finito con il penalizzare pesantemente il piccolo commercio locale dei vecchi centri storici.

Tra gli impianti produttivi possiamo enumerare quelli per la produzione di energia. A Cologno Monzese e a Cassano d'Adda sorgono impianti termoelettrici. A Cassano d'Adda troviamo anche la centrale idroelettrica Pietro Rusca.

La produzione di energia a partire dalle biomasse è diffusa in modo sporadico (nei comuni di Inzago e Cernusco sul Naviglio).

Le caratteristiche morfologiche dei Navigli, e del territorio che essi attraversano, determinano lungo alcuni tratti dei canali dislivelli naturali che portano alla formazione di salti d'acqua. Lungo il Naviglio Martesana ne risultano tre. La naturale forza sprigionata dalle masse d'acqua crea le condizioni che potrebbero permettere lo sfruttamento della stessa a fini energetici.

Il carattere policentrico della zona è caratterizzato da una rete di servizi diffusa, quali scuole, ospedali, centri sportivi, teatri, biblioteche e cinema. La frammentazione delle strutture rischia di sminuirne il valore complessivo.

Nei centri abitati, lungo il corso del Naviglio o nelle immediate vicinanze, si trovano numerosi edifici di antica costruzione, alcuni dei quali di notevole pregio architettonico e artistico, come Villa Cazzaniga a Vimodrone; Villa Uboldo, Villa Biraghi Ferrario, Villa Greppi, Villa Alari Visconti a Cernusco S/N; Villa Sioli Legnani, Villa Casnati, Villa Radaelli a Bussero; Villa Busca Serbelloni, Villa Pirola a Gorgonzola, Villa Cornaggia Medici, Villa Aitelli, Villa Rej, Villa Visconti, Villa

Gnecchi Ruscone, Palazzo Policastro Piola, Villa Magistretti Cazzaniga, Villa Marchesi, Villa Facheris a Inzago; Villa Borromeo, Villa Rosales Pallavicini, Villa Cornaggia Medici, Villa Gabbioneta a Cassano d'Adda. Queste ville sono in parte pubbliche e in parte private; alcune sono utilizzate come ospedali, municipi, centri culturali, altre frazionate e destinate alla residenza, anche se meriterebbero maggiori attenzioni.

Lungo il corso del Naviglio si possono ricordare altri complessi architettonici di pregio, quali la chiesa di Santa Maria Nuova a Vimodrone, la Cascina Gogna a Bussero, la chiesa SS Protaso e Gervaso di Gorgonzola, la Filanda a Villa Fornaci, il Monasterolo di Inzago, il Linificio-Canapificio Nazionale di Cassano d'Adda.

3.3.ANALISI DEL SISTEMA AMBIENTALE

3.3.1. LE AREE AGRICOLE

La campagna della Martesana può essere intesa come il *regno delle acque domate*²: infatti ciò che oggi vediamo può essere considerato come il frutto maturato in millenni di confronto tra l'uomo ed un territorio progressivamente strappato al regno dell'acqua che, da elemento ostile per lo sviluppo umano, è stato trasformato, con pazienza ed ingegno, in una risorsa preziosa.

*Il paesaggio padano nasce come un ambiente modellato dall'uomo: sia per quanto riguarda le aree agricole odierne che sottostanno a limitazioni e vincoli di tutela territoriale, ambientale e geologica, denominate come zone protette, sia per quelle aree "di risulta", non sottoposte a tutele speciali. A questo proposito, già la conquista della pianura padana, nel VI secolo, da parte dei Longobardi, portò ad un radicale mutamento dei rapporti fra città e campagna.*³

Fu proprio in questo periodo che andò affermandosi quel tipo di economia detta "curtense", nella quale trovò origine la tipica cascina a corte. La "curtis" longobarda era l'antica tipologia della villa-fattoria romana trasformata in fortilizio, dove si stabiliva la famiglia dei nuovi padroni ed alla quale affluivano i prodotti dei "mansi" (i terreni di pertinenza) circostanti.



Fig. 3.3.1.1-2. Cascina Vecchia, Gorgonzola, fotografie scattate dagli abitanti, agosto 1988

Nello stesso periodo, e ancor più nei secoli successivi, la campagna si andò costellando di numerosi monasteri, caratterizzati architettonicamente da una struttura chiusa sui quattro lati all'interno della

² D. Romano, *Conoscere la Martesana*, Editrice La Martesana, Cernusco sul Naviglio, 2005, pagg. 4

³ *Ibidem*

quale correva il porticato del chiostro. Questo elemento architettonico ha avuto grande influenza sulla tipologia costruttiva delle odierne cascine.

Ai monaci, Benedettini prima, Cistercensi ed Umiliati poi, si deve inoltre la trasformazione del paesaggio ottenuta mediante la progressiva regolazione delle acque e l'introduzione di nuove pratiche colturali che sono rimaste tipiche di queste pianure per più di un millennio.

La tecnologia contadina ha le sue origini circa otto secoli fa: le acque di prima falda provenienti dalle infiltrazioni pluviali nel sottosuolo dei contrafforti alpini, per motivi geologici e per effetto della pendenza nel lungo cammino verso il Po, tendono naturalmente ad affiorare nella fascia delle risorgive. Proprio le caratteristiche pianeggianti del territorio favorivano però il formarsi di bassi stagni e paludi, caratterizzati da vegetazione igrofila, infestati dalle zanzare, che rendevano pressoché impossibile la sopravvivenza di insediamenti umani stabili.



Fig. 3.3.1.3-4. immagini fotografiche di alcune aree agricole a Cernusco sul Naviglio⁴

Lo scavo delle teste di fontanile, entro le quali l'acqua poteva essere raccolta mediante l'apposita collocazione di tubi che ne fornivano la breve risalita dal sottosuolo, l'incanalamento delle acque nelle rogge, il disboscamento massivo, e l'utilizzo razionale dell'oro bianco mediante un sistema di irrigazione permanente ottenuto tramite il velo d'acqua delle marcite, cambiò radicalmente il volto della pianura, rendendola fertile e produttiva per tutto l'anno.

Alle marcite, che permettevano di produrre foraggio fresco anche nei mesi invernali e in abbondanza (6-7 tagli all'anno), dal XVI secolo in poi, si affiancò la coltura del riso.

⁴ www.viverecernusco.com



Fig. 3.3.1.5-6. fossi nei dintorni della Cascina Pagnana, a Gorgonzola⁵

3.3.2. IL SISTEMA DEI PARCHI

*La cementificazione del territorio e l'affollamento urbano hanno determinato la necessità di preservare aree verdi da adibire a luoghi per il tempo libero e per le attività sportive e ricreative. A partire dai primi anni Ottanta nella cintura milanese sono stati istituiti numerosi parchi. In particolare, l'asta del naviglio Martesana costituisce l'ideale collettore di una serie di aree protette che si estendono da nord a sud, trasversalmente al canale.*⁶

Il Parco della Valle del Lambro, che si estende dai laghi di Alserio e Pusiano sino a Monza su 6.664 ettari, è stato istituito nel 1983, ed è il più vicino alla città di Milano. Questo territorio è percorso da numerosi corsi d'acqua, tra cui il fiume Lambro è il più importante. La zona è inoltre ricca di presenze monumentali, tra cui la villa reale di Monza col suo parco storico.

Il Parco del Rio Vallone è stato istituito nel 1992 e si estende su un territorio di 480 ettari caratterizzato da leggere ondulazioni. Il rio Vallone presenta un regime torrentizio: il suo sinuoso alveo è infatti asciutto per buona parte dell'anno. *L'area conserva ambienti di particolare pregio naturalistico con alcuni lembi di foresta planiziale di querce e zone umide formate dal ristagno dell'acqua piovana sul suolo argilloso. Il paesaggio rurale è ancora preponderante con presenze*

⁵ Immagini tratte dalla mostra "Dalla Riva all'Antonietta: un paese in prestito" a cura di Osservatorio Ambiente, Gorgonzola, 1997

⁶ C. M. Tartari, E. Ferrario, *Le case sul Martesana*, Valdadige costruzioni, Verona 2003, pag. 178

significative quali la cascina Camuzzago sorta sui resti di un convento di monaci del Santo Sepolcro risalente all'età delle Crociate. Annessa è la chiesa di S. Maria Maddalena (1152) con affreschi attribuiti a Bernardino Butinone (1510).⁷

Il sistema delle aree protette del naviglio Martesana è chiuso ad est dal Parco Adda Nord istituito nel 1983 su terreno di 7.000 ettari. In quest'area scorre il fiume Adda che a settentrione è incassato tra alte pareti formate dall'erosione di depositi fluviali di argilla e di banchi di conglomerato, il ceppo dell'Adda. In questo tratto del fiume si insediarono le prime centrali idroelettriche: la Bertini (1898), la Iaccani (1909), la Esterle (1914), "cattedrali" della produzione del primo Piano di Sfruttamento delle risorse idriche in Italia.

Poco lontano è il villaggio operaio di Crespi d'Adda (1880) raggiungibile da Concesa mediante una passerella pedonale sull'Adda. Nel 1995 il complesso industriale è stato incluso nella lista del patrimonio mondiale dell'UNESCO.

Il Naviglio è sottoposto alla tutela paesistico-ambientale dei corsi d'acqua, che si esplica innanzi tutto attraverso il controllo della quantità e della qualità dell'acqua e la salvaguardia degli elementi che di tali ambiti sono parti costitutive fondamentali. Sono vietati: gli interventi di alterazione dell'assetto morfologico e della vegetazione ripariale, l'occultamento, la copertura, la tombinatura totale o parziale anche in ambiti urbanizzati se non per dichiarato interesse pubblico, l'apertura di nuove immissioni di vasi irrigui e non irrigui se non inseriti in piani di riordino delle acque.

⁷ Ibidem

Il Parco Agricolo Sud Milano

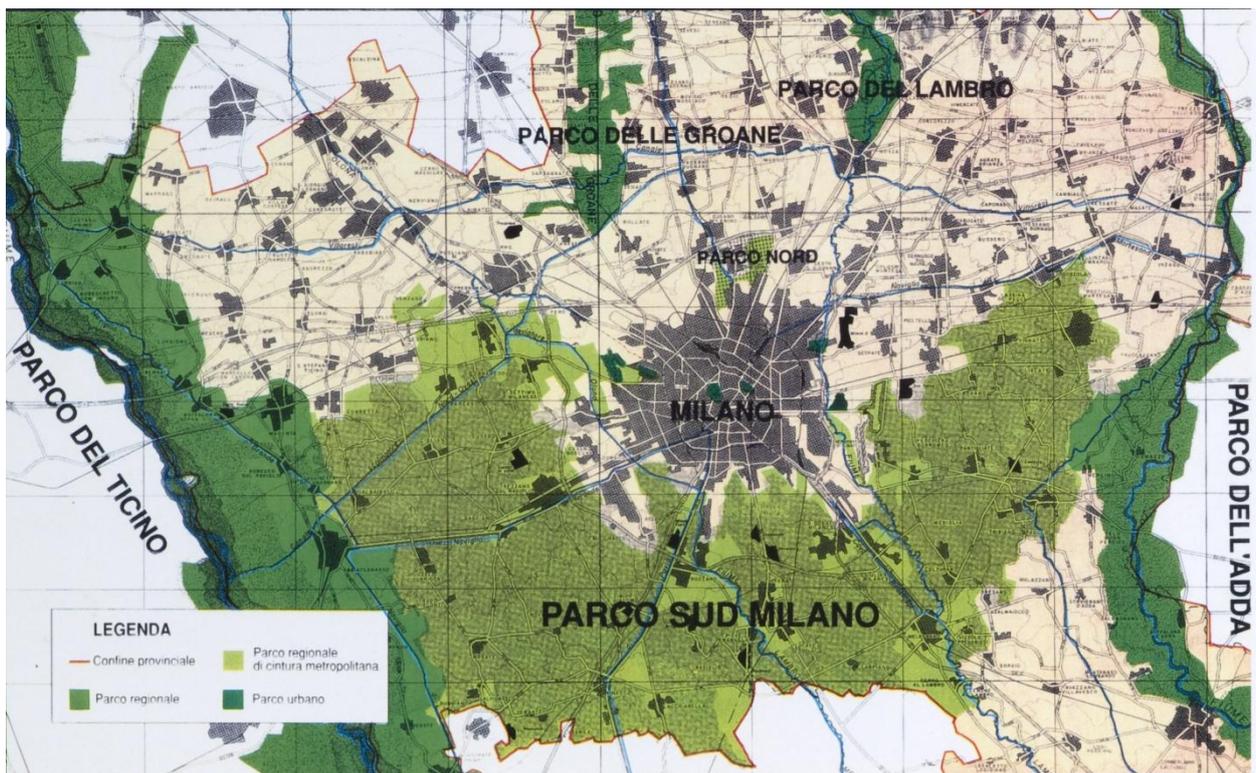


Fig. 3.3.2.1. rappresentazione cartografica del Parco Agricolo Sud di Milano⁸

Ai parchi sopra citati è da aggiungere il Parco Agricolo Sud Milano istituito nel 1990 per salvaguardare le attività agricole e il paesaggio rurale a sud della metropoli milanese.

L'area di circa 48.000 ettari è costituita da terreni agricoli fertillissimi, fittamente percorsi da canali, rogge, risorgive, in cui permangono numerose cascine e mulini.

Va ricordata la riserva naturale Sorgenti della Muzzetta, nella fascia dei fontanili, che è stata istituita all'inizio degli anni Ottanta per tutelare il più ampio sistema di fontanili in Lombardia, la rigogliosa vegetazione palustre e i boschi di olmi, salici e ontani.

*Il Parco Agricolo Sud comprende tutta la fascia meridionale della provincia (...), accerchiando per metà il capoluogo. È caratterizzato dalla concomitanza di una molteplicità di fattori, difficile da riscontrare negli altri parchi che, in tutto o in parte, interessano il territorio della provincia.*⁹

In primo luogo esso è attraversato dai due fiumi milanesi, l'Olona e il Lambro che, con l'Adda e il Ticino (per mezzo dei grandi canali navigabili, il Naviglio Grande, il Naviglio Pavese e il Naviglio Martesana, attraverso la cerchia interna ormai scomparsa, e il Redefossi) adducono le loro acque, guidate da una sapiente rete di cavi e di rogge, a irrigare il territorio, prima di scaricarle nel Po.

⁸ Immagini tratte dalla mostra "Dalla Riva all'Antonietta: un paese in prestito", cit.

⁹ AA.VV., *Itinerari storico ambientali*, Cooperativa Universitaria Editrice Scienze Politiche, Milano 2000

In secondo luogo esso preserva, a dispetto della cementificazione selvaggia, visibili e cospicue sopravvivenze, tuttora indispensabili all'agricoltura, di quella fitta rete di condotti adduttori o di smaltimento delle acque cui si è appena accennato.

In terzo luogo l'area del Parco quasi coincide con l'intera porzione della fascia dei fontanili della provincia, altra risorsa idrica preziosa per l'agricoltura.

In quarto luogo nel Parco non c'è cesura, rispetto al passato, sia pure nelle mutate condizioni proposte e imposte dall'avanzare tecnologico, nelle fondamentali scelte colturali e pratiche agricole di storica portata: la risaia, la marcita, i campi a cereale (in primis il granturco) e l'allevamento delle bovine da latte.

Tra le finalità che hanno portato all'istituzione del Parco, vi è la salvaguardia e il sostegno delle attività agricole che un tempo hanno fatto della Bassa Milanese oggetto di meraviglia, di ammirazione e invidiato modello per l'agricoltura della più progredita parte d'Europa.

Inoltre la Bassa Milanese è ricca di testimonianze d'arte e di storia di ogni epoca, resti archeologici, cascine, borghi, ville, palazzi, castelli, luoghi di culto, che si integrano con il paesaggio che il Parco si fa carico di preservare da un progressivo degrado.

Il parco si prefigge il compito di tutelare la condizione ambientale con la protezione di tutti gli eco-equilibri naturali che ripetute aggressioni hanno compromesso e rischiano di continuare a compromettere in modi che possono diventare irreversibili.

Il Parco del Molgora

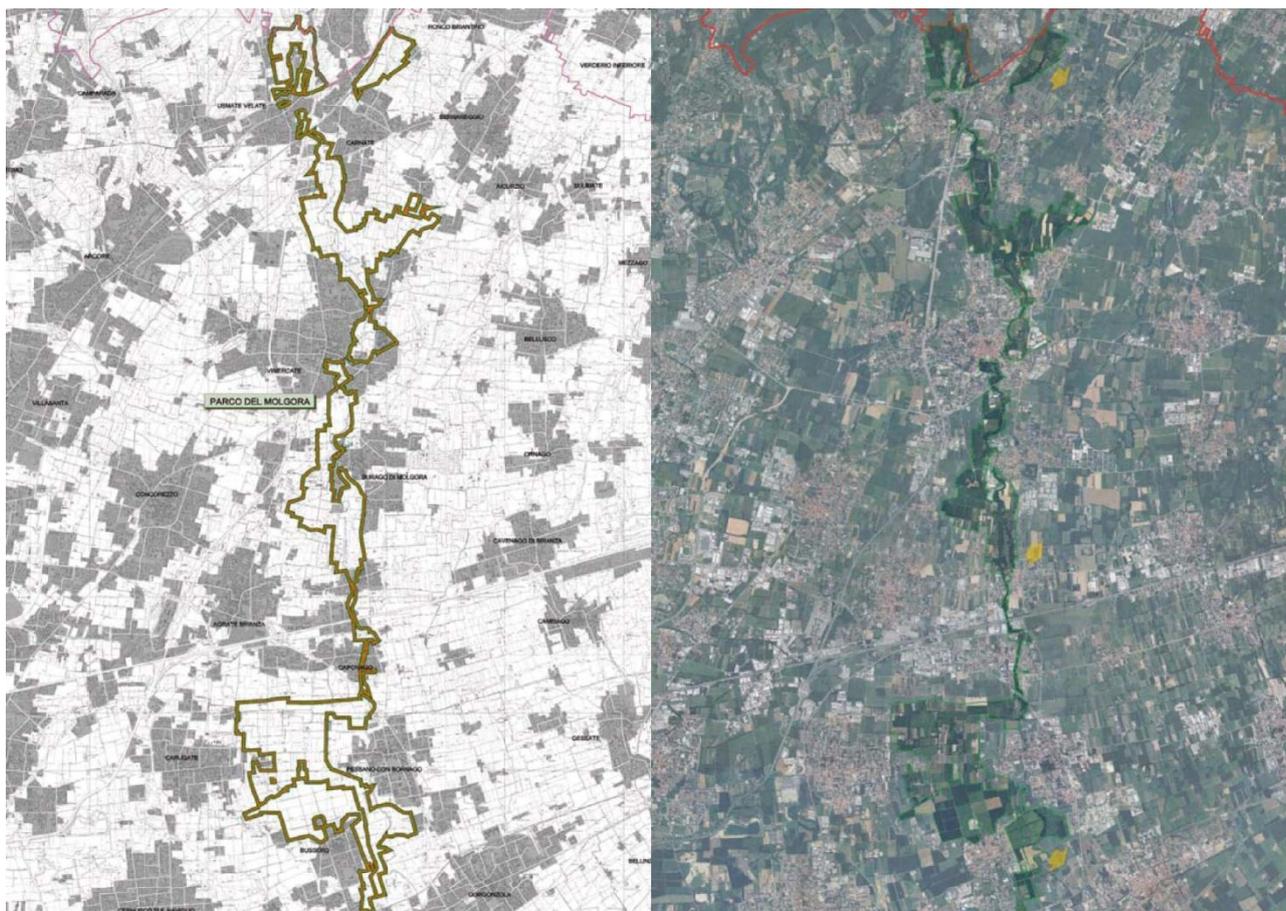


Fig. 3.3.2.2 cartografia del Parco del Molgora¹⁰

Il Parco del Molgora, è un parco locale di Interesse Sovracomunale riconosciuto e inserito nel più vasto panorama delle aree protette della Regione Lombardia. La sua creazione è stata frutto di un'intuizione da parte dei comuni di Vimercate, Burago di Molgora, e Agrate Brianza, cui si sono poi aggiunti i comuni di Carnate, Usmate-Velate, Caponago, Pessano con Bornago, Bussero e Carugate.

Le aree protette del Parco, che oggi contano circa 1000 ettari, hanno uno sviluppo fortemente verticale, visto lo stretto rapporto con il torrente Molgora, che solca il territorio del Nord Est Milanese da nord a sud. Le aree a nord si estendono fino alle prime balze collinari della Brianza. Scendendo verso sud il passaggio si fa sempre più pianeggiante. La gestione del Parco è affidata ad un Consorzio costituito tra tutti i comuni aderenti, con sede operativa nel comune di Vimercate. Il parco, oltre alla salvaguardia e alla valorizzazione della natura, si propone anche di promuovere la conoscenza del territorio e dei suoi valori storici, culturali e paesaggistici.

¹⁰ www.provincia.milano.it- dall'Atlante dei PLIS- redatto dal Centro Studi PIM, *Parco del Molgora*- pag.3

Il Parco del Molgora nasce con l'intento di salvaguardare una zona compromessa dalle dinamiche evolutive delle attività antropiche, nel contesto locale principalmente legate all'urbanizzazione e all'industria.

Il territorio della Valle del Molgora è infatti parte della grande conurbazione con centro a Milano e che si estende sino ai primi rilievi della fascia pedemontana. L'intento dei Comuni consorziati (Vimercate, Carnate, Usmate-Velate, Burago di Molgora, Agrate Brianza, Bussero, Pessano con Bornago, Caponago, Carugate) per la gestione del Parco, è quello di preservare i valori di un territorio che rappresenta il punto di raccordo tra l'area collinare brianzola e la campagna martesana, addensando identità culturali, naturali ed omogeneità storica, tradizionale e sociale.

L'idea della costituzione e dell'organizzazione del Parco muove i primi passi già nel 1977, ben prima quindi della nascita della legge regionale 86/83, norma di riferimento per le aree protette lombarde.

Il primo nucleo territoriale del Parco (comprendente i Comuni di Agrate Brianza, Burago e Vimercate) nasce nel 1985 e si espande sino a comprendere, al 2003, anche gli ambiti dei Comuni di Carnate ed Usmate-Velate al Nord; Bussero, Pessano con Bornago, Caponago al Sud. Oggi il Parco si sviluppa su una superficie di circa 993 ettari lungo l'asta del torrente Molgora, comprendendo nei suoi confini elementi di interesse storico, architettonico, paesaggistico e naturale.¹¹

¹¹ http://www.parcomolgora.it/presentazione_parco.asp

Il Parco Adda Nord



Fig. 3.3.2.3 cartografia del Parco Adda Nord¹²

Il 4 febbraio 1973 si tenne a Trezzo sull'Adda un Convegno per il Parco Fluviale dell'Adda che vide, tra gli enti promotori, l'Ente provinciale per il Turismo di Milano, il Consorzio Intercomunale dell'Adda, l'organismo che riuniva i Comuni di sponda milanese, e lo stesso Comune di Trezzo, per esprimere congiuntamente la volontà di salvaguardare il patrimonio naturale e paesaggistico attraverso lo strumento del Parco.

¹² <http://www.parks.it/>

Negli anni 1972/1973, la Commissione regionale di studio e ricerca sui parchi stabili, sulla base delle indicazioni fornite dalle commissioni provinciali appositamente costituite, che tutta l'asta fluviale fino al Po dovesse rientrare in zona di Parco.

*Nel conseguente progetto di legge n° 249/74 Misure di salvaguardia urgenti per l'istituzione delle riserve naturali si individuarono i confini del Parco attraverso una planimetria generale. Successivamente la delimitazione veniva perfezionata ed allegata al piano dei parchi approvato dalla Giunta regionale il 10 maggio 1977. Il p.d.l. 103/81 ha mantenuto l'Adda tra i parchi di interesse regionale. Le leggi istitutive dei singoli parchi prevedono, tuttavia, la divisione dell'asta fluviale in due Parchi: Adda Nord e **Adda Sud**. L'esigenza di questa suddivisione è nata sia per la vastità del territorio interessato dall'intero corso del fiume sia per le peculiari caratteristiche di ciascuno dei due tratti di fiume.*

Il tratto di fiume che fa parte del Parco regionale Adda Nord interessa Comuni delle Provincie di Lecco, Milano, Bergamo. La superficie complessiva del Parco (al momento dell'istituzione) è di 5.650 ettari. Il territorio ha la sua quota massima a 260 metri e la minima a 100 metri s.l.m.. All'uscita del ponte di Lecco il livello medio delle acque del fiume è a 199 metri s.l.m.. Il territorio è in parte sottoposto a tutela ambientale e a leggi di salvaguardia precedenti la legge istitutiva del Parco.¹³

¹³ <http://www.parcoaddanord.it/>

3.4. CRITICITA' E POTENZIALITA'

Partendo dalle analisi delle componenti territoriali della Martesana abbiamo sintetizzato le criticità e le potenzialità presenti nell'area attraverso una serie di schemi cartografici, inserite alla fine di questo capitolo.

L'area si trova in un punto molto accessibile, a ridosso del capoluogo lombardo, da cui si dipana la maggior parte delle infrastrutture del trasporto della regione.

Tuttavia la rete delle infrastrutture del trasporto collettivo e privato su gomma ha anche come principale criticità il suo accentramento verso il capoluogo lombardo.

Non vi è infatti una rete coordinata del trasporto locale collettivo: di conseguenza la rete del trasporto privato è molto congestionata durante le ore di maggior spostamento, sia nella direzione del capoluogo lombardo, dove si concentrano la maggior parte dei poli terziari, sia negli spostamenti tangenziali dove le reti infrastrutturali sono più carenti, proprio per la minor presenza di poli attrattivi e centralità.

In Martesana esistono già molti interventi di valorizzazione della mobilità lenta ciclo-pedonale che favorisce spostamenti più sostenibili e una qualità della vita migliore per i propri cittadini. Tuttavia molti interventi, fatto salvo quello di riqualificazione dell'alzaia del Naviglio, portato a termine con successo negli anni '90, si sono sviluppati solo a livello di singoli comuni o al più come accordo tra due amministrazioni.

Infatti la collaborazione di diversi enti locali, non coordinata da un piano collettivo con carattere prescrittivo, non sempre ha portato a esiti positivi, anzi molto spesso le ciclabili esistenti non sono tra loro collegate rendendo impossibili, o molto difficoltosi gli spostamenti tra un comune e l'altro.

Il sistema insediativo e dei servizi si caratterizza, come già specificato in precedenza, per il maggiore sviluppo nelle zone e nei centri urbani più vicini a Milano e per un suo diradamento nelle zone più vicine all'Adda, dove l'edificato lascia spazio a zone dedite all'agricoltura (storicamente alla base della vita economica della Martesana).

Questo sistema del costruito fa sì che in generale la maggior parte dei servizi di cui si serve l'area si trovino nel capoluogo lombardo, anche per motivi amministrativi, e per la possibilità di raggiungerli più facilmente attraverso le infrastrutture del trasporto collettivo e privato, che si accentrano verso la città.

Tuttavia in Martesana sono presenti numerose strutture e centralità che potenzialmente potrebbero favorire un decentramento dei servizi principali dal capoluogo lombardo verso l'esterno, rendendoli più facilmente accessibili e decongestionando la città stessa, a favore di un sistema più capillare.

Di contro un sistema di servizi policentrico, non adeguatamente coordinato, rischia di non essere in rete, e quindi di essere meno efficiente.

Oltretutto le reti del trasporto pubblico e privato, che come abbiamo detto, puntano su Milano, finiscono col penalizzare ulteriormente la creazione di un sistema efficiente di servizi locali in rete.

Ad esempio le strutture scolastiche di grado superiore sono numerosissime in tutta l'area, ma i trasporti pubblici che consentirebbero agli studenti dell'intorno di raggiungerle mancano o sono sottodimensionati, per cui in molti casi la scelta del pendolarismo verso il capoluogo diventa obbligata.

Il sistema sanitario vede la presenza di numerosi ospedali, che per le dimensioni o per la collocazione, in realtà non riescono ad assicurare prestazioni adeguate, tanto che la popolazione è costretta a ricorrere a strutture esterne all'area.

Il superamento dei localismi potrebbe spingere alla realizzazione di una struttura unitaria più adeguata alle esigenze attuali.

La maggior parte dei comuni dell'area sono caratterizzati da un contenimento degli spazi urbanizzati, che negli ultimi anni sta divenendo parte degli obiettivi della maggior parte dei piani urbanistici di tutta la Martesana. Tale caratteristica rende l'area appetibile dal punto di vista insediativo, non solo per le aree residenziali che possono disporre di un ambiente meno congestionato rispetto a quello delle grandi città, ma anche per gli insediamenti terziari che potrebbero ugualmente garantire una qualità della vita lavorativa migliore.

Di grande potenzialità è la presenza nell'area di numerosi beni storico-architettonici, che se valorizzati opportunamente potrebbero essere la base di percorsi turistico-museali molto interessanti.

Per quanto riguarda il sistema ambientale, l'area della Martesana è caratterizzata da un paesaggio vario e ricco di identità naturali e rurali di qualità.

Grazie alla rete di canali naturali e artificiali sviluppata, in tutta la zona sono rimaste numerose aree agricole, molte delle quali già tutelate da parchi di interesse locale e sovralocale (Parco del Molgora, Parco Agricolo Sud Milano, Parco delle Cascine, ecc.). Tali aree potrebbero tuttavia essere maggiormente valorizzate se unite in un'unica rete che ricomprenda anche le zone ad oggi non protette dal sistema dei parchi

Questo potrebbe fungere da barriera all'espansione delle aree urbane, obbligando gli operatori al riuso delle aree dismesse e degradate già ricomprese nel tessuto urbanizzato esistente.

In tale senso numerose iniziative di carattere locale, tra cui la formazione di orti sociali all'interno di numerosi comuni dell'area, stanno nascendo negli ultimi anni; tuttavia la mancanza di un piano di coordinamento sovralocale non permette una loro messa in rete, e una loro tutela concreta.

Rimane alle amministrazioni locali la scelta di decidere di essere virtuose in questa direzione e contenere l'espansione dell'edificato in favore della valorizzazione dei terreni agricoli, senza che le prescrizioni di carattere generale obblighino in modo stringente al rispetto di quest'idea largamente condivisa.

I PLIS per loro natura sono parchi agricoli, ma al di là della conservazione delle attività produttive rischiano di non essere adeguatamente compresi se all'interno degli stessi non vengono individuate aree, percorsi, strutture che li rendano fruibili alla maggior parte dei cittadini.

I consorzi che gestiscono i parchi rischiano di non avere risorse adeguate e non riescono a favorire la fruibilità diffusa dei territori dei parchi. Gli operatori economici vivono la presenza del parco più come un'imposizione che un'opportunità. Di fatto gli unici soggetti in grado di intervenire concretamente sono le amministrazioni comunali, che a loro volta hanno risorse economiche scarse e nella maggior parte dei casi neppure dispongono di aree pubbliche da destinare all'uso generale.

A livello locale si sono sviluppate due diverse tendenze.

La prima ha fatto sì che, dopo l'acquisizione, molti comuni abbiano reso pubblici e valorizzato i parchi storici delle ville patrizie.

La seconda, sviluppatasi in anni più recenti, ha portato i comuni ad acquisire aree standard da destinare a parchi pubblici di interesse comunale, ad uso dei propri cittadini.

La presenza della ciclabile della Martesana è un elemento che consente la messa in rete di queste aree, aprendole alla fruizione di ampie fasce di utenti.

4. PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE DEL TERRITORIO

4.1. SINTESI DEI PROGETTI

L'analisi della storia e degli strumenti che influenzano lo sviluppo del territorio della Martesana porta alla luce l'esistenza di alcuni temi ricorrenti, che hanno generato negli ultimi anni una serie di progetti concreti sul territorio.

Abbiamo raccolto in questo capitolo alcuni dei progetti più significativi, nel tentativo di comprendere quali siano i meccanismi per i quali un tema/problema generale, sentito dal territorio, riesce o meno a diventare un'iniziativa concreta ad uso della cittadinanza.

Per quanto riguarda il tema delle infrastrutture la tendenza, sia a livello teorico che realizzativo, è quella di un sempre maggiore sviluppo della mobilità lenta, ciclo-pedonale.

Questo fa sì che, seguendo le linee dei piani urbanistici di livello sovra locale, le amministrazioni comunali singolarmente o in gruppi stiano lavorando alla definizione e realizzazione di progetti di piste ciclo-pedonali che consentano l'attraversamento sempre più capillare dei loro territori (vedi progetto *Biciplan della Martesana*).

Lo sviluppo della mobilità va anche nella direzione di un miglioramento delle linee di trasporto pubblico: in particolare le linee del ferro composte dalla linea 2 della metropolitana di Milano e dalle linee ferroviarie che collegano l'area con il capoluogo e con il resto della Regione.

Inoltre è stato avviato un tentativo di miglioramento della mobilità privata su gomma, con la realizzazione di alcune grandi infrastrutture di collegamento, BreBeMi e TEM, in modo da risolvere l'attuale condizione di congestione presente sulla maggior parte delle infrastrutture della zona nelle ore di maggiore spostamento nell'arco della giornata.

Analizzando l'aspetto insediativo possiamo invece evidenziare una comune volontà di contenimento del consumo di suolo e una maggiore attenzione al riuso e alla riqualificazione delle porzioni di territorio già edificate. Sia i piani urbanistici sovralocali, sia i PGT dei singoli Comuni della zona, pongono tra i propri obiettivi il mantenimento e il riadattamento delle aree già compromesse dall'urbanizzazione, nel tentativo di salvaguardare le aree libere ancora presenti sul territorio, e migliorare la vivibilità delle aree urbane.

La linea generale da seguire è quindi quella della qualità degli spazi costruiti, con l'inserimento di maggiori servizi e in modo sempre più capillare e diversificato, cercando di rispondere alle diverse esigenze dei fruitori (vedi progetto *Terra d'Acqua e di Delizie*, che sottolinea l'importanza di introdurre maggiori servizi alla persona in tutta l'area).

Infine abbiamo focalizzato la nostra attenzione sull'analisi del tema ambientale. Il "verde" sta infatti assumendo un ruolo di sempre crescente importanza e centralità a tutti i livelli, ed in un'area, come la Martesana, storicamente sviluppatasi sull'agricoltura, diventa occasione anche per una riflessione storica, di recupero della tradizione e della cultura locale.

A partire dal livello più alto, nazionale, fino a quello locale viene percepita sempre più la necessità di valorizzare gli spazi agricoli. Tale sentimento è molto sentito anche dai singoli cittadini, che manifestano le proprie esigenze anche attraverso la creazione di associazioni che portano avanti idee e iniziative nella direzione di una sempre crescente valorizzazione ambientale.

Per questo negli ultimi anni le amministrazioni locali dei Comuni della Martesana stanno cercando di rispondere a tale esigenza ideando progetti e strategie per la valorizzazione delle proprie aree agricole.

Tra queste iniziative possiamo ricordare la creazione di parchi agricoli di livello sovralocale e locale (es. Parco Agricolo Sud Milano, Parco del Molgora, Parco delle Cave).

Inoltre si sta diffondendo capillarmente anche la realizzazione di aree destinate ad orti urbani: questi consentono infatti di creare maggiore contatto tra la popolazione urbana e l'ambiente agricolo/verde, migliorando la vivibilità degli spazi edificati e confinanti con l'edificato (es. Gorgonzola, Cernusco, Bussero).

Ci siamo perciò soffermate sull'approfondimento di alcuni progetti, i primi di carattere generale, gli altri sullo specifico tema ambientale.

Di tutti i progetti analizzati abbiamo cercato di esplicitare le potenzialità e le criticità, e i motivi che in certi casi hanno portato alla loro mancata realizzazione.

Per comprendere meglio questi progetti all'interno del quadro di analisi generale, abbiamo operato alcune divisioni e classificazioni, riportandoli schematicamente in una tabella riassuntiva prima di passare alla loro analisi e critica puntuale.

Questo approccio è utile per non perdere di vista i temi presi in considerazione nei capitoli precedenti e per procedere successivamente a riportare le nostre idee per un futuro sviluppo sostenibile della Martesana.

Abbiamo riportato i tempi di ideazione e/o di conclusione dei diversi progetti, a partire dagli anni Novanta, durante i quali si sono andati sviluppando i primi tentativi di recupero e valorizzazione di questa area.

L'ambito interessato fa riferimento alla zona di influenza del progetto:

- Territoriale: quando l'intervento opera sull'intera porzione della Martesana riconoscendola quale ambito omogeneo di interesse per la pianificazione urbanistica;
- Sovralocale: nel caso di progetti che ricomprendono più comuni dell'area, anche sconfinando oltre il territorio da noi analizzato, non prendendo perciò in considerazione la Martesana come ambito specifico di intervento;
- Locale: quando gli interventi proposti e analizzati si riferiscono ad un comune preciso, e in molti casi ad un'area molto limitata, senza tenere conto del proprio contesto e dei piani che dovrebbero coordinare tali interventi.

PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE TERRITORIALE IN MARTESANA: tabella riepilogativa

PROGETTO	ANNO	AMBITO INTERESSATO	TEMA AFFRONTATO	REALIZZAZIONE
Formazione della pista ciclabile lungo l'alzaia del Naviglio Martesana	1990-2000	Territoriale	Mobilità lenta	Completato
Nuove infrastrutture: BREMEMI	1999	Sovralocale	Mobilità privata su gomma	In corso di realizzazione (apertura prevista fine 2014)
Nuove infrastrutture: TEM	2001	Sovralocale	Mobilità privata su gomma	In corso di realizzazione (apertura prevista 2015)
Progetto e realizzazione degli orti urbani a Gorgonzola (via Mattei)	2003-2004	Locale	Ambiente/servizi	Completato
Ideazione del Parco della Martesana all'interno del PTCP	2006	Territoriale	Ambiente	Non realizzato; anche perché parte di un piano non vincolante
Il progetto ABCd nel Parco Adda Nord	2006	sovralocale	Ambiente/servizi	Realizzato
Nascita del Parco delle Cascine e del Parco delle Cave , con accordi tra i comuni di Cernusco sul Naviglio e Pioltello	2006-2010	Sovralocale	Ambiente	Presi gli accordi per la sua costituzione ma non ancora realizzato
Redazione del BiciPlan della Martesana	2007	Territoriale	Mobilità lenta	Realizzato parzialmente a livello locale non territoriale
Incontri tra i comuni interessati in Martesana dal passaggio della linea metropolitana MM2 , per una riqualificazione delle stazioni	2008	Territoriale	Trasporto collettivo	Non realizzato
Riqualificazione dell'ex Linificio di Cassano d'Adda	2009	Locale	Costruito/ambiente/servizi	PII inserito nel PGT comunale
Ristrutturazione e ampliamento di orti sociali a Cernusco sul Naviglio	2010	Locale	Ambiente/servizi	Realizzato
Il progetto PANE nel comune di Vimodrone	2011	Locale	Ambiente	Avviato con redazione di studi di fattibilità di alcune aree
Ideazione del progetto Terra d'Acqua e di Delizie	2011-2012	Territoriale	Ambiente/servizi/costruito/mobilità	Non realizzato
Avvio del processo per la realizzazione di orti sociali a Bussero	2013	Locale	Ambiente/servizi	Avviato
Collegamento ciclabile tra l'alzaia del Naviglio Martesana e il Parco Agricolo Sud Milano a Gorgonzola	2013	Locale	Mobilità lenta	Proposta di Astrov a Regione Provincia e Comune: processo per la realizzazione avviato dal comune

4.2. PROGETTI DI AMBITO TERRITORIALE

4.2.1 MARTESANA, TERRA D'ACQUA E DI DELIZIE

Questo progetto è stato ben analizzato e studiato da Anna Tanzi, nella tesi *Terra d'acqua e di delizie: la magia delle rogge e dei campi*¹, nella quale vengono descritti sia gli obiettivi sia le criticità che anche noi abbiamo riscontrato. Per la sintesi di questa iniziativa ci siamo perciò soffermate sulla lettura sia dei documenti ufficiali reperibili in rete sul sito della società “Milano Metropoli Agenzia di Sviluppo”² (che ne ha curato la redazione) sia sull'analisi della tesi sopra citata.



Fig. 4.2.1.1 i comuni coinvolti nel progetto, in uno schema di analisi della tesi di A. Tanzi³

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Il progetto analizzato prende in esame, come ambito di intervento, l'intero territorio della Martesana, riconoscendone il valore storico- ambientale e andando nella direzione di una sua salvaguardia e valorizzazione.

Come evidenzia lo schema cartografico riassuntivo di progetto (fig. 4.2.2.1) si fa riferimento al territorio di quei comuni che affacciano direttamente sul Naviglio: Vimodrone, Cernusco sul Naviglio, Cassina de Pecchi, Bussero, Gorgonzola, Bellinzago e Inzago.

¹ Tesi: ANNA TANZI, *Terra d'acqua e di delizie: la magia delle rogge e dei campi*, Relatore Prof. Lionella SCAZZOSI, Co-relatore Prof. Arch. Raffaella LAVISCIO, Anno Accademico 2010-2011, Politecnico di Milano, Scuola di Ingegneria Edile-Architettura, Corso di Laurea Magistrale in Ingegneria Edile-Architettura.

² <http://www.milanomet.it/>

³ Tratto da: *Tav. 1a Conoscere il territorio*. Tesi: ANNA TANZI, *Terra d'acqua e di delizie: la magia delle rogge e dei campi*, cit.

OBBIETTIVI DI PROGETTO E RIFERIMENTI NORMATIVI

“*Martesana, terra d’acqua e di delizie*” è un progetto sovra comunale che si occupa della valorizzazione e della tutela del paesaggio agrario della Martesana e che ha come obiettivi la valorizzazione dell’identità territoriale, la realizzazione di un distretto culturale del Naviglio Martesana e il rafforzamento delle attività di progettazione e di programmazione sovracomunali.

Martesana, terra d’acqua e di delizie è un processo partecipativo tra tutti i comuni coinvolti, cofinanziato dalla fondazione Cariplo, sviluppato da alcune associazioni, quali Milano Metropoli Agenzia di Sviluppo, che si occupa della promozione e dello sviluppo sostenibile dell’area metropolitana milanese; e Navigli Lombardi S.c.a.r.l., che si occupa della gestione e della valorizzazione dell’area dei navigli.

L’obiettivo di progetto è quello di valorizzare, grazie ad una progettazione sovra comunale, il territorio e potenziare gli aspetti artistico-culturali e ambientali dell’area della Martesana tramite la realizzazione, prima di tutto, di un Distretto culturale.

All’interno di questo progetto sono state individuate quattro aree di azione:

1. TERRITORIO: previsione di lavori di progettazione partecipata intercomunale;
2. BENESSERE SOSTENIBILE: previsione di lavori di progettazione partecipata intercomunale;
3. CULTURA: progettazione di interventi di ristrutturazione della villa Torri di Vimodrone, Palazzo Pirola e il Mulino Vecchio di Gorgonzola, installazione di urban arts lungo l’asta del Naviglio;
4. TURISMO: istituire una serie di postazione di bike-sharing, vicini alle stazioni della linea metropolitana, formazione di una serie di punti informativi.

Come ulteriore area di azione sono previste il logo, la segnaletica, la definizione di percorsi turistici alternativi e materiale informativo per condividere il patrimonio storico-culturale del territorio. *Martesana, terra di acque e di delizie* risulta quindi un progetto strategico non solo per la valorizzazione del patrimonio storico-culturale dell’area milanese, ma anche per la gestione sovralocale che lo caratterizza.

In questa direzione di valorizzazione territoriale vanno anche i contenuti dei piani urbanistici di riferimento per l’area tra i quali il PTCP. Questo strumento ha infatti come obiettivo principale la sostenibilità delle trasformazioni e dello sviluppo che interessano il territorio.

Nel PTCP si fa preciso riferimento all'area della Martesana che è individuata come bellezza d'insieme per la presenza di numerosi beni di interesse storico-artistico, diversi parchi regionali o di interesse sovracomunale, la presenza di oasi di protezione, aree di ripopolamento e cattura e boschi.

IL PROGETTO

All'interno della scheda di progetto reperibile sul sito della società Milano Metropoli Agenzia di Sviluppo⁴ troviamo una sintesi dei dati e degli dell'intervento.

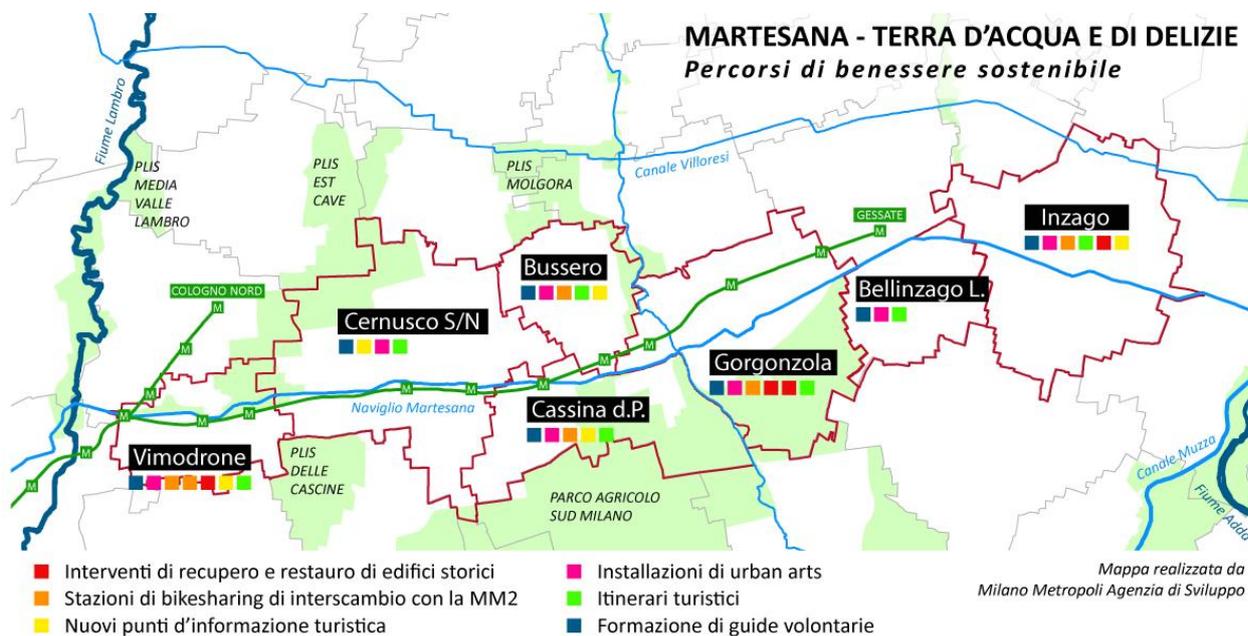


Fig. 4.2.1.2 Tavola riassuntiva del progetto: *Martesana Terra d'acqua e di delizie*⁵

Alcuni dati sul progetto

- “Martesana, terra d’acqua e di delizie - Percorsi di benessere sostenibile” è un progetto co-finanziato dalla Fondazione Cariplo.
- Coinvolge 7 Comuni dell'area del Naviglio Martesana: Vimodrone (capofila del partenariato), Cernusco sul Naviglio, Cassina de' Pecchi, Bussero, Gorgonzola, Bellinzago Lombardo e Inzago.
- Milano Metropoli Agenzia di Sviluppo e Navigli Lombardi scarl sono i due partner tecnici che supportano i Comuni nella realizzazione del progetto.

⁴ <http://www.milanomet.it/>

⁵ Mappa del progetto pubblicata con il comunicato stampa del 3 febbraio 2011 su <http://www.milanomet.it/> e www.comune.vimodrone.milano.it/

- 2.218.360 euro è il costo complessivo del progetto: 1.518.360 euro sostenuti dai Comuni in partenariato e 700.000 euro finanziati dalla Fondazione Cariplo (31,55% dell'importo complessivo).

- 2 anni la sua durata: gennaio 2011 - dicembre 2012.

Obiettivi strategici

- Avvio del percorso di creazione del Distretto Culturale del Naviglio Martesana, con il coinvolgimento attivo dei Comuni rivieraschi da Vimodrone fino a Inzago.

- Valorizzazione dell'identità territoriale, anche attraverso lo sviluppo della vocazione latente come luogo del "benessere sostenibile".

- Rafforzamento delle attività di progettazione e di programmazione sovracomunali per ottimizzare non solo le risorse ma, soprattutto, l'offerta e la promozione delle iniziative culturali e ambientali del territorio.

Ambiti d'intervento e principali iniziative previste

- Territorio e benessere sostenibile, per avviare una programmazione integrata di proposte focalizzate alla promozione socio-culturale e turistica sostenibile e alla costruzione di una nuova identità territoriale basata sul concetto di benessere sostenibile.

- Iniziative: attività di progettazione partecipata e tavoli di lavoro intercomunali.

- Cultura, per valorizzare il patrimonio culturale di assoluto interesse presente sulle rive del Naviglio Martesana e nel suo intorno, ampliare e migliorare l'offerta culturale destinata ai cittadini e ai turisti.

- Iniziative: restauro conservativo del patrimonio storico-artistico (Villa Torri di Vimodrone, Palazzo Pirola e ruota del Mulino di Gorgonzola) e interventi di arte urbana (public art) lungo l'asta del Naviglio.

- Turismo, per costruire un sistema turistico locale economicamente sostenibile, in grado di restituire valori e benessere al territorio e alle comunità locali.

- Iniziative: sviluppo di un sistema di bikeshering intermodale (con la realizzazione di 5 bici-stazioni) e creazione di punti informativi sulle risorse turistiche a Cernusco sul Naviglio, Cassina de' Pecchi, Bussero e Inzago.

- Azioni di Sistema, per dar vita ad un modello di governance e di gestione condivisa, efficiente e sostenibile del sistema culturale territoriale.

- Iniziative: attività di comunicazione (logo, segnaletica, materiali) e condivisione di conoscenze del patrimonio storico-culturale del territorio (coinvolgendo le associazioni locali).

Il territorio di riferimento in cifre

7 Comuni coinvolti:

Vimodrone, Cernusco sul Naviglio, Cassina de' Pecchi, Bussero, Gorgonzola, Bellinzago Lombardo e Inzago.

Superficie totale: 57 kmq

Popolazione residente: 102.227 abitanti.

Servizi di trasporto pubblico: Linea metropolitana MM2 (verde), 11 stazioni.

Parchi esistenti: 1 parco regionale (Parco Agricolo Sud Milano), 4 parchi locali d'interesse sovracomunale (Parco Est delle Cave, Parco delle Cascine, Parco del Molgora, Parco del Rio Vallone).

Beni storico-architettonici del sistema culturale: 44 cascine; 25 ville gentilizie, 21 case e palazzi storici, 20 chiese, cappelle e conventi; 8 molini, ruote idrauliche e vecchi lavatoi; 4 ponti storici sul naviglio.⁶

⁶ Scheda Progetto: *MARTESANA, TERRA D'ACQUA E DI DELIZIE. Percorsi di benessere sostenibile* pubblicata il 3 febbraio 2011 su <http://www.milanomet.it/>

nasce il distretto culturale

MARTESANA

TERRA D'ACQUA E DI DELIZIE

costruire la rete per valorizzare il patrimonio culturale e riscoprire la vocazione turistica



presentazione per i cittadini di Gorgonzola, Bussero e Cassina de' Pecchi

intervengono
 il Sindaco di Gorgonzola Walter Baldi
 il Sindaco di Bussero Franco Giacomo Colombo
 il Sindaco di Cassina de' Pecchi On. Claudio D'Amico

un progetto promosso da



Fig. 4.2.1.3 locandina del progetto *Martesana, terra d'acqua e di delizie*⁷

⁷ Locandina pubblicata in <http://www.progettocassinasantagata.it/>, per l'incontro di presentazione alla cittadinanza dei comuni coinvolti, svoltosi il 26 maggio 2011

CONCLUSIONE CRITICA

Ad oggi, nonostante la completa realizzazione dei progetti presentati fosse prevista entro il dicembre 2012, non vi sono state concrete azioni ed interventi legate a questa iniziativa.

Il progetto appare molto interessante nelle finalità e negli obiettivi per il futuro di quest'area e dei comuni coinvolti: ci sembra importante quindi che venga tenuto in considerazione per la redazione di progetti futuri, superando le sue debolezze e rendendo concretamente realizzabili le proposte fatte.

Molte amministrazioni comunali dell'area hanno infatti ripreso e riproposto temi trattati all'interno del progetto, ma senza mai arrivare a quella realizzazione sinergica prevista dagli obiettivi della creazione di un unico distretto culturale della Martesana.

Il progetto, pur ponendosi l'obiettivo di valorizzare il territorio, soprattutto a livello turistico, non affronta il tema della valorizzazione delle numerose aree agricole che ancora sono presenti in Martesana. Viene infatti proposto il recupero solo di edifici residenziali, e non di quelli rurali, che rivestono invece un ruolo fondamentale in quanto memoria storica e artistica locale.

Nel tentativo di rendere più *completo il progetto sarebbe quindi necessario aggiungere ai temi trattati anche la valorizzazione del territorio agrario, della valorizzazione paesaggistica e del recupero di edifici rurali e produttivi.*

*Per realizzare ciò è necessario individuare dei beni meritevoli di salvaguardia:(...)le architetture rurali e le architetture produttive come i molini ad acqua.*⁸

Partendo da queste considerazioni A. Tanzi propone due interventi significativi di restauro di beni architettonici esistenti sul territorio: Cascina Gogna a Bussero e il Molino Busca a Gorgonzola.

Tra questi due progetti quello che ci è parso più interessante è quello della riqualificazione della Cascina Gogna, che è individuata dalla Regione Lombardia come bene culturale, e che ad oggi versa ancora in stato di totale abbandono e degrado, che ne compromette sempre più la funzionalità, rendendone sempre più difficoltoso un suo possibile riuso.

Uno dei motivi principali che ha portato al blocco del progetto, mai avviato, è da individuare nella dimensione e nella portata dell'intervento in esame. Sono infatti coinvolte numerose amministrazioni comunali differenti senza uno strumento operativo che renda possibile la coordinazione necessaria alla fase progettuale e operativa delle linee e degli obiettivi proposti.

⁸ Tesi: ANNA TANZI, *Terra d'acqua e di delizie: la magia delle rogge e dei campi*, cit. pag. 78

Gli accordi tra comuni e realtà diverse a livello amministrativo, anche se vicine negli interessi e negli obiettivi da perseguire per la salvaguardia del territorio, risultano sempre molto difficoltose per motivi burocratici. I lavori di esecuzione dei progetti vanno incontro a continui rallentamenti dovuti alla mancanza di uno strumento e di un coordinatore fisico che si occupi della fase decisionale finale che precede la concreta realizzazione.

Se infatti gli obiettivi e gli interventi di questa iniziativa nascono da tavoli di condivisione e coinvolgimento di tutti gli attori, non è seguita la creazione di un organo decisionale rappresentativo di tutte le realtà, con poteri che potessero portare all'avvio coordinato dei progetti sul territorio, in vista della formazione del distretto Culturale del Naviglio Martesana.

Come approfondimento critico riportiamo una breve sintesi del progetto su Cascina Gogna fatto da A. Tanzi nel suo elaborato di tesi, in quanto, a nostro parere, esemplificativo dei possibili esiti attuativi che dovrebbe avere un'iniziativa come "Martesana terra d'acqua e di delizie".

CASCINA GOGNA A BUSSERO: PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE⁹

Il complesso è situato sul confine comunale fra Gorgonzola, Bussero e Cassina de' Pecchi ed è nelle immediate vicinanze del Naviglio Martesana.

Guardando le viste aeree si può notare che l'area circostante la cascina è caratterizzata da una promiscuità di funzioni e forme, si possono infatti individuare numerose industrie ed abitazioni, alcune che dal punto di vista formale richiamano la cascina lombarda, altre che invece sono caratterizzate da forme più moderne. Si può anche notare che l'area circostante la cascina è una delle poche aree agricole rimaste nella zona, oltre ad osservare la linea della metropolitana e la stazione proprio nelle immediate vicinanze.¹⁰

⁹ Tratto dalla Tesi di A. Tanzi, cit. pagg. 131-176

¹⁰ Tesi: ANNA TANZI, *Terra d'acqua e di delizie: la magia delle rogge e dei campi*, cit. pag. 131

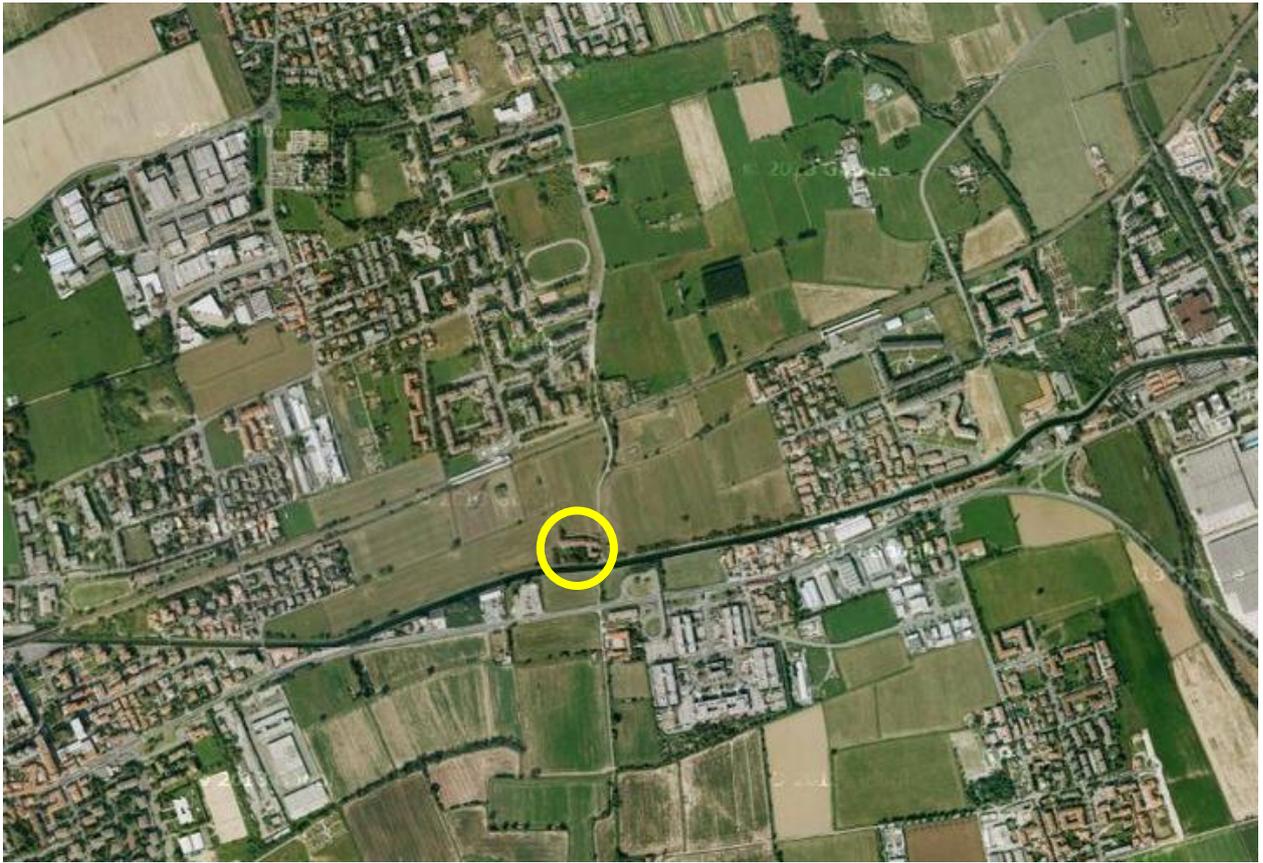


Fig. 4.2.1.4 Localizzazione nel contesto di Cascina Gogna a Bussero; evidenziata con un cerchio giallo, su aerofotogrammetrico tratto da Google Earth

Il complesso è costituito da un corpo signorile rivolto ad Est e da uno per i salariati rivolto a Sud. Attualmente lo stato di conservazione dell'intero complesso non è buono ed in particolare si possono evidenziare alcuni corpi, situati all'interno della corte fra il naviglio e la casa dei salariati, in avanzato stato di degrado. L'intero complesso si presenta come una struttura a corte chiusa su tre lati a aperta verso Sud dove scorre il Naviglio Martesana. Si possono notare anche le tre principali strade di accesso che collegano la cascina con tutti i tre comuni confinanti.¹¹

¹¹ Ibidem, pag. 132



Fig. 4.2.1.5 Cascina Gogna a Bussero, 1990¹².



Fig. 4.2.1.6 Cascina Gogna a Bussero, 2011¹³

Il comune di Bussero presenta diversi sistemi infrastrutturali che lo collegano con le aree circostanti e in particolare con la città di Milano. Le infrastrutture presenti si dividono in:

- *collegamenti metropolitani (linea verde della metropolitana milanese che collega Gessate con Abbiategrasso) ;*
- *collegamenti stradali (tangenziale est di Milano nota anche come autostrada A 51 e la SS 11 che collega Milano e Bergamo);*
- *collegamenti ferroviari;*
- *piste ciclopedonali.*¹⁴

¹² Autore: Orlandi, Bruna (1959/); luogo e data della ripresa: Bussero (MI), Italia, 08/1990; collocazione: Cinisello Balsamo (MI), Museo di Fotografia Contemporanea. Dal sito: <http://www.lombardiabeniculturali.it>

¹³ Caricata sul sito <http://www.panoramio.com/> il 15 maggio, 2011, da Pietro 67; scattata il 2011/05/15 10:01:42

¹⁴ Tesi: ANNA TANZI, *Terra d'acqua e di delizie: la magia delle rogge e dei campi*, cit. pag. 139

Vengono infine individuati, con il metodo dell'analisi FDOM: punti di forza *Strengths*, di debolezza *Weaknesses*, opportunità *Opportunities* e minacce *Threats*, che caratterizzano il contesto in cui Cascina Gogna è localizzata.

Forze

- Naviglio Martesana;
- vicinanza alla pista ciclabile "Alzaia Martesana";
- strada statale 11 che collega Milano e Bergamo;
- vicinanza alla stazione della metropolitana;
- vicinanza agli impianti sportivi;
- vicinanza al tessuto urbano;
- forte presenza di verde nella zona circostante;

Debolezze

- tracciato metropolitano in vista;
- solo strade sterrate collegano l'area;
- vista sulla statale;
- nessun collegamento diretto con la pista ciclabile;
- stato di abbandono dell'area;
- assenza di parapetti lungo la sponda del naviglio;

Opportunità

- valorizzare il Naviglio Martesana;
- percorsi turistici grazie all' Alzaia Martesana;
- possibilità di affluenza grazie alla strada statale 11;
- creazione di collegamenti diretti;
- vicinanza a zone di lavoro;
- ostacoli visivi naturali;
- vicinanza a zone urbane;

Minacce

- urbanizzazione eccessiva dell'area;
- totale abbandono dell'area.¹⁵

Per scegliere le migliori destinazioni da inserire sono state analizzate inizialmente le proposte comunali ed in seguito rielaborate fino ad arrivare alla definizione, tramite confronto, della soluzione migliore.

¹⁵ Tesi: ANNA TANZI, *Terra d'acqua e di delizie: la magia delle rogge e dei campi*, cit. pagg. 140-141

Piano di recupero contenuto nel PRG

Le funzioni previste dal piano di recupero comunale risultano, in alcuni tratti, poco coerenti con la struttura dell'edificio e con la sua localizzazione, come primo aspetto non è stata presa in considerazione l'area agricola vincolata in cui la cascina è collocata, inoltre non sono rispettate le caratteristiche dell'edificio in quanto, per esempio, non viene mantenuto il porticato su due livelli e nella zona Nord-Ovest, in cui la struttura dell'edificio sembra essere più adatta ad abitazioni o attività ricettive, è stato collocato il centro congressi che, necessitando di grandi spazi, stravolge la struttura. In più la collocazione dei vani scala ed ascensore non corrisponde alla localizzazione attuale, comportando delle modifiche anche a livello strutturale. La parte signorile, sicuramente più rappresentativa, non risulta però la più adatta ad accogliere il ristorante in quanto la sua struttura è tipicamente residenziale mentre la zona porticata, considerata la grande area libera, probabilmente poteva risultare maggiormente sfruttabile per attività pubbliche quali il centro congressi e il ristorante. Anche la scelta di suddividere la fascia porticata in due aree separate non è rispettosa della struttura stessa dell'edificio e della sua storia.¹⁶

Proposta del PGT rivisitata

Nel documento programmatico del PGT il comune di Bussero individua nella zona della cascina Gogna e della stazione metropolitana un nuovo polo destinato all'attività di ricerca e di servizio nel settore ambientale. In particolare grazie alla realizzazione del doppio affaccio della stazione della metropolitana, si potrebbe ottenere un nuovo polo attrattore in cui insediare attività di servizio alle persone (culturali, di tempo libero e sportivo, ricettivo) e per le attività (terziario - direzionale, di ricerca e di educazione permanente, ecc.). Un altro aspetto fondamentale che sottolineano è l'introduzione di attività tecnologicamente avanzate ed ecologicamente sostenibili. Inoltre propone l'istituzione di un presidio ecologico-ambientale per il controllo dell'aria, dell'acqua e per la promozione delle coltivazione biologiche.

(...)

Ipotesi 2

Seguendo le indicazioni riportate nel documento programmatico del PGT, dove il comune di Bussero individua nella zona della cascina Gogna e della stazione metropolitana un nuovo polo, questa proposta affianca alle funzioni già previste, altre destinate alla pubblicizzazione del territorio. In questo caso si è deciso di concentrarsi principalmente su un pubblico selezionato

¹⁶ Tesi: ANNA TANZI, *Terra d'acqua e di delizie: la magia delle rogge e dei campi*, cit. pag. 151

realizzando un albergo di charme e un centro benessere; questa scelta quindi in parte, esclude la maggior parte dei possibili fruitori della zona.

Ipotesi 3

Seguendo sempre le intenzioni del PGT, dove il comune di Bussero individua nella zona della cascina Gogna e della stazione metropolitana un nuovo polo, questa proposta affianca alle funzioni individuate dal comune altre funzioni legate al territorio in cui è localizzata la cascina. In particolare tutte le funzioni aggiunte hanno lo scopo di pubblicizzare e valorizzare i prodotti della zona, sia alimentare che non.

Ipotesi 4

Questa proposta si distacca maggiormente dalle indicazioni del PGT, prevedendo l'insediamento di un cohousing. Proprio per questo motivo, pur avendo un legame con il territorio, non risulta idonea alla struttura sebbene la disposizione delle funzioni, anche in questo caso, è attenta alla struttura. Questa proposta prevede un minor numero di fruitori a favore della residenza.¹⁷

Per quanto riguarda l'intervento vero e proprio si è deciso di conservare il più possibile l'aspetto attuale dell'edificato, quindi non si è scelto di portare avanti un intervento di restauro che riporti il fabbricato ad una determinata soglia storica ma di conservare tutte le stratificazione che sono avvenute nel tempo, comprese le superfetazione.

Gli unici interventi effettuati, oltre a quelli di consolidamento e di ripristino, sono quelli legati alla ricostruzioni di porzione di edificio in pessimo stato di conservazione oltre alla realizzazione del nuovo corpo.¹⁸

Sono stati successivamente approfonditi, da A. Tanzi, anche il tema energetico-impiantistico, con la previsione dell'inserimento di un impianto fotovoltaico, e quello del consolidamento strutturale, per esemplificare tutte le componenti progettuali necessarie alla realizzazione di questo intervento.

¹⁷ Tesi: ANNA TANZI, *Terra d'acqua e di delizie: la magia delle rogge e dei campi*, cit. pagg. 153-156

¹⁸ Ibidem pag. 160

4.2.2 BICI PLAN: PIANO DELLA MOBILITA' CICLISTICA DEI COMUNI DELLA MARTESANA

INQUADRAMENTO TERRITORIALE

Sul sito del comune di Melzo, tra i promotori del progetto, si legge:

Il Piano della Mobilità Ciclistica dei comuni della Martesana è uno studio finalizzato alla promozione della mobilità ciclistica sistematica di tipo intercomunale con funzione casa – lavoro – studio – tempo libero – attività personali dei comuni della Martesana.

I comuni aderenti elencati in ordine alfabetico sono: Bellinzago Lombardo, Bussero, Cassano d'Adda, Cassina de Pecchi, Inzago, Liscate, Melzo comune capofila, Pozzuolo Martesana, Settala, Trucazzano, Vignate.¹⁹

GLI ATTORI COINVOLTI

Prima del lavoro di progettazione della rete intercomunale vera e propria è stata sviluppata un'analisi che mappava le potenzialità e le criticità del contesto di riferimento: in questa fase sono state integrate le analisi urbanistiche ed ambientali con quelle sociali.

Uno degli aspetti fondamentali della progettazione è il coinvolgimento di tutte le amministrazioni comunali coinvolte nel processo attivo di definizione degli obiettivi e dei temi da affrontare.

Il lavoro di co-progettazione si è quindi strutturato in tre livelli di partecipazione:

- 1. gli amministratori, rappresentati dai sindaci o dai loro delegati;*
- 2. i tecnici comunali;*
- 3. le associazioni locali.²⁰*

Il coinvolgimento delle associazioni locali nella progettazione della rete è stato fatto attraverso incontri di sensibilizzazione: prima di tutto è stata sottoposta ai partecipanti una mappa del territorio della Martesana, in cui erano tracciate diverse ipotesi di percorsi tra i comuni; poi il lavoro è stato indirizzato a produrre criteri e parametri utili a costruire un modello comune di valutazione per la definizione delle modalità di intervento.

¹⁹ <http://www.comune.melzo.mi.it/>

²⁰ Relazione Generale, *Il progetto della rete*, Bici Plan – Piano della Mobilità Ciclistica – Coordinamento Comuni Ciclabili della Martesana, Marzo 2007, pag.6

Sono stati inoltre organizzati diversi incontri pubblici per raccogliere indicazioni e suggerimenti da parte di tutti gli attori locali.



Fig. 4.2.2.1 Logo scelto per la presentazione del progetto

VALUTAZIONE DELLE PRIORITA'

Per l'elaborazione dello strumento di valutazione delle priorità di intervento, il BICI PLAN è partito dalla griglia dei criteri utilizzata dalla provincia di Milano per il progetto Mibici.

I comuni della Martesana hanno predisposto diverse soluzioni progettuali, tra le quali sono state scelte quelle che maggiormente rispondevano alle esigenze di tutti i comuni della provincia e non di aree particolari.

Nella relazione di sintesi del progetto²¹ vengono elencati gli argomenti prescelti per testare la qualità del tracciato ciclabile proposto:

1. collegamento intermodale;
2. collegamento con le aree produttive;
3. collegamenti aree dei servizi pubblici e zone commerciali;
4. collegamento aree sportive;
5. collegamento con le aree ricreative dei parchi e dei corsi d'acqua;
6. lunghezza del percorso;
7. connessione tra più elementi urbani ed ambientali;
8. superamento delle barriere;
9. titolarità dei terreni;
10. co-finanziamento;
11. coerenza con gli strumenti e/o i programmi degli enti sovralocali.

²¹ Relazione Generale, *Il progetto della rete*, cit., pag.14

Alla fine del percorso le singole amministrazioni non hanno riscontrato differenze significative tra i diversi elementi proposti, ad eccezione del tema relativo ai collegamenti intermodali, evidenziato da tutti come prioritario.

Per quanto riguarda gli altri spazi/ambiti da connettere alla rete ciclabile emergono, in ordine di priorità: i servizi pubblici di interesse sovracomunale; le aree sportive; i parchi; e all'ultimo posto le aree produttive.

Ciò fa riflettere sul rapporto casa-lavoro che nelle premesse progettuali era visto come tema di particolare interesse.

Vi è inoltre da sottolineare il tema fondamentale del superamento delle barriere (naturali e artificiali) che richiama all'attenzione il problema della continuità fisica e spaziale del tracciato ciclabile e la sua sicurezza.

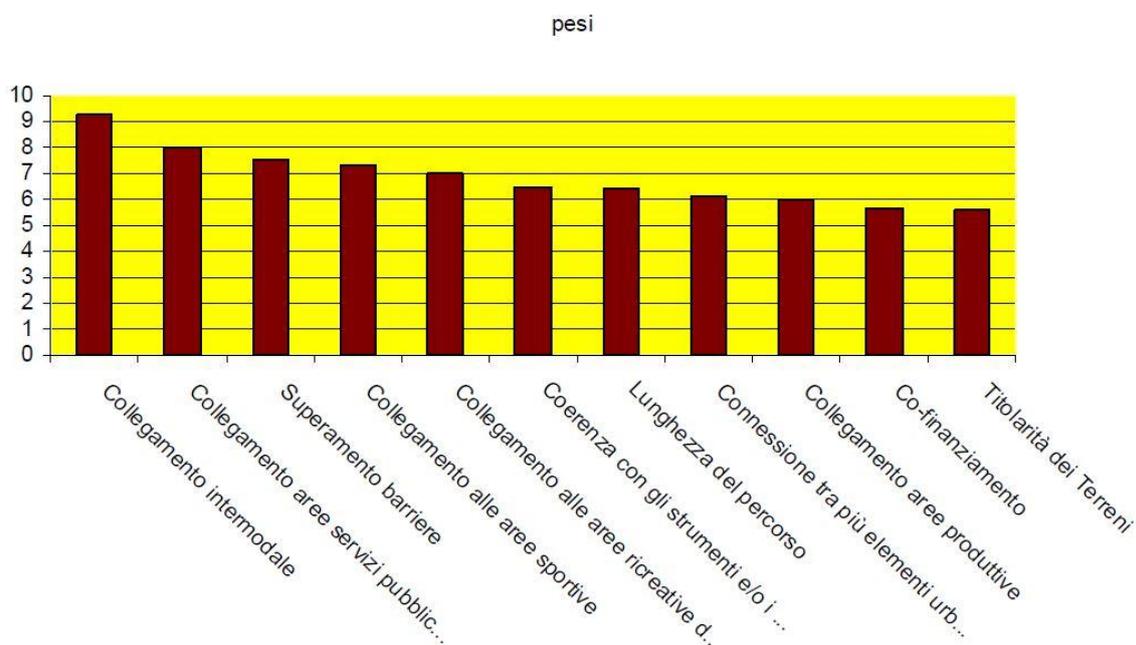


Fig. 4.2.2.2 Istogramma dei pesi dei temi di valutazione²²

LA RETE DI PROGETTO

Con il termine della prima fase di progetto erano state identificate le necessità di collegamenti ciclopedonali in base alle analisi effettuate e ai desideri espressi dagli attori coinvolti.

Tali prime ipotesi sono state integrate, modificate, eliminate tramite nuovo coinvolgimento degli attori locali, (...), andando quindi a strutturare nella presente fase la rete di progetto.

²² Relazione Generale, *Il progetto della rete*, cit., pag.18

La stessa è stata quindi analizzata in modo più approfondito, definendo per ciascun percorso la tipologia, alcune sezioni tipo, una documentazione fotografica, le criticità, una prima stima dei costi di realizzazione.²³

Riportiamo di seguito gli elaborati grafici che mostrano la rete ciclabile esistente e di progetto, analizzata dal piano.



Fig. 4.2.2.3 La rete esistente (in arancione) e i percorsi su strade a basso traffico e/o campestri (in verde)²⁴



Fig. 4.2.2.4 La rete esistente e programmata (in magenta)²⁵

²³ Relazione Generale, *Il progetto della rete*, cit., pag.25

²⁴ Ibidem pag.26

²⁵ Ibidem

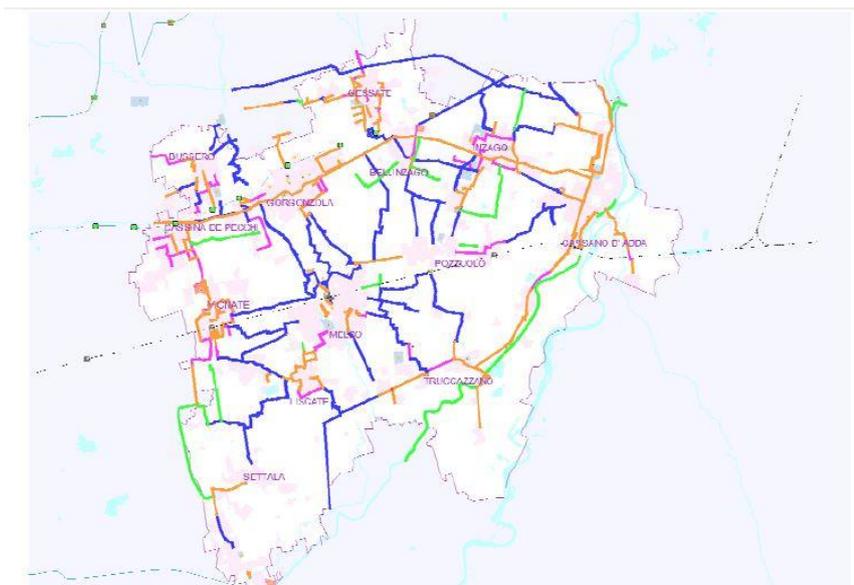


Fig. 4.2.2.5 La rete di progetto (in blu)²⁶

Nell'ultimo elaborato si può leggere il sistema della rete di progetto che sviluppa un anello quasi completo intorno all'area, da cui si dipartono verso i comuni centrali un numero significativo di percorsi.

In totale il progetto propone quarantadue piste ciclabili per un totale di 68km.

Sono inoltre previsti quattro sottopassi ciclabili e sei passerelle.

Ciò che è di fondamentale importanza all'interno di questo progetto è l'idea che il nuovo sistema di mobilità ciclabile deve essere identificabile come un prodotto complessivo e unitario offerto alla popolazione e caratterizzato da un'immagine unitaria e coordinata.

²⁶ Relazione Generale, *Il progetto della rete*, cit., pag.27

CONCLUSIONE CRITICA

La tematica della mobilità e dei collegamenti infrastrutturali negli ultimi anni sta sempre più diventando una questione prioritaria da risolvere. Si tratta di un tema particolarmente sentito da tutti i cittadini, che avvertono la necessità di dare il loro contributo, i loro pareri e i loro suggerimenti affinché la progettazione possa essere il più concreta e solida possibile.

La co-progettazione, esemplificata dal processo che ha generato il BICI PLAN, deve essere intrapresa come via prioritaria per una realizzazione degli intenti condivisa, sia tra i diversi comuni, sia tra gli attori di uno stesso comune (amministrazione- associazioni- cittadini).

Nonostante gli obiettivi e le potenzialità che il BiciPlan propone e gli intenti e i valori che emergono dalla sua lettura, oggi non è ancora stata realizzata questa importante rete infrastrutturale per gli spostamenti della mobilità lenta ciclo-pedonale.

Emerge chiaramente come questo sia un tema sensibile e caro a molti enti, comuni, amministrazioni e abitanti: ci auguriamo quindi che le fasi burocratiche in atto accelerino i tempi di avvio lavori.

Ogni amministrazione comunale si occupa della progettazione e realizzazione di molti tracciati ciclabili interni al proprio territorio, ma difficilmente vengono portati a termine e realizzati interventi coordinati per il collegamento tra le reti esistenti a livello sovralocale.

Questo provoca la difficoltà o l'impossibilità di utilizzare la bicicletta come mezzo di spostamento per tratti di media lunghezza, essendo i tracciati frammentati e pericolosi.

Ad oggi l'unica pista ciclopedonale che ha funzione di legante tra quelle dei singoli comuni è l'alzaia del Naviglio Martesana, trasformata in percorso ciclabile negli anni Novanta (come meglio chiarito nel capitolo successivo).

Se quindi oggi le amministrazioni comunali singolarmente hanno promosso e continuano a promuovere la realizzazione di progetti di mobilità lenta, manca ancora la capacità di formare tracciati condivisi da più comuni, attraverso tavoli di confronto e progettazione condivisa.

Interventi che vadano in questa direzione porterebbero ad una maggiore garanzia e tutela dei cittadini, nonché ad un miglioramento della qualità della loro vita.

Esistono già numerose proposte a partire dagli interventi presentati nel BICI PLAN validi e realizzabili, sarebbe perciò opportuno trovare gli accordi e gli strumenti necessari per la loro approvazione a livello amministrativo e il loro finanziamento.

Riguardo a questo tema riportiamo l'esempio di progettazione fatto in sede di tesi da Cristiana Sanna²⁷, che illustra bene come è possibile giungere ad interventi puntuali di valorizzazione e miglioramento delle reti esistenti nell'area della Martesana.

L'elaborato proposto individua come ambito di analisi il Comune di Pioltello e i territori confinanti, studiando in principio la rete esistente e proponendo una sua integrazione e valorizzazione.

Il lavoro svolto viene riproposto in quanto significativo di un metodo che potrebbe riproporsi in tutta l'area della Martesana, dove sono necessari interventi per il miglioramento della mobilità lenta. Con questo tipo di intervento si andrebbe a creare la sinergia tra sistema della mobilità, dei servizi, degli insediamenti e del verde, come negli intenti del BICI PLAN della Martesana.

LA BICICLETTA COME STRUMENTO PER CONOSCERE E VALORIZZARE IL TERRITORIO

Scopo del presente lavoro di tesi è quello di promuovere la conoscenza e la valorizzazione del territorio attraverso l'individuazione di itinerari paesaggistico - culturali da percorrere in bicicletta, all'interno dei quali compaiono in particolare, oltre ai grandi parchi e agli edifici storici, le architetture contemporanee.

Spesso gli individui non conoscono a fondo i luoghi in cui vivono e il ricco patrimonio che li circonda. Conoscerne l'esistenza ed il valore aiuta tutti ad avere, nei confronti di tale bene, più attenzione e rispetto.

La bicicletta è il sistema di trasporto che meglio si presta a tale scopo perché, oltre ad essere un eccellente mezzo di trasporto ecologico, consente di attraversare il territorio alla giusta velocità, con intelligenza, acume, curiosità e rispetto verso ciò che ci circonda.

Altro obiettivo del lavoro proposto è quello di creare le basi per incentivare la mobilità ciclabile per gli spostamenti quotidiani e quindi di ridurre l'uso delle automobili, migliorando così le condizioni viabilistiche nelle aree pubbliche e conseguentemente la qualità dell'aria che respiriamo. Incentivare l'uso della bicicletta significa anche migliorare le nostre condizioni di vita sotto diversi aspetti: pensiamo per esempio al benessere fisico che si ottiene grazie all'esercizio della "pedalata" e ai consistenti risparmi economici che si avrebbero utilizzando più frequentemente la bicicletta in luogo dell'automobile.

²⁷ Elaborato di Tesi di C. SANNA, *La bicicletta come strumento per conoscere e valorizzare il territorio: l'esempio di Pioltello e comuni limitrofi nell'area della Martesana*, relatore Prof. F. TARTAGLIA, Anno Accademico 2010-2011, Facoltà di Architettura e Società, Politecnico di Milano.

Tutto ciò potrà essere realizzato a condizione che: si realizzino reti sicure, confortevoli ed efficienti. Va quindi abbandonata una cultura progettuale 'minimalista', frequentemente orientata a confinare la bicicletta in spazi del tutto inadeguati (...); si prevedano adeguate attrezzature di supporto, soprattutto presso i grandi poli attrattori ed i terminals del trasporto pubblico; si attuino efficaci politiche integrate di accompagnamento, da una parte orientate a spingere il 'consumo' di ciclabilità, e dall'altra a disincentivare l'uso dei mezzi motorizzati privati.²⁸

Il lavoro parte da una localizzazione e descrizione dei siti di interesse e di pregio presenti nella zona e da un rilievo di tutti i percorsi ciclabili esistenti nella zona; continua con un'analisi delle previsioni contenute nel Piano MiBici; individua poi una rete costituita da percorsi privi di interruzioni, in grado di collegare tra loro i vari siti di interesse e contemporaneamente connettere le singole municipalità sino a generare itinerari di lungo raggio; progetta alcuni tratti mancanti effettuando una stima di massima dei costi di realizzazione; individua i servizi legati all'uso della bicicletta.

Infine ripensa al modo di concepire la vita urbana, intendendo realmente tutelare e contemporaneamente valorizzare il territorio attraverso interventi sostenibili, anche sotto l'aspetto economico.²⁹

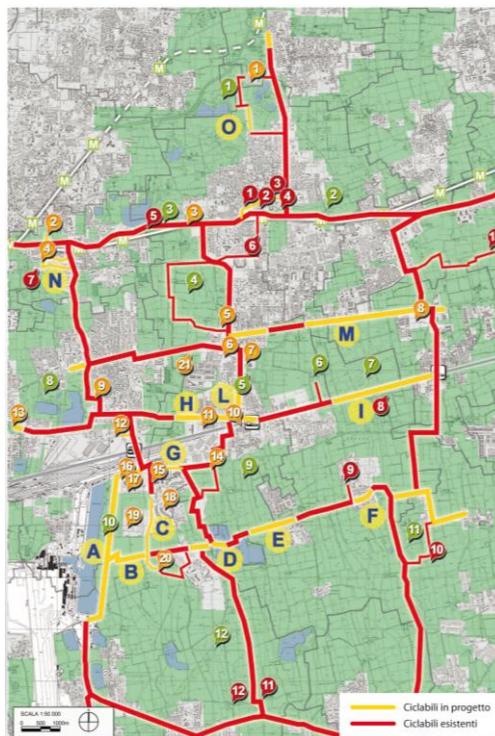


Fig. 4.2.2.6 Individuazione degli itinerari esistenti e dei tratti mancanti³⁰

²⁸ Elaborato di Tesi di C. SANNA, *La bicicletta come strumento per conoscere e valorizzare il territorio*, cit. pag. 4

²⁹ Ibidem

AREA D'INTERVENTO A



Luoghi d'interesse



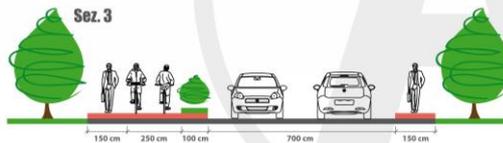
Legenda

- 10 Idroscalo - Peschiera Borromeo
- 16 Riqualificazione C.na Tregarezzo - Segrate
- 17 Sede Mondadori - Segrate
- 18 Quartiere Residenziale San Felice - Segrate
- 19 Nuova Sede IBM - Segrate
- 20 Sede Microsoft - Peschiera Borromeo

Specifiche tecniche

Tipologia Sez. 3: Pista in asfalto colorato con elemento di separazione
Lunghezza: 4.300 m
Costo al metro: 220,00 euro
Costo complessivo: 946.000,00 euro

Sezione - ambito extra-urbano



TAV. 1



Politecnico di Milano
 Facoltà di Architettura e Società
 Corso di Laurea Vecchio Ordinamento
 A.A. 2019 - 2021
 Elaborato di Tesi

Studente: Cristian Sanna
 ID Matricola: 112219
 Relatore: Prof. Filippo Terragni
 Titolo Tesi: Area d'Intervento A
 Tavola n° 1

Fig. 4.2.2.7 Esempio di elaborato progettuale sugli ambiti di intervento individuati³¹

³⁰ Elaborato di Tesi di C. SANNA, *La bicicletta come strumento per conoscere e valorizzare il territorio*, cit. pag.21

³¹ Elaborato di Tesi di C. SANNA, *La bicicletta come strumento per conoscere e valorizzare il territorio*, cit. allegato TAV.1

4.2.3 LA CICLABILE LUNGO L'ALZAIA DEL NAVIGLIO MARTESANA

Lombardia in bicicletta - Itinerari

MA-01

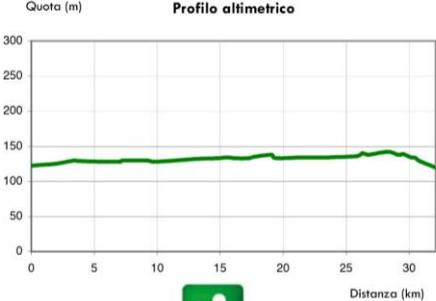
Il Naviglio Martesana

Partenza: Milano, stazione Centrale
Arrivo: Cassano d'Adda, stazione ferroviaria
Lunghezza Totale (km): 32.1
Percorribilità: In bicicletta, a piedi
Tempo di percorrenza (ore.min): 1.30 (in bici)
Dislivello in salita (m): 33
Dislivello in discesa (m): 35
Quota massima (m): 142
Difficoltà: F (facile)
Strade pavimentate: 99%
Strade sterrate e carrarecce: 1%
Mulattiere e sentieri: 0%
Percorso ciclabile in sede propria: 74%
Segnaletica: Cartelli turistici lungo il percorso
Cartografia: Mappe M-Ma-01, M-Ma-02
Periodi Consigliati: Tutto l'anno
Come arrivare: Linee FS fermata Milano Centrale
Ritorno: Linea FS Milano-Bergamo via Treviglio fermata Cassano d'Adda

Note sul percorso: L'itinerario segue il percorso del Naviglio Martesana da Milano a Cassano d'Adda. Numerosi lungo il percorso i punti per rifornirsi d'acqua. Costruito in soli tre anni a partire dal 1475 da Francesco Sforza, il canale artificiale, che ha ora funzioni irrigue, era una importante via di collegamento con il Lago di Como.



Profilo altimetrico



Quota (m)

Distanza (km)



Regione Lombardia
Commercio, Turismo e Servizi

Piazza Città di Lombardia, 1 - 20124 Milano
www.turismo.regione.lombardia.it
turismo@regione.lombardia.it

Copyright 2007 - Regione Lombardia
 Rilievi, foto e materiale descrittivo a cura di
 itinerAria - www.itineraria.eu

Nelle fotografie, dall'alto in basso: il Naviglio presso Vimodrone, mulino a Cernusco s/N, una villa a Inzago

Fig. 4.2.3.1 Scheda di presentazione dell'itinerario pubblicata dalla Regione Lombardia³²

³² www.turismo.regione.lombardia.it

L'INTERVENTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'ALZAIA

Negli anni Novanta nasce l'idea di far rivivere il Naviglio Martesana, attraverso l'apertura di una pista ciclopedonale lungo il tratto che si snoda da Cassina de Pomm fino a Gorla, Precotto e Crescenzago. Nel 1994 la Regione Lombardia pone tutta l'asta del Naviglio sotto vincolo ambientale, per salvaguardarne il valore storico. Nel 1997 il Martesana compie cinquecento anni di vita e la Provincia di Milano stanziava i fondi per il tracciato di una ciclabile che si snodi da via Idro (Milano) fino a Gorgonzola.

Nel 1998 Legambiente inaugura il nuovo tratto con la "Bicicletтата" di primavera per rilanciare il corso d'acqua storico.

Oggi il percorso ciclopedonale è percorribile da Milano fino all'Adda con poche brevi interruzioni.

L'area coperta dell'intervento è quella che riguarda la continuazione del Raggio Verde di Milano "Bicocca-Martesana", che corre parallelamente alla Statale 11 Padana Superiore, lungo il corso del Naviglio Martesana attraversando i comuni di: Vimodrone, Cernusco sul Naviglio, Cassina de Pecchi, Bussero, Gorgonzola, Gessate, Bellinzago Lombardo e Cassano d'Adda per poi raggiungere il Parco Adda Nord entro il quale confluisce. La distanza coperta dal percorso dell'alzaia è di un totale di 38,7 Km ed i comuni interessati coprono un'area di 68,77 kmq.

DESCRIZIONE DEL PERCORSO

IN USCITA DAL CENTRO DI MILANO

Nella prima parte, la ciclabile si districa tra Greco e Gorla in direzione est fino a viale Padova. Se il Naviglio è l'acqua per gli orti, la ciclabile è l'aria per chi sopravvive in città: ciclisti della domenica per la gita fuori porta, ciclisti quotidiani che vanno a lavorare; mamme coi bimbi, ragazzi coi cani, podisti col fiatone. Tutti insieme e ognuno per sé che c'è spazio per tutti, mentre si arriva fino all'incrocio con viale Padova, all'altezza della casa degli Alpini di Crescenzago, e si vira a sinistra in modo deciso per via Idro fino a incrociare il Lambro.



A Cologno Monzese e Vimodrone la ciclabile corre di fianco ai prati coi giochi per bambini e alle cascine con le galline, che volendo sono più interessanti dei giochi. Gli spazi sono più ampi,

si rivede l'orizzonte si percepisce di essere all'inizio di un viaggio che è anche nella storia e nella cultura della Lombardia. Dall' altra sponda del Naviglio si specchiano le ville signorili dell'aristocrazia meneghina: Villa Cazzaniga e Villa Alari Visconti, già verso Cernusco, settecentesca "villa di delizia" mentre poi salendo si incontreranno Villa Borromeo e Villa Melzi d'Eril, dove ha soggiornato Leonardo da Vinci che il Naviglio lo ha studiato, dipinto, vissuto.

DA CASSINA DE' PECCHI A GORGONZOLA

A Cassina de' Pecchi la ciclabile divide qualche metro d'asfalto con la stazione della metropolitana, e questo potrebbe indurre nella tentazione di un ritorno comodo e veloce. Facile però resistere, perchè la linea verde corre di fianco con la ciclabile fino a Gessate, per cui vale la pena di spingersi un pochino più in là.

Fino a Gorgonzola per esempio, dove la pista si restringe proprio davanti a una curiosa costruzione di legno,



che sovrasta il Naviglio come un ponte ma è chiuso come un'abitazione, con finestre e vani abitativi all'interno e che collega villa Busca con un condominio privato. La curiosità di cercare l'accesso a questo edificio porta a scoprire uno splendido mosaico di una Madonna con Bambino, giusto qualche decina di metri a sinistra.



Tornando invece sulla ciclabile e attraversato il paese, si trova il grazioso terrazzino sul Naviglio del ristorante "La stazionetta", raggiungibile tramite un ponte pedonale, messo lì giusto perchè alle tentazioni non bisogna resistere, specie all'ora di pranzo.

Si oltrepassa Bellinzago e Inzago per trovare un altro luogo di ristoro che merita attenzione: è “Il buco”, trattoria di Gropello, dalle parti di Cassano d’Adda quindi a una ventina di chilometri da Milano. Fuori biciclette che danno fiducia, dentro un gruppo di giovani di una certa età. Dietro il banco la gentile signora Teresa assicura che la trattoria mantiene fede all’insegna e cucina rane, pesciolini e lumache; tanto in cucina ci va Angelo, il figlio.

DA GROPPELLO LA BELLEZZA NON HA FINE



Dopo Gropello, la ciclabile diventa così bella che fa paura. Sterrata, senza argini e senza luci, e anche di quella naturale ne arriva poca. E’ a filo del naviglio a sinistra e a pochi metri dall’Adda, giù a destra. E’ il Parco Adda nord: molto più bosco che prato, umidità, profumi di piante e versi di animali. Ma anche il silenzio. Pochi chilometri e poche persone dopo si arriva a Vaprio d’Adda.

A Vaprio si passa di fianco alla Casa del Custode delle Acque, la persona che regolava il sistema delle acque tra il fiume e il Naviglio e che riscuoteva i pagamenti. Ma questo è anche un punto di vista di una certa bellezza; da ispirare tra gli altri Bernardo Bellotto per le “quattro vedute di Vaprio e Canonica”. Anche Leonardo studiava e si ispirava da questo punto di vista – Villa Melzi d’Eril è a poca distanza- così che, nella recente ristrutturazione dell’edificio è stata inclusa la Galleria Interattiva Leonardo in Adda”.

DOVE NASCE IL NAVIGLIO

La pista ciclabile che era scomparsa per lasciare spazio alla strada, ricompare alla fine della salitella che si lascia alle spalle il ponte di Vaprio. E’ come il tratto precedente, brutta e selvatica, quindi bellissima, dipende dai punti di vista. E come prima ci sono anziani che passeggiano e ragazzi che corrono, perché sterrato non vuol dire per forza dismesso o dimenticato. E dopo qualche chilometro di bosco, cioè di paradiso, ecco Concesa, la frazione di Trezzo d’Adda dove nasce il Naviglio della Martesana. Osservato, sorvegliato ma anche protetto dal Santuario della Divina Maternità, il Naviglio nasce qui, nell’ultimo angolo a nord est della Provincia di Milano ma con l’aria fresca e la vegetazione profumata. La ciclabile passa a sinistra e prosegue stretta come un sentiero, a poca distanza dall’acqua ma con attenzione si può fare, e con un minimo sforzo si arriva alla diga sull’Adda, dove c’è il Castello Visconteo e la centrale idroelettrica Taccani.

Qui ci si può fermare “Al lavatoio”, che da tanti anni è una caffetteria wine bar, il primo di una serie di locali in prossimità della diga, a godersi la tranquillità di questo specchio d’acqua. Ma

la ciclabile continua, e come una dama che ha ritrovato il suo tempo, corre incontro ai cigni dell'Adda e al Naviglio di Paderno, fino alla manzoniana Lecco.³³

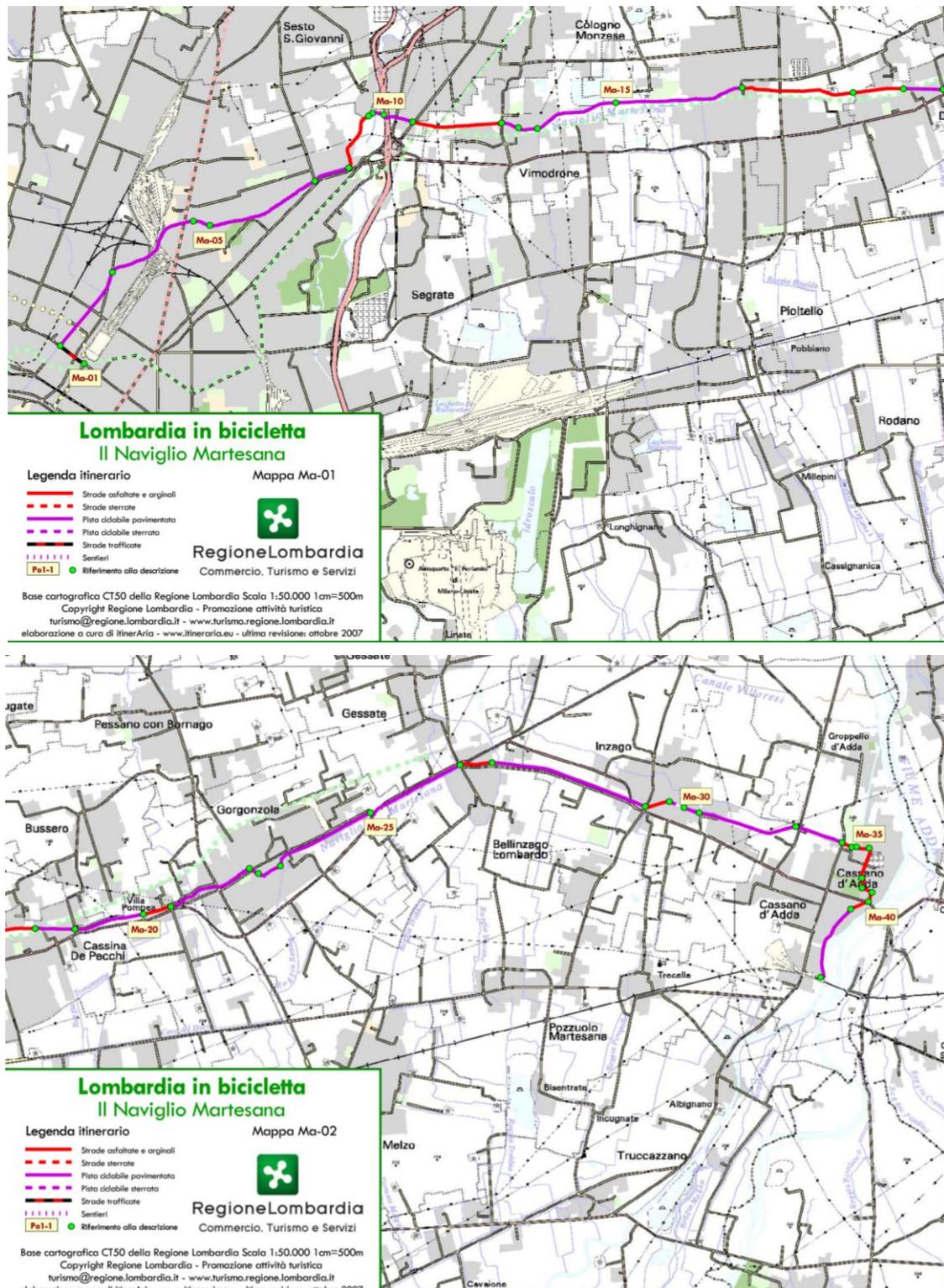


Fig. 4.2.3.1 e 4.2.3.2. Cartografia del tracciato pubblicata dalla Regione Lombardia³⁴

³³ Alessandro Avalli in <http://www.viagginbici.com/>

³⁴ www.turismo.regione.lombardia.it

L'IDROVIA DELLA MARTESANA

La Provincia di Milano offre, per una migliore fruizione di questo percorso, un'audiogiuda, pubblicata sul sito <http://www.visitamilano.it/>, dove si legge:

consiste in 15 narrazioni teatralizzate che raccontano alcune delle storie accadute lungo il Naviglio durante i secoli.

(...)

Le tappe sono indicate lungo il percorso e sulla mappa da appositi paletti segnava con l'indicazione del nome della fermata e della lettera corrispondente, via con l'indicazione del nome della fermata e della lettera corrispondente.

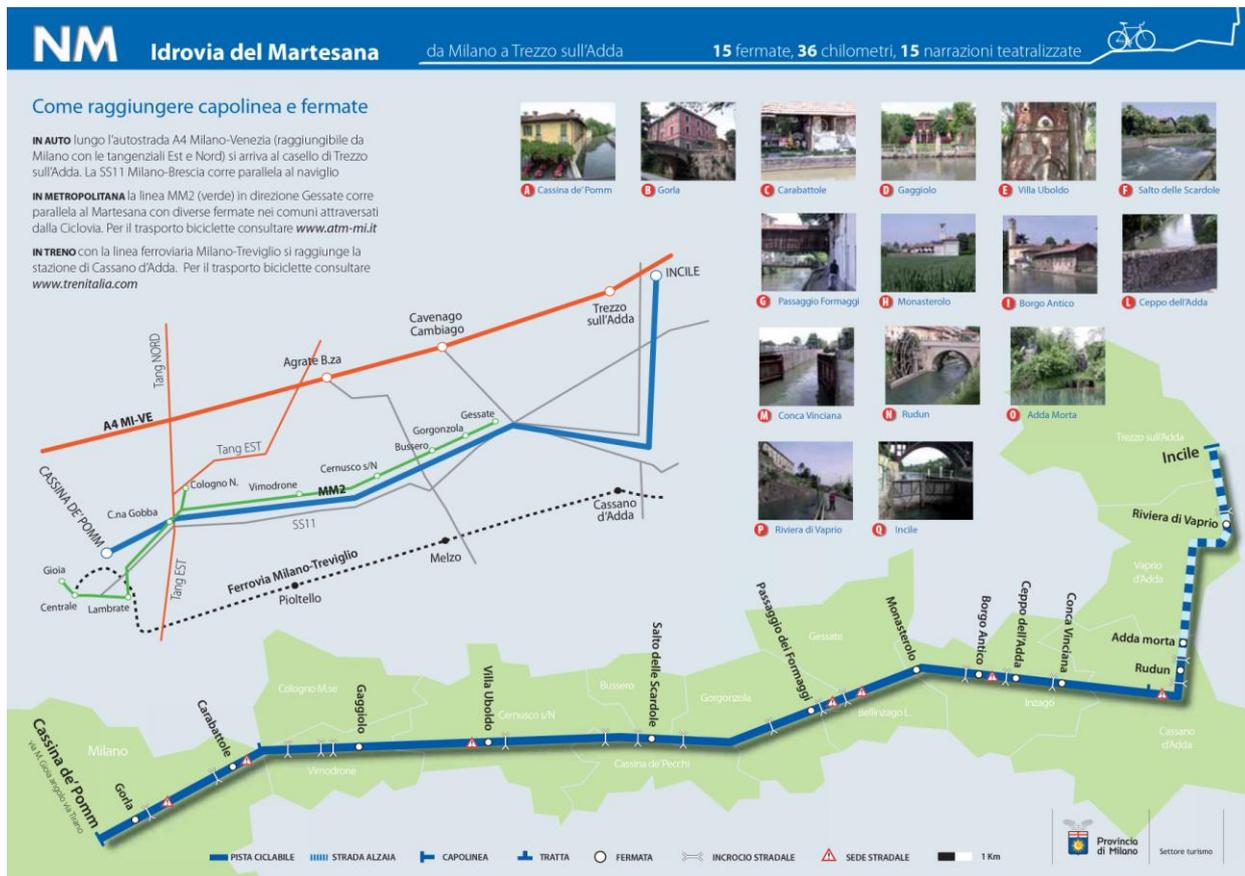


Fig. 4.2.3.3 Il tracciato dell'idrovia della Martesana con indicate le tappe per l'ascolto della guida³⁵

³⁵ <http://www.visitamilano.it/>

CONCLUSIONE CRITICA

Questa infrastruttura della mobilità lenta riveste un ruolo di particolare importanza, come testimoniano numerosi approfondimenti e descrizioni rintracciabili in internet su siti di appassionati di cicloturismo. Si tratta infatti di uno dei pochi tracciati di lunga percorrenza che attraversa un paesaggio storico e naturale di grande valore, a pochi passi dal capoluogo lombardo.

L'interesse suscitato da tale itinerario ha portato a numerosi studi del tracciato tra cui la tesi elaborata da F. Stucchi³⁶ e l'elaborato di C. Zanetti³⁷.

F. Stucchi nella presentazione del suo elaborato di tesi sulla ciclabile del Martesana, scrive:

*Al termine del lavoro è emerso come sia innanzitutto necessario riqualificare i percorsi esistenti, con uno sguardo particolare ai reali utilizzatori ed alla loro sicurezza, e prevedere la possibilità di creare una rete sovra comunale che permetta di raggiungere, valorizzandoli e rendendoli più accessibili, i luoghi di maggior interesse sia a livello turistico che a livello lavorativo e ricreativo così da creare una rete continua ed interconnessa agli altri mezzi di trasporto utilizzati quotidianamente. Oltre agli interventi di tipo strutturale, per risolvere le problematiche riscontrate, è consigliabile realizzare una serie di iniziative e progetti che attraggano nuovi utenti.*³⁸

ANALISI DEL TRACCIATO

Ad oggi sono già presenti dei progetti riguardanti questa greenway, tutti facenti riferimento a quanto indicato nel Piano d'Area Adda-Martesana, articolato dando voce al mondo dell'associazionismo e dei privati cittadini, istituendo come strumenti di supporto dei tavoli di discussione intercomunali, (...), comprendente la maggioranza dei comuni qui in esame.

Oltre alle linee guida tracciate all'interno del Piano, lo sviluppo sostenibile in questa parte di territorio può contare su iniziative facenti parte della programmazione sulla mobilità del Comune di Milano, come il progetto dei "Raggi Verdi" che, al suo interno, prevede già la ristrutturazione dell'alzaia del Naviglio, da semplice sedime ricoperto da un manto asfaltato a vero e proprio percorso ciclopedonale.

³⁶ Elaborato di tesi, F. STUCCHI, *Governo del territorio e mobilità sostenibile: la greenway del Naviglio Martesana*, Relatore Prof. F. PINTO, Anno Accademico 2009-2010, Facoltà di Ingegneria Edile – Architettura, Corso di laurea specialistica in Ingegneria Edile, Politecnico di Milano.

³⁷ <http://www.lablog.org.uk/>

³⁸ Elaborato di tesi, F. STUCCHI, *Governo del territorio e mobilità sostenibile*, cit. pag 7

Altri due progetti in corso che comprendono quest'area territoriale sono il progetto MiBici ed il progetto BikeMi. Sponsorizzati dal Comune di Milano in associazione rispettivamente con la Provincia e l'Azienda Trasporti Milanese, si prefiggono l'obiettivo di sviluppare un adeguato sistema di bikesharing riguardante non solo le stazioni ferroviarie e metropolitane del Capoluogo ma anche dell'hinterland.

Per concludere non bisogna dimenticare i PGT di alcuni comuni particolarmente virtuosi che, in autonomia, si stanno già muovendo per migliorare lo stato della mobilità ciclopedonale all'interno dei loro confini.

Partendo da questi presupposti l'elaborato ha cercato di studiare, attraverso l'analisi delle principali potenzialità e criticità dell'area, due aspetti ritenuti fondamentali:

- La struttura del percorso principale lungo il corso del Naviglio Martesana, individuandone le carenze e pensando a come trasformarlo in una vera e propria greenway.*
- Una rete di percorsi secondari cittadini, all'interno dei Comuni attraversati dal percorso principale, per collegare e sfruttare al meglio, in un'ottica di mobilità ciclopedonale, i principali centri di vita sociali, ricreativi e culturali del territorio.³⁹*

Il tragitto dell'alzaia della Martesana ad oggi è quasi completamente asfaltato. Per tutta la sua lunghezza, sia all'interno dei centri abitati che in campagna, si è già provveduto alla stesura di un manto che rendesse percorribile il tragitto e, in molte zone, sono state predisposte adeguate barriere di protezione sull'argine.

Tuttavia questo non è sufficiente, siamo molto lontani dal vero concetto di pista ciclabile, dotata di una larghezza specifica, di segnaletica, di adeguate infrastrutture illuminazioni.

Per questo è stato ritenuto necessario, risalendo dal comune di Vimodrone fino a Gropello d'Adda, individuare quelle che sono le criticità del percorso così come si presenta e nel farlo sono state riscontrate delle carenze che si ripetono spesso; esse sono:

- Zone di dissesto in cui il percorso non risulta nemmeno ricoperto d'asfalto e la percorrenza risulta difficoltosa se non con biciclette adeguate.*
- Tratti condivisi con il traffico veicolare in cui la sicurezza di ciclisti e pedoni non è garantita anche per la mancanza di segnaletica e suddivisione delle carreggiate.*
- Tratti di pista ciclopedonale con presenza di curve cieche o strettoie, alle volte improvvisate ed inoltre non segnalate che risultano pericolose per la sicurezza degli utenti.*

³⁹ Elaborato di tesi, F. STUCCHI, *Governo del territorio e mobilità sostenibile*, cit. pagg 127-128

- *Carenza, anche per distanze considerevoli, o inadeguatezza delle ringhiere che proteggono dalla caduta in acqua.*
- *Presenza di scarichi da fabbriche ed industrie direttamente nel Naviglio, a cielo aperto e in concomitanza con la ciclabile.*
- *Assenza quasi totale di illuminazione ogni qualvolta il percorso esce da un centro urbano, fatta eccezione per i brevi tratti che corrono paralleli a grandi arterie stradali.*⁴⁰

Innanzitutto sarebbe perciò necessario riqualificare le piste esistenti, rispettando le esigenze di quelli che sono i reali utilizzatori dei tracciati, e tentando di creare una rete sovra comunale, che permetta di raggiungere in sicurezza i luoghi di maggior interesse, sia a livello turistico, che per quanto riguarda i normali spostamenti quotidiani, così come voluto dal progetto Bici Plan esposto nel precedente capitolo.

Come primo intervento sarebbe molto utile realizzare una strategia mirata a garantire la possibilità di interscambio tra le diverse modalità di spostamento, anche con progetti di bike sharing. In questo modo anche chi deve percorrere lunghe distanze può disporre di una combinazione di mezzi privati e pubblici per giungere a destinazione.

L'incentivo all'uso della bicicletta quale mezzo di trasporto privilegiato anche per lo spostamento casa-lavoro, casa-scuola, sfruttando la rete esistente ed implementandola, porterebbe a lungo andare vantaggi a livello ambientale e di congestione stradale.

La disponibilità di percorsi attrezzati di tipo ciclopedonale permette inoltre di incrementare l'aspetto turistico del territorio.

Da quanto esaminato sono emerse una serie di problematiche a cui il percorso che costeggia il Naviglio della Martesana deve necessariamente sopperire per essere pienamente vivibile ed utilizzabile da una fascia sempre più ampia di utenti.

Risulta chiaro come prima cosa che il percorso principale dovrà essere ricostruito secondo dei criteri specifici. Essi dovranno riguardare tutta la sezione del percorso che sarà adeguata a quanto previsto dalle normative in termini di ampiezza, sicurezza, segnaletica ed illuminazione.

Per quanto riguarda la tipologia da adottare essa sarà variabile, in base al tratto, a seconda che ci si trovi in ambito extraurbano o all'interno dei centri abitati in cui, allo stesso modo, è necessario differenziare il progetto in base al tessuto urbano attraversato.

⁴⁰ Elaborato di tesi, F. STUCCHI, *Governo del territorio e mobilità sostenibile*, cit. pagg 128-129

All'interno di ogni comune sono inoltre presenti dei poli attrattivi che necessitano di essere collegati tra di loro ed al percorso principale così da renderli fruibili al meglio da parte dell'utenza cittadina e degli utenti esterni.

Per maggiori approfondimenti su interventi specifici da apportare al tracciato e alla sua rete secondaria si rimanda all'elaborato di tesi di F.Stucchi.

4.2.4 RIQUALIFICAZIONE URBANA E TERRITORIALE DEGLI AMBITI PROSSIMI ALLE STAZIONI M2 LUNGO L'ASTA DEL MARTESANA



Fig. 4.2.4.1 Inquadramento dell'area oggetto di intervento⁴¹

PREMESSA E QUADRO STRATEGICO

Questo studio e proposta di riqualificazione nasce come approfondimento del progetto *La linea verde: ripensare la metropolitana e la ferrovia al servizio del territorio*, risultato tra le 10 proposte vincitrici del Bando per idee progettuali promosso dal Piano Strategico *Città di Città* della Provincia di Milano.

Promosso dal Comune di Gorgonzola, d'intesa con gli altri comuni del Tavolo Martesana-Adda, il progetto si propone, sulla base della precisa individuazione delle presenza di opportunità territoriali collocate negli ambiti circostanti i nodi di interscambio corrispondenti alle stazioni della metropolitana, di verificare la fattibilità di politiche di recupero e valorizzazione delle aree in prossimità dei nodi di interscambio (attività strategiche, servizi, etc...), considerando la loro trasformazione come occasione di riqualificazione urbana, territoriale, ambientale e come volano di generazione di provvista economica per il recupero delle stazioni e il miglioramento delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità.

L'attività è stata articolata in due fasi.

In una prima fase si è cercato di ricostruire il quadro conoscitivo di riferimento, con particolare attenzione alle potenzialità territoriali disponibili lungo la fascia territoriale attraversata dalla linea M2 e del Naviglio Martesana. L'ambito è stato analizzato attraverso la redazione di

⁴¹ Rapporto conclusivo del workshop, *Riqualificazione urbana e territoriale degli ambiti prossimi alle stazioni M2 lungo l'asta della Martesana* del maggio 2009, a cura del Centro Studi PIM, Milano. Pubblicato sul sito del centro studi PIM: <http://www.pim.mi.it/m2.html>, pag. 1

schede sintetiche suddivise per comune, attraverso la mappatura delle potenzialità territoriali, attraverso la lettura e interpretazione delle progettualità locali emergenti, attraverso la definizione di temi progettuali da verificare attraverso un confronto con gli attori locali.

Questa fase ha portato alla redazione del documento "Riqualificazione urbana e territoriale degli ambiti prossimi alla stazione M2 lungo l'asta della Martesana. Quadro ricognitivo" (maggio 2008).

La seconda fase si è invece incaricata di verificare la disponibilità da parte degli attori ad attuare il processo di valorizzazione territoriale (attraverso una serie di colloqui e incontri); di attivare un vero e proprio "tavolo di confronto" tra gli attori individuati; di definire gli strumenti e le procedure che possono essere avviate per l'attuazione di tutti i processi; di individuare le fonti di finanziamento attivabili; di redigere una bozza di protocollo di intesa.

Questa fase ha portato alla redazione del documento "Riqualificazione urbana e territoriale degli ambiti prossimi alla stazione M2 lungo l'asta della Martesana. Temi progettuali" (aprile 2009).⁴²



Fig. 4.2.4.2 Schema delle strategie su Milano⁴³

⁴² Rapporto conclusivo del workshop, *Riqualificazione urbana e territoriale degli ambiti prossimi alle stazioni M2 lungo l'asta della Martesana* cit. pagg. 5-6

⁴³ *Ibidem*, pag. 7

Osservando il comparto Est Milano alla luce di uno sguardo più ampio, volto ad intercettare le dinamiche e le strategie di sviluppo di carattere metropolitano insieme ai differenti processi di sviluppo urbanistico e infrastrutturali in atto e programmati, si possono rilevare trade-off evidenti.

Da una parte, infatti, l'Est Milanese è stato interessato durante gli ultimi 15-20 anni da tassi di variazione di popolazione e addetti molto elevati, inserendosi cos' a pieno titolo entro una delle direttrici più dinamiche a scala metropolitana-regionale.

Dall'altra, al netto di alcuni grandi progetti infrastrutturali (Tangenziale Est Esterna, BreBeMi, Pedemontana più a nord), si è assistito alla messa in campo di progetti e in diversi casi di concrete realizzazione, in larga misura promossi da attori pubblici o quasi - pubblici, finalizzati al rafforzamento del sistema economico metropolitano, al rafforzamento del sistema infrastrutturale (...) e alla dotazione di grandi servizi (...): tali progetti (...) hanno puntato alla trasformazione di vaste porzioni di tessuto urbanizzato consolidato, attraverso l'insediamento di grandi funzioni o la sostituzione con altre più innovative e strategiche.

La divergenza tra dinamiche socio-economiche e grandi progetti territoriali restituisce dunque l'immagine di un "territorio in tensione". Tale divaricazione, se non consapevolmente governata, potrà dar luogo, in prospettiva, a rinnovati squilibri nell'assetto territoriale metropolitano.⁴⁴

Dalle analisi effettuate e dalle interlocuzioni intervenute con gli attori locali emerge dunque chiara l'immagine di un territorio in movimento sul quale insistono - e in parte sono stati attuati negli ultimi anni -una moltitudine di progetti di piccola e media scala che per dispiegare pienamente i loro effetti di sviluppo hanno bisogno, da una parte, di essere "illuminati" da una consapevole strategia territoriale che ne governi le logiche insediative e funzionali, insieme alle relazioni con il territorio e, dall'altra, di riordinare il proprio sviluppo, incardinandolo a selezionati e rilevanti progetti territoriali appoggiati sui punti di massima accessibilità ovvero sui principali nodi di interscambio ferro-gomma.

In altri termini, emerge forte la domanda di "governo delle trasformazioni" attraverso la definizione di una strategia di sviluppo condivisa in grado di coordinare le trasformazioni territoriali e di selezionare e organizzare le funzioni insediabili/insediate, oltre ad interfacciarsi con le dinamiche di sviluppo di scala vasta in modo da garantire elevati livelli di competitività e attrattività territoriale.

⁴⁴ Rapporto conclusivo del workshop, *Riqualficazione urbana e territoriale degli ambiti prossimi alle stazioni M2 lungo l'asta della Martesana* cit. pag. 7

*Entro questo quadro di riferimento, lo strumento più maturo messo in campo dalle Amministrazioni locali è sicuramente rappresentato dal Piano d'area Martesana-Adda. Nella visione di futuro proposta dal Piano, il Martesana-Adda sarà un territorio che si vuole “pensare come una città”, in cui dunque “ci si muove”, “in cui e di cui ci si sente cittadini”, “che investe sull’abitabilità” e che punta alla “produzione di qualità”.*⁴⁵

AMBITI STRATEGICI

Dati di progetto:

6+1 COMUNI

Vimodrone, Cernusco Sul Naviglio, Cassina de Pecchi, Bussero, Gorgonzola, Gessate + Milano

10 STAZIONE M2

M2 Vimodrone, M2 C.na Burrone, M2 Cernusco Sul Naviglio, M2 Villa Fiorita, M2 Cassina de Pecchi, M2 Bussero, M2 Villa Pompea, M2 Gorgonzola, M2 C.na Antonietta, M2 Gessate

15 KM LUNGHEZZA TRACCIATO

1.300.000 MQ circa (ad esclusione dell’area D3 del Comune di Gorgonzola) ST AMBITI STRATEGICI

Gli ambiti di rilevanza strategica individuati contano una superficie territoriale complessiva di 3.160.000 mq, di cui circa 1.300.000 mq si distribuiscono su 46 aree ricadenti nel territorio di 6 differenti Comuni. Dal punto di vista delle proprietà delle aree risulta particolarmente interessante il dato che ben 11 ambiti d’intervento sono di proprietà del Comune di Milano, per una superficie complessiva di 262.000 mq (pari a circa il 20% del totale, esclusa l’area D3 di Gorgonzola). Le aree di proprietà privata risultano essere 13, per una superficie complessiva di 566.565 mq (pari al 41% del totale, esclusa l’area D3 di Gorgonzola).

Di particolare importanza risultano essere 14 aree dove la proprietà è mista tra soggetti pubblici e privati. Tali ambiti rappresentano il 29% della superficie territoriale totale (398.600 mq).

*Una nota particolare merita l’area a nord della metropolitana ricadente nel Comune di Gorgonzola, con una superficie territoriale complessiva di circa 1.800.000 mq, destinata dal PRG non più vigente “zona D3 – Riserva territoriale” e inserita negli ambiti strategici di rilevanza sovra comunale dal PTCP vigente.*⁴⁶

⁴⁵ Rapporto conclusivo del workshop, *Riqualificazione urbana e territoriale degli ambiti prossimi alle stazioni M2 lungo l’asta della Martesana* cit. pag. 19

⁴⁶ Ibidem pag. 20

IL RECUPERO DELLE STAZIONI COME PROGETTO DI VALORIZZAZIONE TERRITORIALE

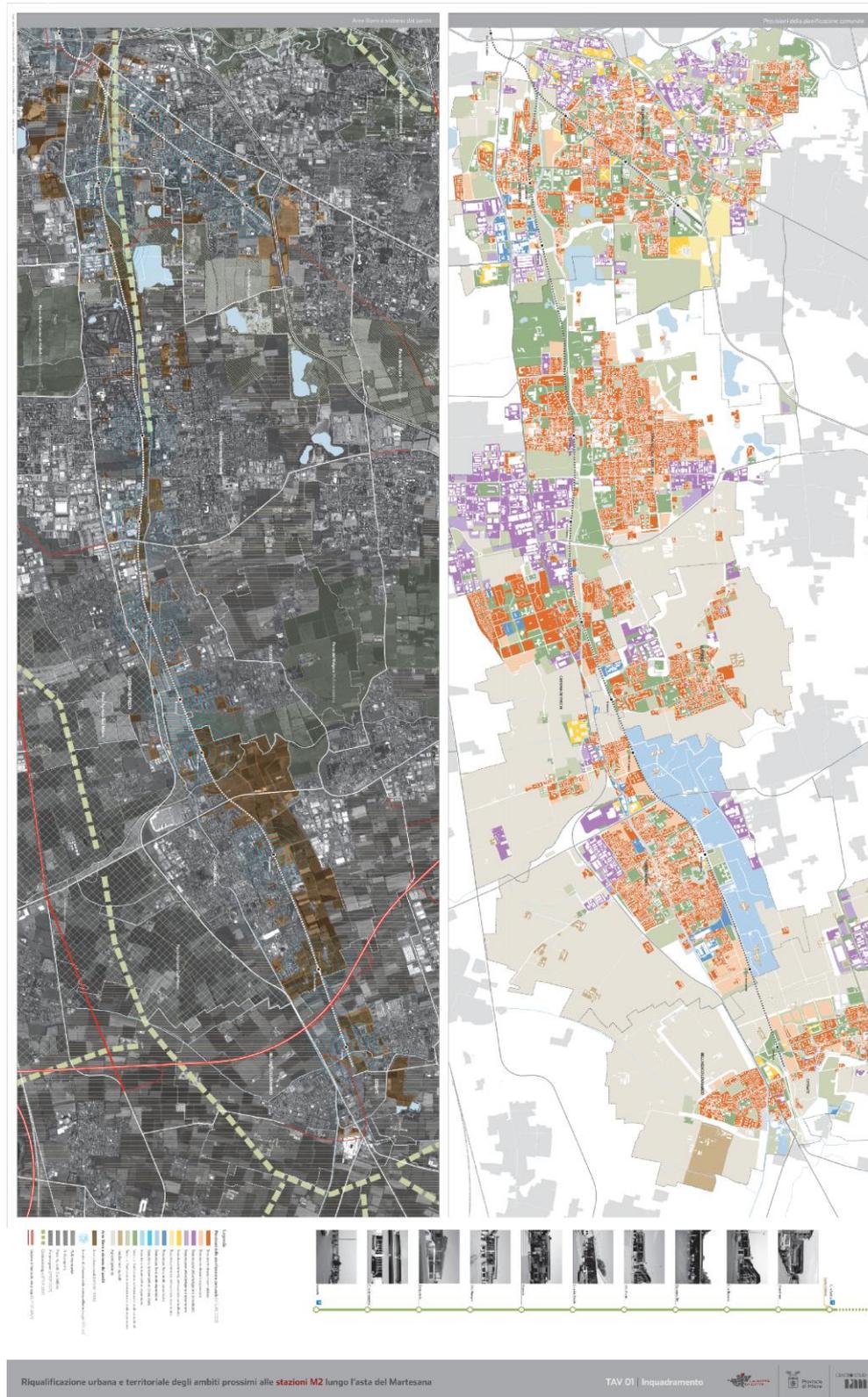


Fig. 4.2.4.3 Inquadramento del progetto, tav. 01⁴⁷

⁴⁷ Rapporto conclusivo del workshop, *Riqualificazione urbana e territoriale degli ambiti prossimi alle stazioni M2 lungo l'asta della Martesana* cit. Allegato, TAV. 01

Domanda del territorio

Dalla lettura dei dati e delle informazioni provenienti da piani, progetti e fonti diverse, riportate nelle schede precedentemente illustrate, e dalle indagini e dalle interviste con amministratori locali, tecnici dei singoli comuni e testimoni privilegiati, è possibile definire un primo quadro di temi di sviluppo di interesse sovralocale emergenti:

*- il **recupero architettonico e funzionale delle stazioni**, l'abbattimento delle barriere architettoniche e l'insediamento di funzioni e servizi in modo da trasformare le stazioni in vere e proprie centralità urbane;*

*- la **riqualificazione dell'intorno stazione** attraverso la riorganizzazione degli accessi, l'incentivazione all'insediamento di attività commerciali di vicinato e servizi di livello locale, interventi di arredo urbano, ecc.;*

*- il recupero delle **emergenze storico-architettoniche** (principalmente manufatti agricoli) destinandole a funzioni di servizio locale e sovralocale;*

*- specie per gli ambiti prossimi al corso del Naviglio, vengono proposti interventi di mitigazione e ambientazione che, letti alla luce di uno sguardo più ampio, potrebbero rappresentare elementi per la **creazione di un parco lineare intercomunale lungo il Naviglio Martesana**, anche attraverso lo sviluppo di una rete di percorsi ciclopedonali in grado di interconnettere tra loro i centri storici, i luoghi della cultura e le attrezzature per lo sport e il tempo libero con i Plis limitrofi e il Parco Agricolo Sud Milano;*

*- il potenziamento e la creazione di **aree di interscambio modale ferro-gomma** attraverso la realizzazione di parcheggi multipiano, la riorganizzazione dei parcheggi a raso e della viabilità locale, con lo scopo di aumentare l'accessibilità alle stazioni, specie nei casi dove si registrano elevati livelli di sottoutilizzo (Villa Pompea e C.na Antonietta) e la loro integrazione rispetto al **sistema dei trasporti pubblici locali**;*

*- la promozione di interventi di espansione residenziale improntati **all'applicazione dei principi dell'autosostenibilità energetica**, attraverso l'utilizzo di materiali edilizi innovativi e ambientalmente compatibili, attraverso la sperimentazione di nuove tecnologie per la produzione ed il recupero dell'energia solare e termica;*

*- la tendenza, nelle politiche di sviluppo locale, al voler candidare alcune di queste aree quali ambiti per il **decentramento di poli universitari**, oltre alla realizzazione di servizi, spazi e residenze ad uso degli studenti e dei docenti (residenze temporanee, laboratori di ricerca, biblioteche, impianti per le attività sportive, ecc);*

- la creazione di un **polo tecnologico** attraverso la realizzazione di strutture direzionali e terziarie, vista l'alta concentrazione di aziende multinazionali nel campo delle ICT (Samsung, Hp, Nokia, ecc);
- la localizzazione di **strutture ricettivo-alberghiere** a supporto delle aziende localizzate nell'area e in previsione di Expo 2015, dotate di elevati livelli di accessibilità grazie alla presenza della metropolitana e agli effetti delle previsioni dei progetti infrastrutturali per l'intero settore est metropolitano;
- l'insediamento nelle aree contermini alle stazioni di **servizi di rilevanza sovracomunale**;
- la destinazione di alcune aree ad **edilizia sociale e temporanea**, in risposta al fabbisogno abitativo emergente di provenienza locale ed extralocale.⁴⁸

Linee guida per programmi e progetti

Alla luce di tali domande espresse dal territorio, acquistano particolare rilevanza quattro assi tematici utili ai fini della definizione di una strategia comune per l'ambito analizzato, che guardi alle dinamiche di trasformazione metropolitana in atto:⁴⁹

- a) Valorizzazione ambientale e fruizione degli spazi aperti.
- b) Il sistema insediativo: abitazioni, ricettività e servizi.
- c) Il sistema della mobilità e del trasporto pubblico locale.
- d) Il sistema del sapere, della cultura e della ricerca.

Procedure, strumenti e fonti di finanziamento

Uno degli obiettivi raggiungibili da questo progetto potrà essere la sperimentazione di forme di perequazione intercomunale a sostegno della localizzazione di funzioni strategiche negli ambiti d'intervento individuati dallo studio. Diventa quindi fondamentale una gerarchizzazione delle aree in esame con lo scopo di individuare tra esse le più idonee. Tale strategia vuole dare una continuità alle indicazioni contenute dal Piano d'Area Adda-Martesana (...).

A tale fine si propone la costituzione di un "ufficio di piano sul territorio" composto dai responsabili comunali di settore ed in grado di relazionarsi con le strutture tecniche di supporto

⁴⁸ Rapporto conclusivo del workshop, *Riqualficazione urbana e territoriale degli ambiti prossimi alle stazioni M2 lungo l'asta della Martesana* cit. pag. 45

⁴⁹ Ibidem, pag. 46

e con le società attrici di progetti pubblici. E' possibile, in proposito, ipotizzare di alimentare un fondo intercomunale da destinare agli interventi di recupero delle stazioni (...).⁵⁰

LA RETE DEGLI ATTORI

Il progetto prevede una cabina di regia formata da :

- a) PROVINCIA DI MILANO;
- b) COMUNI DI VIMODRONE, CERNUSCO SUL NAVIGLIO, CASSINA DE PECCHI, BUSSERO, GORGONZOLA, GESSATE;
- c) COMUNE DI MILANO.

La cabina di regia che vede come soggetti capofila i Comuni di Gorgonzola e Cernusco Sul Naviglio, avrà il compito di presiedere il tavolo di confronto intercomunale, il quale nasce con l'obiettivo di monitorare le fasi di avanzamento del lavoro, valutare gli atti di pianificazione/programmazione territoriale, coordinare le relazioni con progetti di rilevanza sovra comunale ricadenti sul territorio ed individuare temi e idee progettuali di interesse strategico.

Centro Studi PIM e Milano Metropoli Agenzia di Sviluppo sono i due soggetti che offriranno supporto tecnico al progetto.

La cabina di regia inoltre dovrà interfacciarsi con soggetti direttamente o indirettamente interessati alla riqualificazione delle stazioni delle linee M2 e alla trasformazione delle aree strategiche d'intervento individuate dal progetto.⁵¹

SCHEDE SINTETICHE DI RIQUALIFICAZIONE URBANA E TERRITORIALE

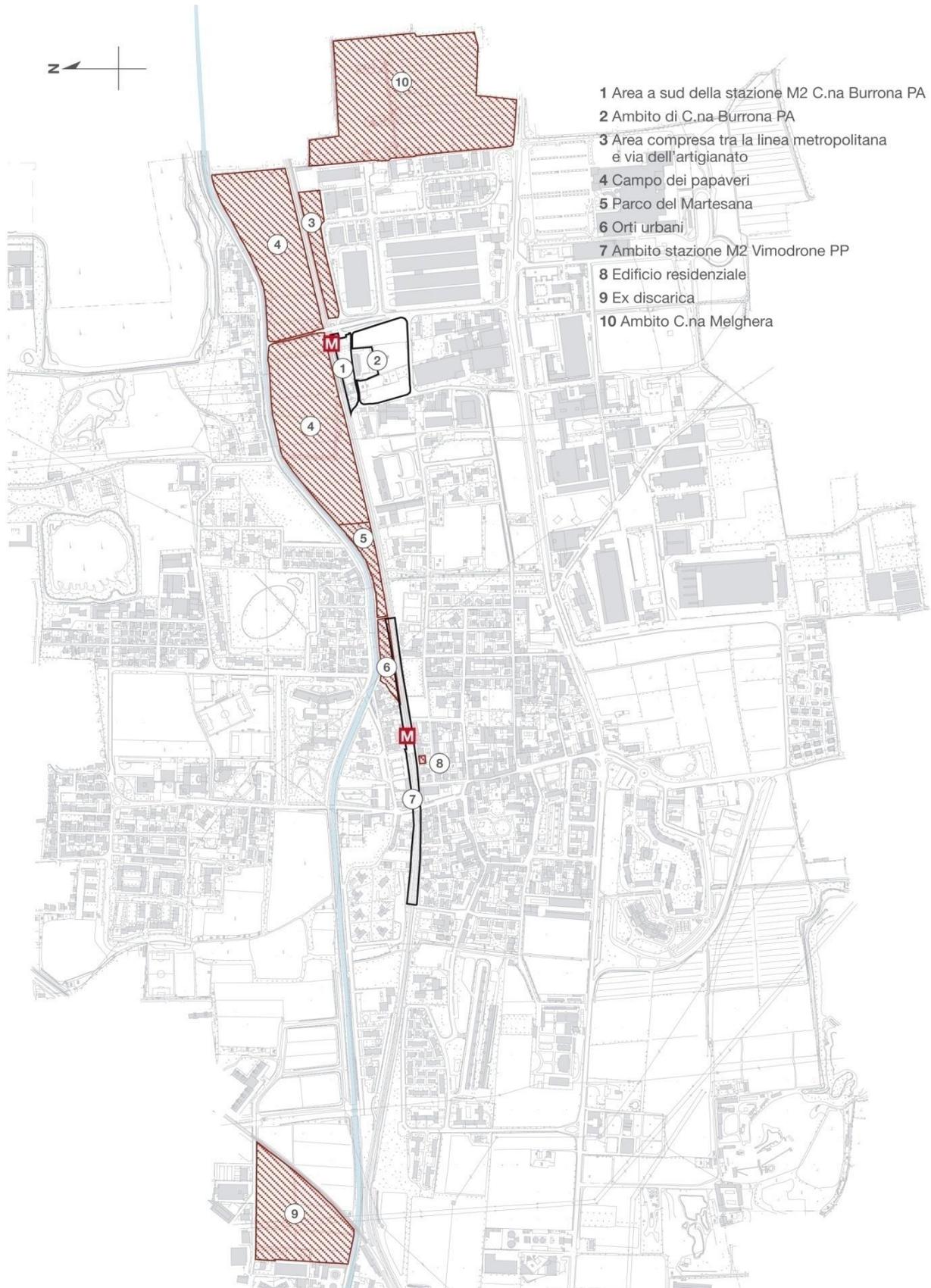
Di seguito riportiamo una scheda esempio di riqualificazione urbana e territoriale, di quelle allegate al documento in oggetto.

Per maggiori approfondimenti su tutti gli ambiti studiati si rimanda al rapporto conclusivo sull'intervento di riqualificazione della linea M2.

⁵⁰ Rapporto conclusivo del workshop, *Riqualificazione urbana e territoriale degli ambiti prossimi alle stazioni M2 lungo l'asta della Martesana* cit. pag. 50

⁵¹ Ibidem, pag. 49

Comune di VIMODRONE



1 INQUADRAMENTO

Nel comune di Vimodrone sono presenti due stazioni della linea M2, localizzate: una in posizione centrale (M2 Vimodrone), l'altra all'estremità orientale del territorio comunale (M2 C.na Burrona). La linea metropolitana e il corso del naviglio Martesana dividono il territorio comunale in tre porzioni di difficile interconnessione: quella compresa tra la linea infrastrutturale e il naviglio caratterizzata dalla presenza del corso d'acqua e da un tessuto edilizio rado; quella ancora più a nord caratterizzata da un tessuto urbanizzato a prevalente carattere residenziale misto a servizi, interessata negli ultimi anni da uno dei maggiori interventi di espansione edilizia di questa porzione di territorio metropolitano (il comparto di espansione edilizia nord-ovest) in fase di completamento, e dalla presenza di servizi di livello comunale; la porzione di territorio a sud della metropolitana, caratterizzata da un tessuto urbanizzato a prevalente carattere residenziale storico, interrotto dalla presenza della SS11 Padana Superiore.

2 STAZIONE

Le stazioni, tipologicamente differenti, sono accomunate da caratteristiche architettoniche e funzionali non adatte al soddisfacimento dell'utenza, il non rispetto della normativa in materia di abbattimento delle barriere architettoniche, oltre alla necessità di aumentare l'offerta di spazi per la sosta favorendo l'interscambio ferro-gomma.

M2 Vimodrone: incastonata nel tessuto edilizio storico, è una stazione a ponte, il piano del ferro è in trincea profonda, il piano banchine è 2 metri sotto il piano campagna. L'accesso a sud verso il centro è in via Turati, mentre a nord si accede direttamente al parcheggio (114 posti auto) su via Dante. Sul lato sud della stazione sono presenti altri due parcheggi situati in via Giovanni XXIII (circa 100 posti auto) e in via Cadorna (circa 100 posti auto). Tutti i parcheggi sono gratuiti. La stazione e l'area binari sono di proprietà del Comune di Milano.

M2 C.na Burrona: stazione aperta con mezzanino laterale, posizionata in posizione est rispetto al centro della città. L'accesso principale alla stazione è dall'area parcheggio a sud su via della Burrona (circa 70 posti auto). La stazione, il piano binari e il parcheggio sono di proprietà del Comune di Milano.



3 AMBITI DI RILEVANZA STRATEGICA



4 PIANIFICAZIONE

Il Comune è dotato di PRG, approvato nel 1999.

È stato avviato il procedimento per la redazione del PGT ex LR 12/2005.

Vincolo di tutela paesaggistica del naviglio della Martesana D.Lgs. 42/2004.

PTC del Parco Locale di Interesse Sovracomunale - PLIS Parco Est delle Cave.

PTCP della Provincia di Milano, adeguamento alla ex LR 12/2005.

5 DATI

Numero stazioni M2: 2

Lunghezza rete metropolitana comunale: 2,5km

Spostamenti per motivi di lavoro e studio: 5.505

Pendolari su Milano: 3.499 (64%)

M2 Vimodrone
Utenti tornellati in ingresso: 2.680 passaggi/giorno
dalle 6.00 alle 9.00: 1.240 passaggi
ora di punta: 670 passaggi

M2 C.na Burrona
Utenti tornellati in ingresso: 1.340 passaggi/giorno
dalle 6.00 alle 9.00: 200 passaggi
ora di punta: 110 passaggi

Superficie totale ambiti di rilevanza strategica: 327.000 mq

Fig. 4.2.4.4- 4.2.4.5 Sintesi del progetto sulle stazioni di Vimodrone⁵²

⁵² Rapporto conclusivo del workshop, *Riqualificazione urbana e territoriale degli ambiti prossimi alle stazioni M2 lungo l'asta della Martesana* cit. pagg. 22-23

CONCLUSIONE CRITICA

Il processo decisionale che porterà al progetto di riqualificazione delle stazioni della linea M2 e delle aree contermini può essere visto come l'occasione per il consolidamento di un'identità territoriale legata ad un modello di sviluppo che segue le storiche direttrici infrastrutturali di questo territorio: il naviglio del Martesana, la strada statale 11 Padana Superiore e la linea M2. Se da un lato i tavoli di lavoro del Piano d'Area Adda-Martesana hanno previsto una concertazione intercomunale per fasce nord-sud, d'altra parte questo progetto permette la messa in relazione di Comuni non contermini, disposti su di un asse est-ovest e che presentano problematiche di sviluppo territoriale simili perché strettamente legate ai flussi di spostamento sulle direttrici infrastrutturali sopraccitate.

Da questa considerazione ne consegue che un elemento prioritario in termini di progettualità locale e sovralocale dovrà essere la ridefinizione dei nodi d'interscambio ferro-gomma, prima fra tutti l'area a servizio dello svincolo di progetto della TEM localizzato a cavallo tra i Comuni di Gorgonzola e Gessate.

I nodi d'interscambio dovranno configurarsi come spazi polifunzionali, dove l'utente potrà usufruire di facilities e servizi non strettamente legati al tema della mobilità. In questa ottica l'area di interscambio modale si trasforma da un nodo di una rete infrastrutturale ad un punto di attrazione territoriale al fine di offrire servizi, spazi del commercio, luoghi di intrattenimento e anche spazi per il lavoro.

La trasformazione delle aree limitrofe alle stazioni della M2 e il ripensamento degli ambiti d'intervento individuati da questo studio dovranno essere intese come operazioni di riqualificazione urbana da implementare secondo un processo incrementale, ovvero riconoscendo tali aree come parti della città esistente, integrandole sia dal punto di vista viabilistico che funzionale. La necessità di ragionare per "parti" e non per "grandi comparti" deriva dal fatto che in passato questa seconda modalità di intendere la trasformazione del territorio non ha portato a risultati concreti, viste le grandi dimensioni e la frammentazione dei proprietari di alcune aree d'intervento individuate.

Se sarà volontà dei Comuni firmatari del Protocollo d'Intesa, potrà prefigurarsi uno scenario di sviluppo condiviso che troverà una sua attuazione grazie a logiche di perequazione intercomunale, concentrando la localizzazione di servizi di rango metropolitano in ambiti di intervento privilegiati per quanto riguarda l'accessibilità e la qualità dell'intorno urbano.⁵³

⁵³ Rapporto conclusivo del workshop, *Riqualificazione urbana e territoriale degli ambiti prossimi alle stazioni M2 lungo l'asta della Martesana* cit. pag. 51

Tra gli aspetti positivi di questo progetto c'è da sottolineare il coinvolgimento degli attori locali all'interno del processo decisionale. Infatti l'intervento analizzato nasce da una conferenza intercomunale nella quale le amministrazioni coinvolte potevano esprimere le proprie esigenze specifiche.

Tuttavia gli interventi proposti a questo tavolo non sono stati realizzati, per mancanza di accordi concreti tra gli attori coinvolti, in particolare tra le amministrazioni locali e l'ATM, proprietaria degli edifici delle stazioni della metropolitana.

Infatti dal 2009 ad oggi non sono ancora state messe in opera le tematiche e gli interventi posti come prioritari.

Sul tema della riqualificazione delle stazioni e degli spazi adiacenti alla linea M2 della metropolitana milanese è stato redatto un interessante elaborato di tesi, di A. Abbruzzese, nell'A.A. 2010-2011, che affronta il progetto di rifacimento delle stazioni di Vimodrone.⁵⁴

La tesi affronta il tema del trasporto pubblico metropolitano e del ruolo che il progetto del "trasporto sotterraneo" può avere nella città contemporanea. La metropolitana è il principale mezzo di trasporto pubblico locale, da sempre elemento necessario nell'organizzazione territoriale di un luogo.

La costruzione di questa infrastruttura ha spesso portato fenomeni di degrado, soprattutto quando la metropolitana era considerata esclusivamente un sistema efficiente di trasporto, con una forte impostazione tecnicista.

Oggi le stazioni della metropolitana e lo spazio pubblico legato alla mobilità, vengono sempre più considerati luoghi di relazione e di eccellenza nell'ambito urbano. I numerosi progetti e realizzazioni di questi anni mostrano come sia possibile coniugare forma tecnica e forma urbana, valutando, prima di tutto, le architetture del trasporto nel loro rapporto con l'ambiente.

(...)

Il lavoro di tesi nasce da una reale necessità, espressa dall'Amministrazione comunale, di riqualificare le stazioni della linea M2 milanese, Vimodrone e C.na Burrone, site nel comune di Vimodrone, attraverso l'ammodernamento delle stesse e il superamento delle barriere architettoniche.

⁵⁴ Tesi: ANGELA ABRUZZESE, *La "linea verde" incontra. Progetto di riqualificazione delle stazioni extraurbane della linea M2 e del sistema degli spazi pubblici nel comune di Vimodrone*, Relatore Prof. Matteo GAMBARO, Anno Accademico 2010-2011, Politecnico di Milano, Scuola di Architettura e Società, Corso di Laurea Magistrale in Architettura.

Il risultato è una proposta progettuale che, a partire dalla riqualificazione delle stazioni, riorganizza e ridisegna una parte di territorio, restituendo lo spazio pubblico alla città e ai suoi cittadini.

La trattazione parte da un'analisi del contesto, l'hinterland milanese, e delle trasformazioni in atto e future che lo interessano.

Viene posta l'attenzione in particolare su quei progetti che avranno rilevanza su tutto il territorio metropolitano milanese, dai progetti di nuove infrastrutture alle possibilità di rinnovo e sviluppo indotte da un evento internazionale quale l'Expo 2015, per poi affrontare nello specifico gli obiettivi fondamentali preposti dal nuovo PGT del comune di Vimodrone.

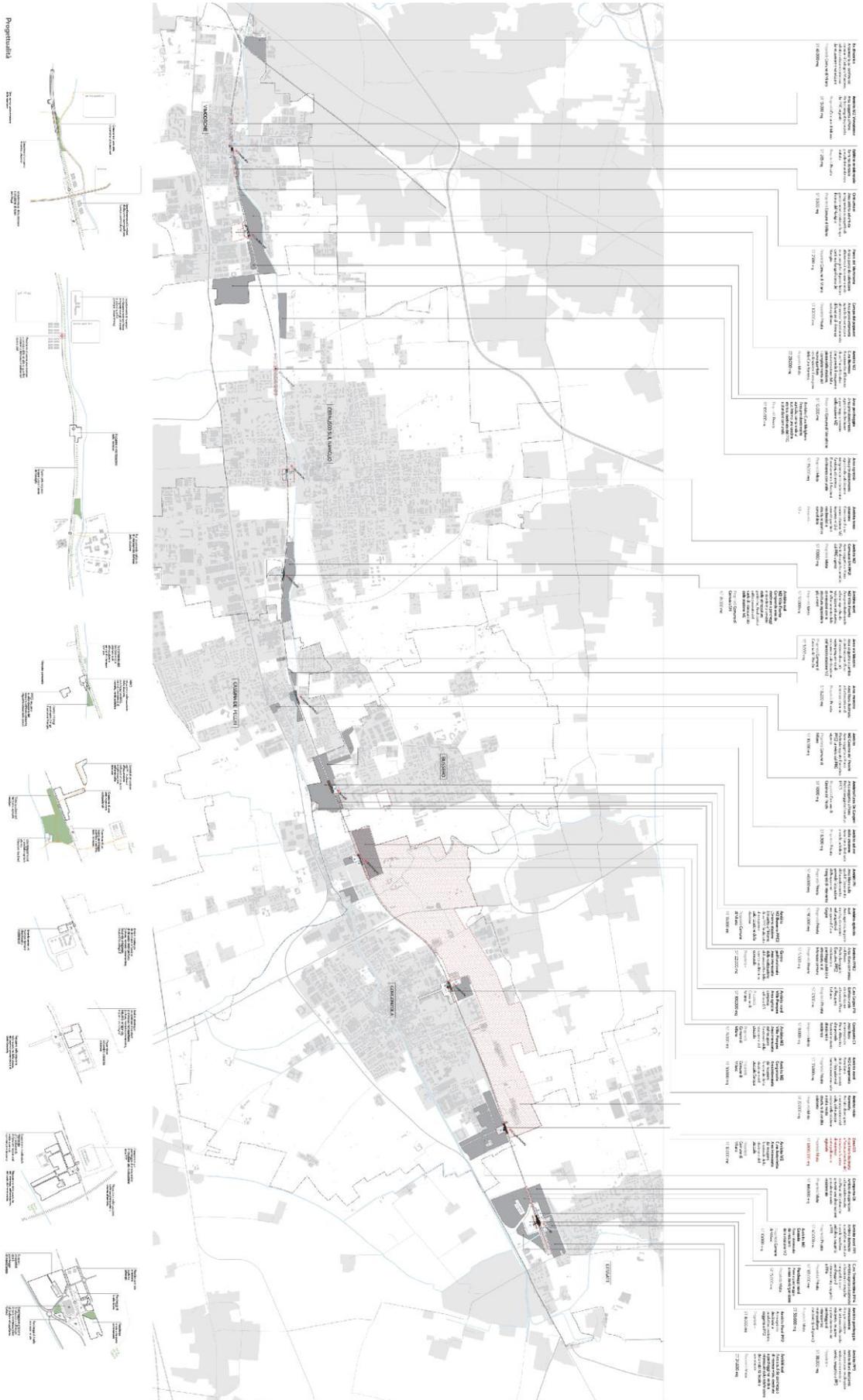
(...)

Obiettivo principale la creazione di nuove centralità per il comune di Vimodrone attraverso il recupero delle due stazioni della metropolitana, con il superamento delle barriere architettoniche, e l'inserimento di nuovi servizi. Conseguenza diretta la creazione di uno spazio pubblico continuo, un sistema di piazze e percorsi che colleghi i due importanti nodi di interscambio, trasformandoli da luoghi di transito a luoghi dell'incontro, luoghi di riferimento e di ritrovo per la cittadinanza.

L'intervento comprende quindi la riorganizzazione del sistema viabilistico di accesso alle aree di progetto; la redistribuzione delle aree adibite a parcheggio, con la realizzazione di un parcheggio interrato nei pressi della stazione Vimodrone M2 e di un grande parcheggio nei pressi della stazione C.na Burrone M2, nonché la creazione di nuovi attraversamenti ciclopedonali.

La proposta progettuale vede inoltre la mitigazione della linea MM2 attraverso la copertura del tracciato della metropolitana, costituita da elementi-portali in acciaio e vetro. Infine la connessione delle aree a verde e la valorizzazione dell'area tra il Naviglio e la linea MM2, perimetrata nel Plis Est delle cave, con la realizzazione di un parco lineare.⁵⁵

⁵⁵ Tesi: ANGELA ABRUZZESE, *La "linea verde" incontra. Progetto di riqualificazione*, cit. pag. 15-17



4.2.5 IL PARCO DELLA MARTESANA

LA COSTRUZIONE DELLA RETE ECOLOGICA DEL PIANO D'AREA

Il Parco della Martesana è uno dei progetti pilota nati con il piano d'area Adda Martesana. *L'obiettivo è la rivalutazione dei luoghi attraversati dal Naviglio, la connessione dei parchi e dei siti di eccezione, (...), per costruire un sistema di mobilità alternativa rispetto a quella tradizionale*⁵⁷.

Nel costruire lo scenario di riferimento per le ipotesi progettuali avanzate dal Parco della Martesana, e nel definire concretamente come l'area si possa configurare come città parco, il Piano definisce, anche in relazione alla necessità di interagire con l'aggiornamento dei contenuti del PTCP, la struttura del sistema ambientale nel quale le previsioni si muovono.

In particolare, la rete ambientale dell'area dimostra da un lato una ricca dotazione di potenzialità, dall'altro alcuni fattori di rischio, su cui il piano presta attenzione.

L'area, configurandosi come città parco, dimostra di possedere ancora un considerevole patrimonio ambientale. Il Parco Sud, il Parco dell'Adda, la progettazione del Parco Martesana stesso, i numerosi PLIS intercomunali, le risorse non ancora entrate nel sistema, le risorse lineari (i canali) e puntuali (le cave da riqualificare) locali sono alcune delle numerose voci delle quali si compone il quadro del sistema ambientale.

(...)

Il Piano d'area, approfondendo lo sguardo sul progetto pilota del Parco della Martesana, ricostruisce la rete del sistema ambientale e degli spazi aperti dell'area, evidenziando:

_ i parchi sovralocali già consolidati: il Parco della Valle dell'Adda Nord, il Parco Agricolo Sud Milano;

_ i parchi intercomunali già attivati, in attivazione, in espansione: i vari PLIS presenti sul territorio (Molgora, Rio Vallone, Cascine di Pioltello, Cave, Sorgenti Muzzetta, e altri plis attivabili tra i comuni, ora in discussione);

_ i sistemi lineari, quali il Naviglio Martesana, il canale Villaresi, fiumi, rogge e canali che attraversano il territorio;

_ gli specchi d'acqua;

_ il verde comunale di rilievo per l'intera area;

⁵⁷ *Progetto pilota: Parco della Martesana*, R. CECCHI, V. LIMA, A. ROCCA (collaboratori B. PETRALIA, E. PIERANTONI, E. POZZI), Gruppo di ricerca AIP (Architettura, infrastrutture, paesaggio), 30 Marzo 2006, DIAP, Facoltà di Architettura e Società, Politecnico di Milano, pag. 6

_ il patrimonio di aree agricole centrali libere da salvaguardare.

Su questo patrimonio, il Piano d'area confronta la mappa delle reti ecologiche del PTCP e ne verifica l'effettiva strutturazione sul territorio, proponendone rafforzamenti e maggiori connessioni per la fruizione completa da parte dell'area.⁵⁸

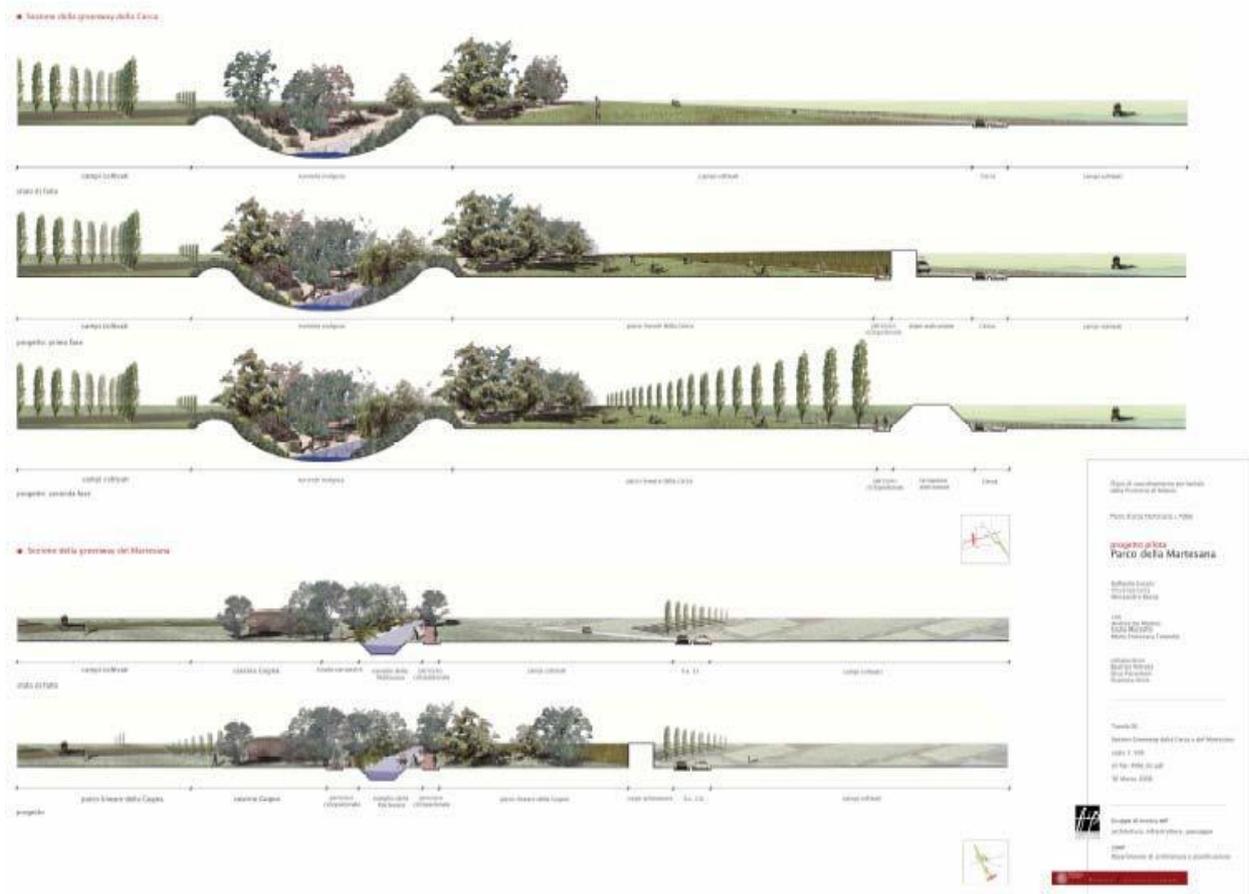


Fig. 4.2.5.1 Sezioni tipo del Parco della Martesana⁵⁹

IL PROGETTO

Il progetto si propone, come primo obiettivo, l'organizzazione degli ambienti naturalistici di pregio e delle aree di verde non agricolo all'interno di una figura percepibile e comunicabile, una specie di "regione" che si sviluppa per filamenti e per stazioni, un territorio ad alta concentrazione di valori che attraversa come una sezione d'eccellenza la distesa del territorio ordinario.

⁵⁸ Piano d'Area Martesana Adda, Settembre 2006, DIAP dipartimento di architettura e pianificazione, Facoltà di Architettura e Società, Politecnico di Milano, pagg. 129-130

⁵⁹ Ibidem, pag. 139

La costruzione di una figura diventa il primo passo necessario su cui impostare la messa a punto degli strumenti attuativi più adatti che di volta in volta saranno definiti dalle determinazioni dei singoli comuni, senza escludere che possa formarsi un ente intercomunale autonomo.

In ogni caso, la determinazione della figura rappresenta il punto di inizio, il certificato di nascita e di cittadinanza di un parco che altrimenti resterebbe solo un'idea astratta e un programma senza volto.

Attraverso l'analisi della realtà territoriale e l'ascolto delle esigenze e dei desideri delle municipalità e delle associazioni, il parco si è precisato gradualmente come un sistema circolatorio in grado di veicolare e diffondere una nuova qualità paesaggistica e ambientale.

L'obiettivo è la rivalutazione dei luoghi attraversati, la connessione dei parchi e dei siti di eccezione, per costruire un sistema di mobilità alternativa rispetto a quella tradizionale, dominata dalla congestione e dai molteplici problemi del sistema circolatorio su gomma e su ferro.

Si tratta di un sistema circolatorio per le persone che, attraverso la cosiddetta mobilità lenta e sostenibile, cioè in bicicletta e a piedi, possono ritrovare abitudini soffocate dal traffico e dal disagio che ispirano i tracciati unicamente commisurati al traffico pesante. Il parco vuole quindi dare vita a una nuova maniera di percorrere il territorio, vuol essere uno strumento per conoscerlo e comprenderlo e un'occasione di recuperare risorse utilizzate poco o nulla, come le strade campestri e le cascine.

Le strade campestri sono infatti il sistema di attraversamento del territorio più equilibrato ed economico, rispettoso delle attività agricole, delle suddivisioni funzionali e proprietarie dei campi, delle polarità storicamente importanti alla scala locale: il centro del paese, le frazioni, le case isolate.

Le cascine rappresentano spesso un problema di non facile soluzione, e il loro recupero all'uso pubblico spesso si scontra con le difficoltà di acquisizione, i costi elevati di restauro e di gestione.

Tuttavia le cascine rappresentano anche una testimonianza estremamente importante e viva del recente passato, di quel mondo contadino in cui affondano saldamente le antiche radici della regione della Martesana.

Il parco della Martesana seleziona e raccoglie in un sistema unitario elementi diversi: alcune cascine, alcuni parchi pubblici e privati, le alzaie dei canali, le rive dei fiumi, e trasforma gli

itinerari già esistenti o comunque previsti dalla pianificazione comunale e provinciale, in elementi complessi dal punto di vista ambientale e paesaggistico.⁶⁰

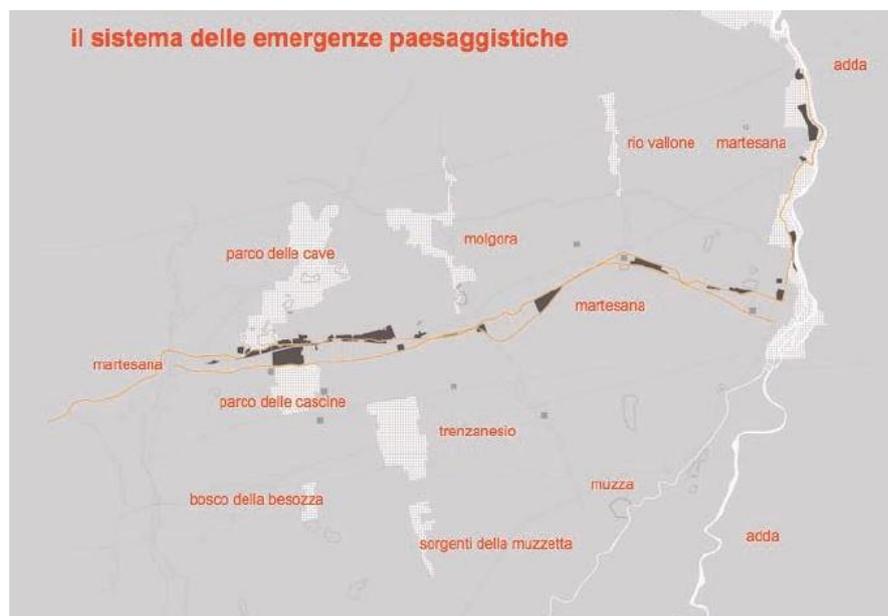


Fig. 4.2.5.2 Il sistema delle emergenze paesaggistiche:

*Il rilievo delle emergenze paesaggistiche disegna un territorio dotato di numerosi luoghi rilevanti. Le aree sottomesse al regime di parco sono salvaguardate ma relativamente poco sviluppate, e c'è la necessità di scegliere i punti di appoggio per una riforma strategicamente orientata del verde non agricolo.*⁶¹



Fig. 4.2.5.3 Il sistema verde lungo il Naviglio:

Il naviglio della Martesana è l'asse portante di una serie di spazi dedicati al verde pubblico che da Vimodrone a Cassano, disegnano già un sistema riconoscibile fortemente rafforzato dalla presenza della pista ciclabile più importante e più frequentata dell'est milanese.⁶²

⁶⁰ *Progetto pilota: Parco della Martesana*, cit., pag. 6

⁶¹ *Ibidem*

⁶² *Ibidem*

Lo studio percettivo della percorrenza automobilistica della ex strada statale della padana superiore è stata una delle analisi più rivelatrici delle caratteristiche e dei problemi del territorio.

Dalla lettura della cartografia emergono naturalmente tutti gli elementi fondamentali, ma il rilievo del percorso realizzato in videotape racconta molte altre cose, soprattutto mettendo a fuoco gli aspetti qualitativi dell'ambiente.

La prima considerazione che abbiamo tratto da questo rilievo è la necessità di lavorare attorno al concetto di orizzonte.

Elemento dominante della pianura padana, l'orizzonte appare ancora come un tratto tipico del paesaggio milanese e lombardo, ma risulta disarticolato da una serie di presenze accidentali che ne diminuiscono quasi totalmente il valore paesaggistico.

L'alternarsi disordinato dei landmark, dei centri abitati, delle aree industriali impedisce di comprendere i caratteri dei luoghi, declassa il paesaggio agricolo a mero intervallo, soprattutto verso Milano, e i centri abitati diventano presenze occasionali di cui non sono più leggibili gli antichi e profondi legami col territorio circostante.

Uno dei compiti principali del parco sarà quindi la ricostituzione di orizzonti significativi che, incontrando e superando le grandi direttrici di traffico automobilistico e su ferro, disegneranno una nuova percezione del territorio, più ordinata e gerarchizzata.

Sarà importantissimo trovare dei rapporti leggibili tra aree contigue, tracciare margini impenetrabili e passaggi, varchi e percorsi chiaramente scanditi che definiscano i rapporti, trasformando le aree in luoghi.

Per esempio si pone il problema del rapporto tra le aree industriali e i centri abitati, spesso contrassegnato da una contiguità problematica, in termini ambientali, e da un'estraneità totale, in termini di paesaggio.

I frammenti lineari del parco potranno separare e collegare, andare a raccogliere le frazioni oltre i flussi di traffico pesante, attraversare le linee della metropolitana e della ferrovia con eventi di forte impatto naturalistico e visivo a beneficio sia dei residenti che dei viaggiatori.⁶³

⁶³ Progetto pilota: Parco della Martesana, cit., pag. 8



Fig. 4.2.5.4 Analisi percettiva del transito lungo la ex statale della padana superiore. L'alternarsi disordinato dei landmark, dei centri abitati, delle aree industriali impedisce di comprendere i caratteri dei luoghi, declassa il paesaggio agricolo a mero intervallo, soprattutto verso Milano, e i centri abitati diventano presenze occasionali di cui non sono più leggibili gli antichi e profondi legami col territorio circostante.⁶⁴

Gli elementi principali per la ricostituzione del paesaggio rurale sono tratti direttamente dal repertorio tradizionale, ma dovranno essere ricalibrati in funzione dei problemi e delle esigenze di oggi. Le siepi campestri e le siepi alberate sono il mezzo più semplice e soddisfacente di suddividere ambiti diversi, come il verde pubblico e un'infrastruttura, una pista ciclabile da una strada carrabile, un parco pubblico da un'oasi naturale protetta. I filari sono il sistema tradizionale più efficace di articolare visivamente la pianura lombarda, e inoltre svolgono importanti funzioni ambientali offrendo protezione dal sole e dal vento.⁶⁵

Il parco della Martesana deve essere innanzi tutto un parco per l'intero territorio della Martesana, quindi lo abbiamo immaginato come una struttura aperta, flessibile, che non si preoccupa di imporre vincoli, già stabiliti dalle altre entità amministrative presenti sul territorio

⁶⁴ Progetto pilota: Parco della Martesana, cit., pag. 9

⁶⁵ Ibidem, pag. 10

- il parco sud, il parco dell'Adda nord, i parchi del Molgora e del Rio Vallone - ma piuttosto di suggerire nuove linee di sviluppo e nuove potenzialità.

I parchi esistenti promuovono la salvaguardia del territorio nelle sue peculiarità ambientali; il parco della Martesana dovrà promuovere un nuovo uso del territorio, e la costruzione di nuovi luoghi di particolare pregio ambientale e paesaggistico.

Nello stesso tempo, il parco della Martesana si propone come un dispositivo di sviluppo economico con un alto indice di sostenibilità, come un fattore di riqualificazione dei luoghi e come un'infrastruttura al servizio di nuove iniziative imprenditoriali legati alla mobilità, all'interscambio, al tempo libero, allo sport, all'educazione e alla ricerca scientifica.

Trasformare per costruire un ambiente migliore può diventare un evento sorprendente, un fatto nuovo che sovverte la credenza dominante per cui in nome di un'idea sbagliata di progresso e di sviluppo si sopporta lo stravolgimento, e talvolta l'annientamento, del proprio territorio.

La nuova sensibilità ecologica, che si diffonde verso strati sempre più larghi della popolazione, ha reso auspicabili e praticabili strategie che superano le convenzioni ideologiche per affrontare i problemi reali con risposte concrete.

Perciò occorre una progettualità che sappia ascoltare con attenzione le esigenze dei cittadini ma che sappia anche prefigurare prospettive nuove e inattese, ritrovare potenzialità che si credevano perdute, interpretare valori condivisi e introdurre nuovi elementi attorno a cui raccogliere e condividere, in un processo di maturazione che va avviato e stimolato con le opportune iniziative, i problemi e le legittime aspirazioni dei cittadini.

Per i cittadini di oggi e di domani il territorio non è più una risorsa da sfruttare ma è un patrimonio da difendere, per salvaguardare le qualità ambientali che legano i paesi e le città della Martesana alla propria storia secolare e alla propria identità di oggi.

Ma la protezione non basta, a fronte delle sollecitazioni e delle occasioni di sviluppo che continuano a mettere sotto pressione la regione intera. Proteggere oggi vuol dire reinventare, secondo nuove modalità che sappiano tenere insieme la memoria e il futuro, l'intensità dei traffici e il godimento del paesaggio, i vantaggi dell'alta densità di infrastrutture e di servizi e la possibilità di poter usufruire di un ambiente naturale ancora vitale e presente con i suoi fiumi, i canali, i fontanili e i campi coltivati.⁶⁶

IPOTESI OPERATIVE

⁶⁶ Progetto pilota: Parco della Martesana, cit., pag. 14

AZIONE 1: azione su base locale

All'interno di ogni territorio comunale si seleziona un ambito di particolare pregio paesaggistico e ambientale che si designa come un segmento del "parco della Martesana".

Per ogni comune avremo due elementi di eccezione: il primo è l'ambito selezionato, il secondo il centro storico,

AZIONE 2: azione su base locale

In ogni comune si perfeziona il collegamento tra il centro storico e l'ambito selezionato.

Azione su base intercomunale

Si completa la rete ciclopedonale (ed eventualmente carrabile) che mette in relazione privilegiata gli ambiti selezionati.

AZIONE 3: azione su base intercomunale

Interventi mirati sui corridoi paesaggistici in direzione est-ovest: "orto botanico" del naviglio Martesana, fasce di rispetto del quadruplicamento ferroviario, BTREBEMI; riqualificazione paesaggistica dei percorsi principali (Padana Superiore, Cassanese, Rivoltana).

AZIONE 4: azione su base intercomunale

Interventi mirati sui corridoi infrastrutturali- la Cerca- e paesaggistici in direzione nord- sud: Adda, Molgora, Rio Vallone, Muzza.⁶⁷

⁶⁷ Progetto pilota: Parco della Martesana, cit., pag. 17

CONCLUSIONE CRITICA

Il territorio si articola in una molteplicità di direzioni e di polarità diversificate che generano una figura a reti sovrapposte. Il parco della Martesana deve diventare una rete ulteriore che si intreccia con quelle già esistenti e contribuisce a definire l'assetto degli interventi futuri, soprattutto per quanto riguarda le infrastrutture.

La rete del parco, per essere efficace, non deve essere pervasiva, cioè non deve includere indiscriminatamente tutto ciò che incontra. Deve invece selezionare, scegliere, avvicinarsi agli ambiti desiderati e rifiutare quelli che la costringerebbero a perdere i propri caratteri costitutivi.

Inoltre, la rete del parco deve partecipare, come sistema ispiratore e regolatore del paesaggio, alla concezione delle nuove infrastrutture, che devono essere interpretate come l'occasione di una riforma dell'intero assetto territoriale, e che devono essere bilanciate da un incremento della compatibilità ambientale.⁶⁸

Questo progetto pilota del Piano d'Area del Settembre del 2006 ha in sé grandi potenzialità per tutti i livelli di pianificazione: sia per quanto riguarda il sistema ambientale e del verde, sia per il sistema insediativo, sia per quello infrastrutturale.

Tuttavia non vi sono ancora stati interventi concreti di realizzazione degli obiettivi del progetto. I motivi, a nostro parere, secondo i quali nulla si è ancora realizzato possono essere legati alla dispersione degli intenti a causa di obiettivi che abbracciano un territorio molto ampio che corrisponde ad una pluralità di attori con interessi e modi di intervenire non sempre conciliabili. Essendo parte di uno strumento, quale è il Piano Adda Martesana, che non ha valore prescrittivo, ma si limita a riflettere su degli obiettivi e delle tematiche che sta ai singoli comuni e amministratori decidere di seguire o meno, non potrà facilmente trovare i mezzi per essere realizzato.

Il progetto infatti si limita a riflettere sulla necessità di una rete e di una maggiore connessione tra aree già sottoposte a tutela e non, ma senza mettere in campo strumenti che possano portare ad un intervento operativo sul territorio di riferimento.

Il documento si limita a descrivere una serie di obiettivi ed intenti da raggiungere senza specificare i modi concreti necessari a coinvolgere gli attori preposti, in ultima analisi, alla realizzazione degli interventi necessari (le amministrazioni locali).

⁶⁸ Piano d'Area Martesana Adda, Settembre 2006, DIAP dipartimento di architettura e pianificazione, Facoltà di Architettura e Società, Politecnico di Milano, pag. 134

4.3. PROGETTI DI AMBITO SOVRALocale

4.3.1. IL PROGETTO ABCd NEL PARCO ADDA NORD

INQUADRAMENTO TERRITORIALE: IL PARCO ADDA NORD

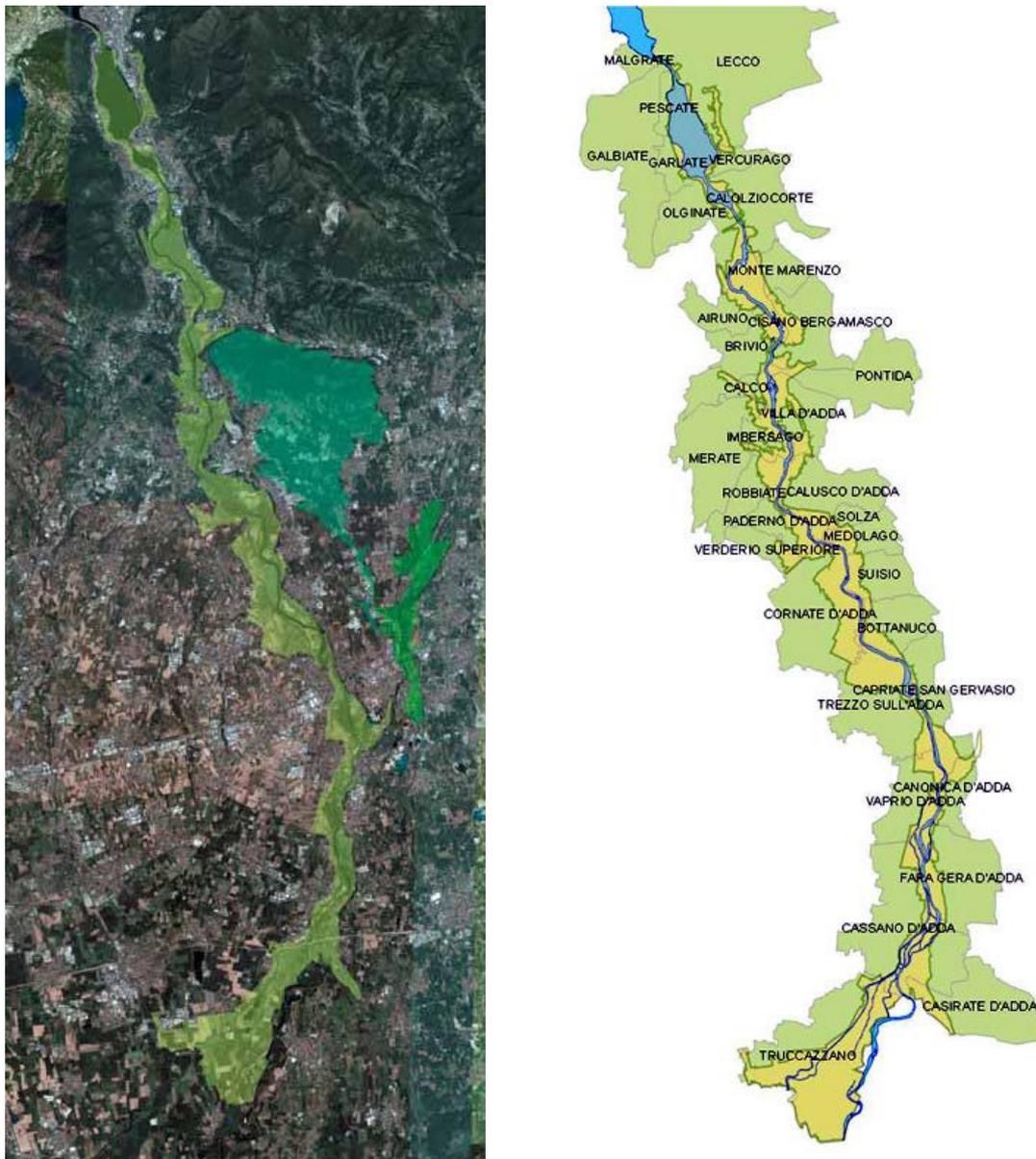


Fig. 4.3.1.1 Immagine aerea del Parco Adda Nord, evidenziato in verde chiaro; a est il PLIS del Monte Canto e del Bedesco e il PLIS del Basso Brembo

Il Parco Adda Nord (PAN) è un parco naturale regionale istituito dalla Legge regionale n. 80 del 1983: è classificato come parco fluviale e di cintura metropolitana. L'Ente che si occupa della gestione, costituito con Decreto del Presidente della Regione Lombardia n. 245 del 17/5/1986 è

un consorzio fra i trentaquattro comuni e le Province (Milano, Bergamo e Lecco) i cui territori sono ricompresi nel territorio tutelato.

La sede del parco si trova all'interno di Villa Gina a Concesa, frazione del comune di Trezzo.

Il Parco Adda Nord si sviluppa, lungo la Valle dell'Adda, per circa 54 Km seguendo la direzione nord-sud, dal Lago di Lecco fino a Truccazzano dove ha inizio il Parco dell'Adda Sud. Tutela un'area di circa 7.400 ettari.

L'Ente gestore, il Consorzio per la gestione del Parco Adda Nord, è chiamato a svolgere diverse funzioni, tra le quali: promuovere lo studio e la conoscenza dell'ambiente, indicando gli interventi utili per una sua migliore tutela; sviluppare iniziative di educazione ambientale, funzioni sociali e turistico-ricreative; attuare gli interventi necessari per la conservazione e tutela di specie animali e vegetali, in difesa degli equilibri ecologici e idrogeologici; tutelare e valorizzare le bellezze paesaggistiche, nonché le presenze storiche, architettoniche e artistiche per promuovere il proprio contesto socio-culturale.

Nell'ambito del parco sono presenti testimonianze non solo dell'aspetto naturalistico dell'area ma anche manufatti di ingegneria idraulica del secolo XIX, tra le quali i navigli e le chiuse di Leonardo a Trezzo.

Testimonianza importante di archeologia industriale è il villaggio operaio di Crespi d'Adda, oggi patrimonio dell'Unesco: esempio di intervento urbanistico legato all'industrializzazione ottocentesca.

Da ricordare anche le quattro centrali idroelettriche dislocate sul corso dell'Adda; da nord: la Centrale Semenza a Calusco d'Adda, la Centrale Bertini e la Esterle a Porto di Cornate d'Adda ed infine la Taccani a Trezzo sull'Adda.

IL PROGETTO ABCd

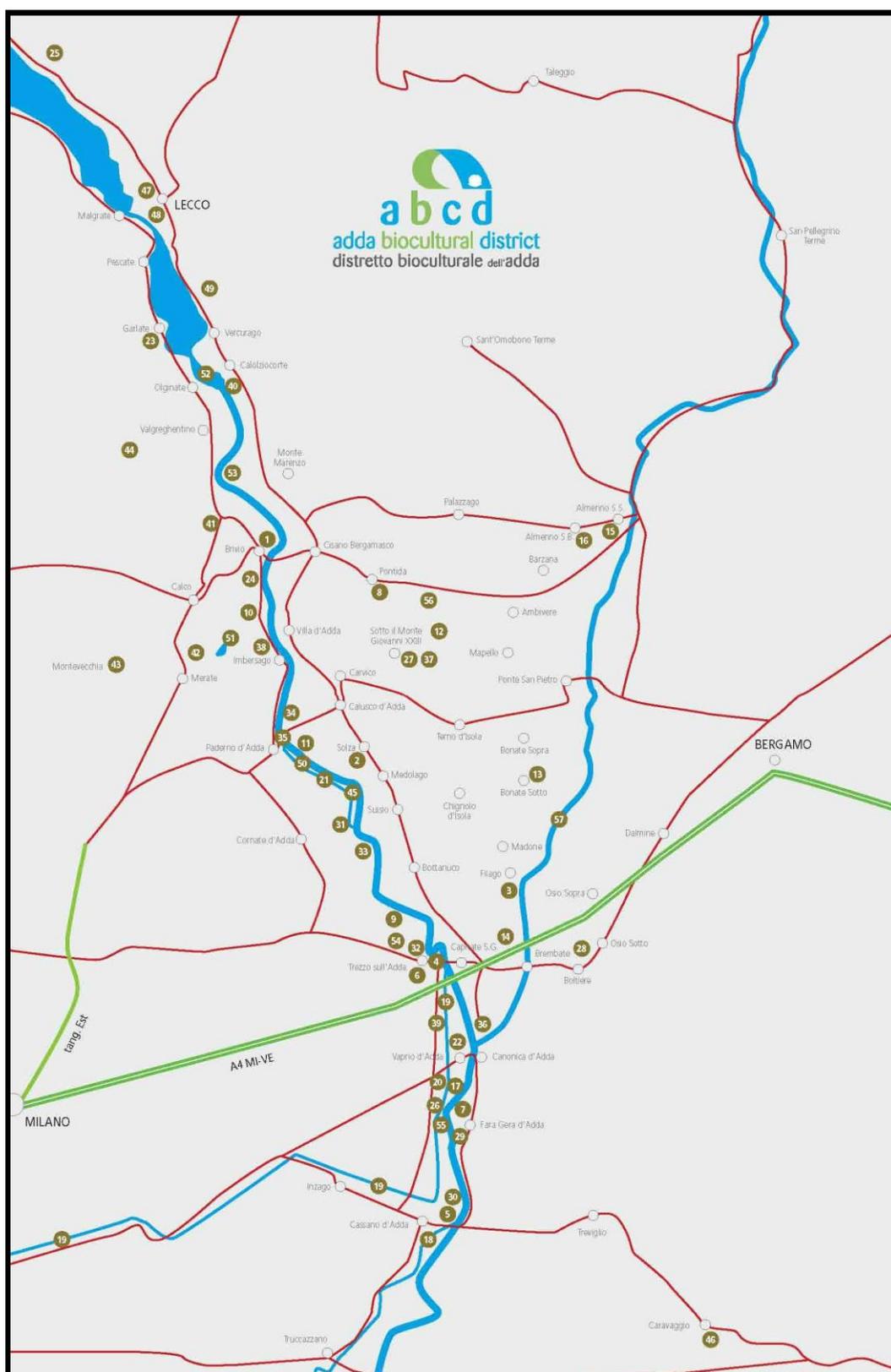


Fig. 4.3.1.2. Inquadramento delle proposte turistiche presenti nel distretto ABCd del Parco Adda Nord¹

¹ AA.VV., Visitare l'Adda, www.visitadda.com, dal *CATALOGO TURISTICO DISTRETTO BIOCULTURALE DELL'ADDA*, a cura del distretto ABCd

Nel documento di sintesi del Progetto del Distretto Bioculturale dell'Adda, pubblicato dall'ufficio ABCd, leggiamo le esigenze che hanno spinto alla nascita di questo progetto:

Il fiume Adda e il patrimonio culturale che ospita sulle sue rive rappresentano un “giacimento della memoria” probabilmente unico in Lombardia: può divenire un “corridoio bio-culturale” e collegare opportunamente il Distretto dei Laghi, la più importante area turistica della Lombardia rinomata nel mondo, all’area metropolitana milanese (attraverso le antiche vie d’acqua del naviglio di Paderno e della Martesana, interessate al ripristino della navigazione turistica fluviale tra Lecco e Milano, previsto dal Master Plan Navigli della Regione Lombardia) e rispondere alla richiesta di cultura, naturalità e leisure delle popolazioni coinvolte e dei visitatori. Emergono tre necessità principali:

- 1 “espandere” l’area protetta tramite la realizzazione di corridoi ecologici verso aree tutelate limitrofe, per alleggerire il carico della fruizione sulle rive del fiume e promuovere una mobilità sostenibile;*
- 2 valorizzare il patrimonio culturale di assoluto interesse presente sulle rive del fiume e nel suo intorno, ampliare la dotazione museale, promuoverne la fruizione e sperimentare politiche di prodotto integrate.*
- 3 costruire un sistema locale economicamente sostenibile basato sulla fruizione del patrimonio naturale e culturale in grado di restituire valori e benessere al territori e alle comunità locali.²*

Per rispondere a tali esigenze il Parco Adda Nord si pone quale Ente propositore di un Distretto Bio-Culturale (Dbc): all'interno di tale distretto vengono integrate esigenze di carattere differente, legate allo sviluppo delle attività economiche e alle politiche di sviluppo sostenibile, nonché alla valorizzazione del territorio, delle risorse naturali e delle capacità locali, collaborando attivamente con le imprese sociali già presenti nell'area.

Il progetto prevede varie tipologie di intervento, per costruire e collegare gli ambiti culturali, formativi, ricreativi, didattici e imprenditoriali che formeranno il Distretto Bio-Culturale:

- 1 alcune azioni saranno indirizzate a “espandere” l’area protetta (e quindi la fruibilità del Dbc) oltre gli stretti confini oggi assegnatele, tramite la costruzione/consolidamento di corridoi ecologici e connessioni con altre aree naturali e protette;*
- 2 altre azioni specifiche saranno indirizzate al completamento della dotazione infrastrutturale turistica del nuovo Dbc (navigabilità, percorribilità, ricettività ecc.)*

² Documento di sintesi del Progetto del Distretto Bioculturale dell'Adda, pubblicato dall'ufficio ABCd, 2006, pag. 2

- 3 *l'intervento maggiormente significativo per il completamento della strategia di costruzione del nuovo Dbc prevede la realizzazione di nuove strutture museali attraverso il recupero di beni culturali rilevanti di proprietà pubblica, verso la costituzione di un "Sistema museale della Valle dell'Adda";*
- 4 *altre riguarderanno la costruzione, il completamento, il miglioramento dell'offerta fruitiva, culturale, didattica attraverso la costituzione di servizi di intermediazione turistica e di politiche di supporto all'offerta; completano il progetto azioni gestionali, promozionali, di monitoraggio per la valutazione dell'efficacia del progetto nei suoi diversi aspetti, un piano di comunicazione che prevede azioni promozionali specificamente indirizzate a target specifici(..).³*

In sintesi vengono pubblicati anche i costi del progetto e i contributi ottenuti dalla Fondazione Cariplo che si è resa disponibile ad una parte del finanziamento necessario alla realizzazione del distretto:

1	<i>Costi totali progetto</i>	€ 4.335.000
2	<i>Risorse a disposizione</i>	€ 3.535.000
3	<i>Contributo di Fond. Cariplo</i>	€ 800.000

Successivamente specifica le esigenze economiche tramite una tabella di sintesi del piano finanziario:⁴

³ Documento di sintesi del Progetto del Distretto Bioculturale dell'Adda, pubblicato dall'ufficio ABCd, 2006, pag. 2

⁴ Ibidem, pag. 15

	Costo totale	Contributo Cariplo	Cofinanziamenti
Task 1 - Connessioni ecologiche tra aree protette			
1.1 Parco Adda Nord e PLIS Monte Canto e Bedesco	€ 80.000,00	€ 10.000,00	€ 70.000,00
1.2 Parco Adda Nord e 2 PLIS (Dordo)	€ 160.000,00	€ 10.000,00	€ 150.000,00
1.3 sentiero Leonardo - Unesco e progetto penisola	€ 65.000,00	€ 10.000,00	€ 55.000,00
1.4 riforestazione PLIS Brembo	€ 60.000,00	€ 10.000,00	€ 50.000,00
1.5 accordi per manutenzione	€ 20.000,00	€ 0,00	€ 20.000,00
	€ 385.000,00	€ 40.000,00	€ 345.000,00
Task 2 - Infrastrutture per la fruizione			
2.1 ripristino della navigabilità fluviale	€ 900.000,00		€ 900.000,00
2.2 foresteria del PAN	€ 400.000,00		€ 400.000,00
2.3 valorizzazione della viabilità secondaria/sentieristica	€ 75.000,00	€ 35.000,00	€ 40.000,00
2.4 ripristino passerella Concesa - Crespi	€ 210.000,00		€ 210.000,00
	€ 1.585.000,00	€ 35.000,00	€ 1.550.000,00
Task 3 - Beni culturali: nuove strutture museali			
3.1 Museo della Seta - Garlate	€ 390.000,00		€ 390.000,00
3.2 Parco archeologico della Rocchetta - Paderno d'Adda	€ 220.000,00		€ 220.000,00
3.3 Science centre - Trezzo sull'Adda	€ 120.000,00	€ 120.000,00	
3.4 Casa del custode delle Acque - Vaprio d'Adda	€ 1.180.000,00	€ 180.000,00	€ 1.000.000,00
3.5 Interpretation centre - Crespi d'Adda	€ 190.000,00	€ 190.000,00	
3.6 nuovi punti informativi ABCD	€ 30.000,00	€ 0,00	€ 30.000,00
	€ 2.130.000,00	€ 490.000,00	€ 1.640.000,00
Task 4 - Gestione e promozione ABCD			
4.1 Gestione e implementazione progetto ABCD	€ 210.000,00	€ 210.000,00	
4.2 organizzazione di eventi culturali	€ 30.000,00	€ 30.000,00	
4.3 sistema di interpretazione del territorio "Tracce di Parco"	€ 20.000,00	€ 20.000,00	
4.4 progetto museografico e direzione lavori	€ 70.000,00	€ 70.000,00	
	€ 330.000,00	€ 330.000,00	€ 0,00
Totali	€ 4.430.000,00	€ 895.000,00	€ 3.535.000,00

PIANO DI INTERVENTO

Entrando nello specifico del progetto, approfondiamo brevemente le quattro aree di intervento previste, elencate nel paragrafo precedente.

Area 1 – Connessioni ecologiche tra aree protette

Le azioni previste per questo tema riguardano la costituzione e il consolidamento dei corridoi ecologici e dei collegamenti ciclopedonali che connettano il Parco Adda Nord ai PLIS sorti nelle vicinanze del parco: oltre ad assolvere ad una funzione ecologica per la fauna e la flora delle aree protette, incrementeranno la superficie fruibile, riducendo il carico sul territorio rivierasco e urbanizzato, ed aumentando l'offerta culturale e di attività per il tempo libero.

Tutte le opere prevedono, per la fase di realizzazione, di utilizzare processi di negoziazione e progettazione partecipata per la definizione degli interventi specifici, coinvolgendo le amministrazioni locali, i tecnici e i principali stakeholder; inoltre diverranno occasione per il coinvolgimento dei residenti in percorsi di conoscenza ed educazione ambientale; nel tentativo di stimolare azioni di cittadinanza attiva e riappropriazione del territorio.

I nuovi tracciati per una fruizione ciclo-pedonale dell'area saranno opportunamente divulgati, e andranno a costituire la rete dei sentieri di mobilità sostenibile del nuovo Dbc.

Queste azioni, nelle intenzioni del progetto, sono interventi pilota a cui dovrebbe seguire una

strategia territoriale per lo sviluppo futuro delle connessioni ecologiche anche verso i PLIS dell'area della Provincia di Milano e della bassa Brianza lecchese.

1.1 Corridoio tra Parco Adda Nord e PLIS Monte Canto e Bedesco

Progettazione partecipata e realizzazione in forma di cantiere-evento di un corridoio ecologico tra PAN e PLIS Canto. Realizzato nella zona nord tra Villa d'Adda (vicino alla stazione ferroviaria di Paderno, ad un approdo del tratto fluviale navigabile, al traghetto leonardesco di Imbersago, alla nuova foresteria del PAN, all'Ecomuseo Adda di Leonardo, all'Osservatorio ornitologico di Villa d'Adda e al SIC Palude di Brivio) e Carvico, il corridoio potrà integrarsi nel recupero ambientale di una area di cava in esaurimento.

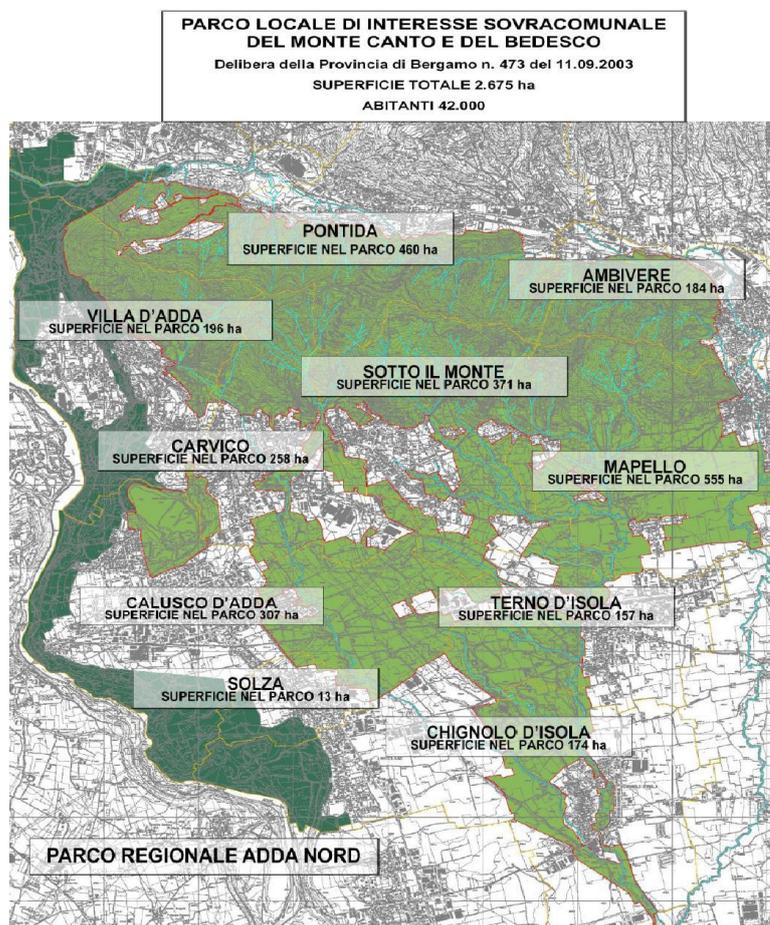


Fig. 4.3.1.3. Il PLIS del Monte Canto e del Bedesco⁵

1.2 Corridoi tra Parco Adda Nord e PLIS Basso corso del Brembo

Progettazione partecipata e realizzazione in forma di cantiere-evento di corridoi ecologici

⁵ <http://www.unitipersottoilmonte.it/>

in riva al fiume Adda e tra il PAN e il PLIS Basso corso del Brembo. Tali corridoi verranno realizzati nella zona tra Bottanuco e Filago (in direzione ovest-est, sul tracciato del sentiero trekking rivierasco “Da Leonardo all’Unesco” e della rete viabilistica campestre da rivalorizzare) ed incrocerà il corridoio ecologico lungo il corso dei torrenti Re-Grandone e Dordo (che corre in direzione nord-sud); ne è prevista la progettazione partecipata e la realizzazione in forma di cantiere-evento.

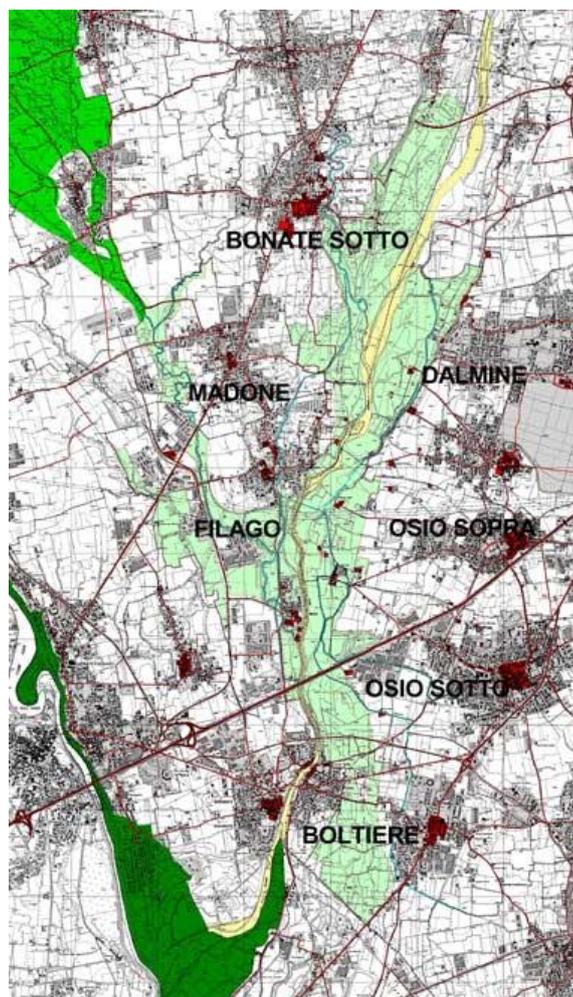


Fig. 4.3.1.4. PLIS del basso corso del Brembo⁶

1.3 Completamento sentiero Leonardo - Unesco e connessione con PLIS Basso corso del Brembo

Completamento dell’ultimo tratto del sentiero rivierasco Villa d’Adda – Capriate “Da Leonardo all’Unesco” e sua connessione con la sponda destra del fiume Brembo e il “Sentiero del Fosso Bergamasco (direzione sud) e azioni di recupero naturalistico-fruttivo e di valorizzazione della “Penisola” di San Gervasio. Il corridoio verrà realizzato lungo il

⁶ <http://www.provincia.bergamo.it/>

fiume nel territorio di Bottanuco e tra la penisola di San Gervasio (importante area rivierasca ampiamente fruita, oggetto di un progetto di recupero ambientale a fini fruitivi, naturalistici e didattici in collaborazione con le associazioni locali) e la confluenza Adda-Brembo, passando per il villaggio operaio di Crespi d'Adda, sito del Patrimonio Mondiale Unesco; si prevede la messa in rete dell'area umida alla confluenza con punti di osservazione faunistica nel territorio di Brembate.

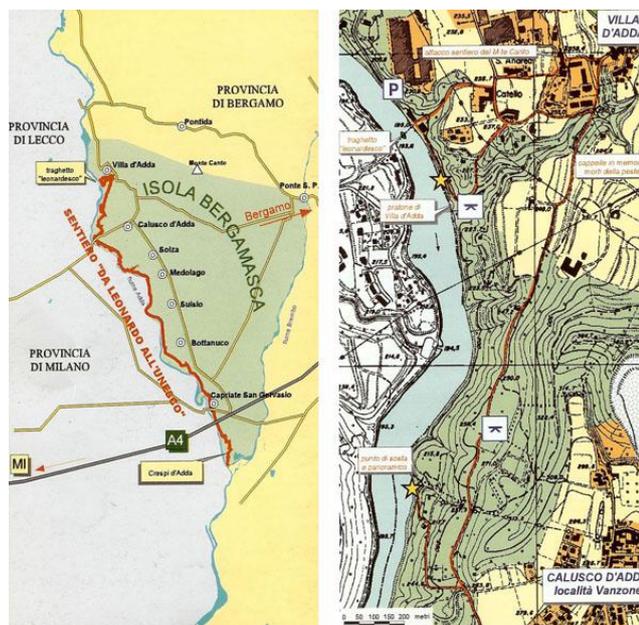


Fig. 4.3.1.5 Il sentiero Leonardo - Unesco⁷

1.4 Opere di rinaturazione lungo il corridoio ecologico del Brembo

Progettazione partecipata e realizzazione in forma di cantiere-evento di opere di rinaturazione di alcuni ambiti paesistici lungo il corridoio ecologico del fiume Brembo, in particolare riguardanti la creazione di nuove aree boscate e la percorribilità.

1.5 Sperimentazione di accordi volontari per la manutenzione del territorio

Progetto pilota per la stipula di accordi volontari con gli agricoltori del PLIS Basso corso del Brembo al fine di mantenere aree boscate, sentieri, piccole attrezzature per la fruizione.⁸

Area 2 – Realizzazione di infrastrutture per la fruizione

Si tratta della realizzazione delle infrastrutture necessarie alla costruzione di un'offerta turistica completa, perseguendo l'obiettivo di rendere concretamente fruibile il nuovo Distretto Culturale.

⁷ <http://www.comune.villadadda.bg.it/>

⁸ Documento di sintesi del Progetto del Distretto Bioculturale dell'Adda, pubblicato dall'ufficio ABCd, 2006, pag. 7

2.1 Ripristino della navigabilità fluviale

Il PAN ripristinerà le condizioni per la navigazione fluviale nel tratto Garlate–Paderno (porta nord dell'Ecomuseo Adda di Leonardo), nel contesto di un programma finanziato dalla Regione per la navigabilità dei corsi d'acqua lombardi. Il progetto prevede la realizzazione di approdi, darsene e il ripristino funzionale delle conche di navigazione in corrispondenza degli sbarramenti artificiali del fiume. Il servizio di navigazione tra il lago di Lecco e la “porta nord” dell'Ecomuseo diverrà una parte fondamentale dell'offerta turistica del Dbc, anche per la presenza nella zona navigabile del Sito di Importanza Comunitaria “Palude di Brivio”, zona umida di importanza europea, e di un paesaggio fluviale rilevante, del traghetto leonardesco di Imbersago, del patrimonio industriale di Paderno d'Adda.



Fig. 4.3.1.6. La navigazione fluviale sull'Adda⁹

2.2 Foresteria/ostello del PAN

L'intervento consiste nella realizzazione, all'interno della colonia elioterapica di Villa d'Adda (...) di una foresteria/ostello, (...). La nuova foresteria è posizionata in prossimità del traghetto leonardesco di Imbersago, di un approdo del tratto fluviale navigabile e dell'attacco del corridoio ecologico verso il PLIS Monte Canto, non lontana dalla stazione ferroviaria di Paderno, dall'Ecomuseo Adda di Leonardo, dall'Osservatorio ornitologico di Villa d'Adda e dal SIC Palude di Brivio. Tale struttura ricettiva dovrebbe essere la prima di una serie di strutture simili per le quali sono già state identificate potenziali collocazioni e che dovrebbero rispondere alla domanda di ricettività di livello medio, attualmente non soddisfatta dalle pur numerose strutture alberghiere presenti sul territorio, tutte di categoria elevata poiché indirizzate prevalentemente al turismo d'affari.

⁹ <http://visitadda.com/> sito curato dal progetto ABCd



Fig. 4.3.1.7. Villa D'Adda¹⁰

2.3 Valorizzazione della viabilità secondaria e campestre

Sono previsti interventi per la valorizzazione della viabilità secondaria, campestre e di accesso al fiume sulle due rive; studio dello stato di fatto, analisi di idoneità della rete sentieristica e degli accessi al fiume, predisposizione di un progetto di valorizzazione e recupero, tabellazione e segnaletica dei sentieri e delle zone di sosta, costituzione di una rete viabilistica ciclopedonale e sua promozione nell'ambito del distretto bioculturale.

2.4 Adeguamento della passerella ciclopedonale Concesa - Crespi

La storica passerella pedonale (l'unica esistente nel settore centrale del Dbc) che unisce l'alzaia dell'Adda al villaggio operaio di Crespi (ma anche Villa Gina, sede del Parco alle nuove strutture museali previste nella company town) verrà sottoposta a lavori di adeguamento e restauro.¹¹



Fig. 4.3.1.8. Passerella pedonale tra Concesa e Crespi d'Adda¹²

¹⁰ <http://it.wikipedia.org/>

¹¹ Documento di sintesi del Progetto del Distretto Bioculturale dell'Adda, pubblicato dall'ufficio ABCd, 2006, pagg. 8-9

¹² <http://www.panoramio.com/>

Area 3 – Beni culturali: nuove infrastrutture museali

L'idea di incrementare l'offerta museografica e di interpretazione del patrimonio culturale non è nuova: diversi progetti riguardanti l'area del Naviglio di Paderno, il villaggio operaio di Crespi d'Adda, il Naviglio della Martesana, il patrimonio industriale, sono stati proposti in anni passati. L'esigenza è sempre stata ben presente agli studiosi e ai progettisti che si sono avvicinati, in particolare se si considera che molti dei più importanti monumenti del patrimonio industriale, hanno tuttora funzioni produttive che ne impediscono o limitano la visita, oppure le avevano fino a poco tempo fa (e ora si presenterà il problema del recupero di questo patrimonio culturale di straordinaria importanza e volumetria). Ecco quindi farsi avanti la necessità di creare interpretation centre o ecomusei (la definizione di museo strictu sensu sarebbe errata) per permettere la fruizione del patrimonio culturale e delle memorie della valle dell'Adda. Per svariati motivi, l'unica iniziativa ad oggi realizzata è stata la costituzione dell'Ecomuseo "Adda di Leonardo" su iniziativa del Parco Adda Nord, che si estende per l'intera area del naviglio leonardesco (Robbiate-Cornate) offrendo ai visitatori una riflessione sulla presenza del genio nella valle del fiume Adda e un percorso naturalistico-culturale open air. Il progetto di avvio della gestione (2004-2005) dell'Ecomuseo è stato realizzato attraverso un partenariato tra Parco e impresa sociale (Consorzio Sol.co Priula), con il contributo finanziario della Fondazione Cariplo. La sperimentazione ha dato buoni risultati (tra cui l'affidamento all'impresa sociale della gestione delle strutture e dei servizi connessi fino al 2008), e ha stimolato la nascita di una nuova impresa sociale (Coclea coop. soc., partner del presente progetto) e di una Associazione di 10 Comuni rivieraschi lecchesi e milanesi a cui verrà affidata la gestione strategica dell'Ecomuseo. Il Parco, inoltre, ha reperito le risorse per realizzarne l'ampliamento dall'attuale percorso Robbiate-Cornate, lungo circa 3 km alla massima estensione territoriale possibile: l'Ecomuseo valorizzerà i beni culturali nella zona rivierasca tra Imbersago (Lc) e Cassano d'Adda (Mi), per una estensione totale di circa 20-25 km. Collocato in uno dei più bei contesti naturali del Parco, l'Ecomuseo è un primo interessante passo verso una concezione museografica territoriale più complessa e integrata, di cui il progetto ABCd promuove la realizzazione attraverso la costituzione di filiere di servizi ed attività economiche locali, ma anche attraverso la creazione di un modello di gestione che garantisca al Distretto la necessaria sostenibilità economica e l'identificazione di un adeguato "contenitore" (si intende qui una struttura organizzativa che coinvolga enti locali e soggetti del privato e del privato sociale) in cui collocarne le funzioni strategiche, operative, gestionali. Date queste premesse, secondo una logica progettuale di sistema è parso corretto cercare di colmare le lacune presenti nell'offerta culturale del Dbc, ovvero l'assenza di strutture per

l'interpretazione e di aree museografiche omogenee sia per collocazione territoriale che per offerta tematica. Gli interventi ipotizzati per colmare questa lacuna saranno localizzati in tutta l'estensione del Parco, da Garlate (Lc) a Vaprio d'Adda (Mi).

3.1 Museo della Seta – Garlate (Lc)

La filanda di Garlate, costruita nel 1841, venne acquistata dalla famiglia svizzera dagli Abegg nel 1887, diventando la sede ufficiale della ditta in Italia. Nel 1950 in un'ala del complesso industriale venne raccolta una serie di macchine ed accessori usati per la lavorazione della seta che costituirono il nucleo originario del successivo Museo della Seta, donato poi nel 1977 al Comune di Garlate, attuale proprietario. L'importanza delle collezioni, uniche in Italia, e la loro collocazione all'interno dell'edificio originario fanno di questo museo un sito di interesse archeologico-industriale di rilevanza internazionale per lo studio, l'approfondimento e la conoscenza della lavorazione della seta greggia in Lombardia, di cui il Lecchese fu il principale polo produttivo dalla fine del Settecento per tutto l'Ottocento. Inoltre il Civico Museo della Seta Abegg di Garlate costituisce il primo museo dedicato al patrimonio storico-industriale in Europa, anticipando di circa quindici anni i più famosi musei inglesi e francesi, che secondo i principi della "nouvelle museologie" diedero vita alle celebri realtà di Ironbridge e le Creusot. La ristrutturazione e l'ampliamento inclusi nel presente progetto riguardano:

- il nuovo allestimento del museo: lo spazio espositivo museale sarà ampliato dagli attuali 390 mq a 1090 mq; si articolerà sui corpi di fabbrica sud, nord e ovest e prevedrà il soddisfacimento dei requisiti regionali richiesti in particolare relativamente ai servizi di accoglienza*
- .Il nuovo percorso espositivo mira alla valorizzazione e all'uso degli spazi del complesso Abegg ancora inutilizzati e da ristrutturare al fine di creare una sequenza che ripercorra le varie fasi della lavorazione serica non solo dal punto di vista tecnico, ma anche storico, storico-economico e storico-sociale, che permetta ad ogni fascia di visitatori di comprendere la nascita e lo sviluppo della industria serica nell'ottocento lombardo.*
- .Il nuovo allestimento prevede le seguenti fasi: ricognizione e catalogazione del patrimonio del museo secondo le norme ICCD; restauro e ripristino del materiale più degradato e manutenzione delle macchine; realizzazione di un percorso espositivo che si articoli nelle nuove ali ristrutturate del museo attraverso la*

restituzione degli ambienti originari e la collocazione dei macchinari al loro interno; realizzazione di supporti didattici quanto più possibile chiari e sintetici.

3.2 Parco Archeologico della Rocchetta – Paderno d’Adda (Lc)

Il Comune di Paderno d’Adda ha promosso negli anni '90 diverse campagne di scavo (in collaborazione con la Sovrintendenza ai Beni Culturali e Ambientali) che hanno portato alla luce notevoli reperti di età romana e longobarda (monete, ceramiche, sculture, fondazioni e tombe). Uno dei siti investigati è stato il Santuario di Santa Maria della Rocchetta, nelle immediate vicinanze dell’Ecomuseo Adda di Leonardo. I saggi effettuati hanno messo in rilievo l’importanza strategica che il fortilizio ebbe in epoca antica e altomedievale, evidenziando una cinta muraria con cisterna e sepolture, e la complessa stratificazione architettonica della chiesa, sorta su una precedente torre appartenente alla cinta fortificata. Il progetto prevede il completamento della campagna di scavi e la musealizzazione open-air del sito (finanziato dalla Regione Lombardia come uno degli interventi inclusi nel 2° lotto funzionale dell’Ecomuseo Adda di Leonardo) in tre fasi distinte: il restauro delle evidenze archeologiche; la valorizzazione del sito con percorsi storico-artistici, archeologici e naturalistici; la gestione del sito mediante un sistema di interpretazione e didattico-promozionale.

3.3 Nuovo Science centre - Trezzo sull’Adda (Mi)

Nell’ambito del già citato progetto di costituzione e avvio della gestione dell’Ecomuseo Adda di Leonardo è stata realizzata una piccola galleria interattiva sull’ingegneria idraulica rinascimentale e leonardesca comprendente cinque exhibit hands-on (la macchina dei vortici, la coclea, il ponte auto portante, la conca vinciana, l’esperimento dei vasi comunicanti): la galleria è stata inserita nei pacchetti didattici dell’Ecomuseo e ha riscosso un grande successo. Pare quindi opportuno implementare strutture concepite per la promozione di una “museografia attiva” basata sulla sperimentazione autonoma e ludica, che costituisca il nucleo originario di uno “science centre del fiume”.

L’occasione deriva dal rapporto con il Comune di Trezzo, città d’arte ricca di beni culturali longobardi, medievali e industriali, che ha intenzione di creare un nuovo polo culturale nell’area del Castello Visconteo/Centrale Taccani (già ampiamente fruito e sede di importanti mostre d’arte e manifestazioni internazionali come Adda Danza).

Grazie a questa disponibilità è stato quindi possibile concordare la realizzazione di una galleria interattiva hands-on (che ampli e integri quella citata sopra) dedicata alle macchine idrauliche leonardesche, all’ingegneria idraulica rinascimentale e alla produzione idroelettrica e altre forme di energia pulita; i singoli exhibit della nuova

galleria saranno realizzati in forma modulare, autonoma e amovibile, in modo da garantire caratteristiche di flessibilità idonee ad un utilizzo polivalente (ad es. mostre temporanee integrali o parziali allestite in luoghi pubblici, scuole, open air; possibilità di occupare stabilmente uno spazio utilizzabile anche per manifestazioni culturali temporanee ecc.). Le macchine saranno tutte dei prototipi originali realizzate per l'occasione, e come tali difficilmente preventivabili: in base ai costi sostenuti per la realizzazione dei precedenti exhibit si può stimare la produzione di circa 10/15 nuove postazioni interattive.

3.4 Interpretation centre– Crespi d'Adda (Bg)

Il villaggio operaio di Crespi d'Adda è stato inserito dall'Unesco nella Lista del Patrimonio Mondiale (World Heritage List) nel 1995 come esempio universale di company-town, testimonianza dello sviluppo industriale iniziato in Inghilterra alla fine del '700 e proseguito nella sua forma pre-moderna fino ai primi decenni del '900. Il Comune di Capriate San Gervasio, grazie a uno stimolo del Parco Adda Nord reperì alla fine degli anni '90 le risorse necessarie alla ristrutturazione dell'edificio ex-Scuole S.T.I., di proprietà pubblica. Nonostante questo investimento e il fatto che siano passati più di dieci anni dal riconoscimento Unesco, non è ancora disponibile all'interno del villaggio una struttura museale che accolga i visitatori e li introduca alla complessità e alla storia del sito (mentre si profila in un futuro ormai molto recente lo straordinario problema/occasione del riuso degli spazi della fabbrica). Dopo una attenta negoziazione il Parco e il Comune hanno stretto un accordo per realizzare, all'interno del progetto ABCd, l'allestimento del centro di interpretazione (interpretation centre) del villaggio di Crespi, ospitato nelle parti ad uso pubblico dell'immobile citato in premessa; l'allestimento prevedrà la realizzazione di:

- a) una sezione museale che introduca i visitatori alla storia sociale e industriale del villaggio, nell'ambito della rivoluzione industriale lombarda di fine '800 e nel contesto più ampio della valle dell'Adda (che preveda l'utilizzo di tecniche museografiche moderne, attive "hands-on" contestualmente all'esposizione di materiali storici originali);*
- b) l'attrezzatura di aule laboratoriali e polifunzionali, e di servizi di accoglienza turistica;*
- c) l'allestimento di una sede del Distretto Bio-culturale dell'Adda.*

Come parte integrante dell'accordo il Comune affiderà al Parco Adda Nord, per un periodo non inferiore ad anni 15 e a titolo gratuito, la gestione delle strutture e dei servizi

in questione attraverso apposito atto di convenzionamento, che lo inserirà a pieno titolo nel sistema culturale ABCd (facendone anzi una delle sedi più prestigiose).

3.5 Casa del Custode delle Acque – Vaprio d’Adda (Mi)

L’intervento di valorizzazione museografica, nell’ambito del più complessivo restauro e recupero funzionale della Casa del Custode delle Acque (vedi progetto allegato) a centro culturale polivalente, prevede la realizzazione di una galleria museale interattiva dedicata a Leonardo da Vinci; la galleria sarà dedicata all’esplorazione della vita, delle opere e delle teorie del genio vinciano, che a Vaprio risiedette per lunghi periodi della sua vita, esplorandone caratteristiche personali, teorie e loro connessioni con le discipline scientifiche, intuizioni che hanno influenzato lo sviluppo delle arti figurative, della scienza e della tecnica. Con il Comune di Vaprio d’Adda verrà definito un accordo per la cessione degli spazi museali in comodato al Parco, per la gestione collaborativa della struttura (anche con associazioni culturali locali) e il suo inserimento nel circuito di iniziative del nuovo Dbc. È importante ricordare che data la cruciale collocazione del bene in questione lungo il Naviglio della Martesana, l’edificio e la sua nuova funzione culturale sono sotto la stretta osservazione di Navigli Lombardi S.c.a.r.l., la società pubblica responsabile della gestione delle vie d’acqua e del Master Plan Navigli della Regione Lombardia: la Casa del Custode delle Acque diventerebbe in questo senso la cerniera di una interessante connessione culturale (ma anche fisica) tra due sistemi di valorizzazione dei beni culturali e di fruizione collettiva.

Il progetto di ristrutturazione e riuso della Casa del Custode delle Acque prevede anche la sistemazione del giardino esterno fronte Adda, l’apertura di un punto ristoro e l’organizzazione di eventi culturali (concerti, mostre d’arte e di fotografia, aperitivi musicali); diverrà in questo modo uno dei punti di maggiore visibilità e divulgazione del Dbc.

3.6 Punti informazioni del Dbc

La strategia di costruzione del Dbc prevede la possibilità di raggiungerlo e percorrerlo in diverse direzioni; è intenzione del progetto realizzare una rete di punti informativi o di “porte d’accesso” al Dbc che accolgano e indirizzino i turisti e i fruitori fornendo loro informazioni, materiale divulgativo, strumenti fruitivi e informazioni logistiche. In futuro queste stesse strutture funzioneranno anche come booking office per i servizi turistici e culturali del Dbc.

Il Parco Adda Nord si è assicurato la disponibilità di due spazi per la realizzazione di tali strutture all'interno di progetti di recupero di aree industriali dismesse o di edifici di valore storico, opportunamente collocati in riva sinistra (meno dotata di quella destra e sottoposta ad un differente sviluppo turistico, come ricordato in precedenza); un terzo spazio, di proprietà del Comune di Filago, è all'interno del centro parco del PLIS Brembo:

.Castello Colleoni a Solza (Bg): superficie mq. 95

.Ex-Scuole elementari a Filago (Bg): superficie mq. 100

.Ex – “Linificio Canapificio Nazionale” a Fara Gera d’Adda (Bg): superficie mq. 80

Questi spazi verranno allestiti come punti informativi con front desk e espositori per materiali divulgativi e promozionali, calendari di eventi culturali e di attività per il tempo libero, postazioni multimediali per l’accesso ad informazioni telematiche sulla vita del Dbc.¹³

Area 4 – Gestione e promozione ABCd

Questa area comprende azioni gestionali e promozionali del Dbc. Oltre alla gestione di progetto vera e propria (coordinamento e controllo, monitoraggio, tenuta contabilità e rendicontazione) sono previste iniziative di comunicazione e promozionali, attività cruciali per la buona riuscita di un progetto così complesso e articolato.

Ulteriori sforzi, nella strategia di costruzione del Dbc, vanno fatti nella direzione del completamento degli strumenti che facilitino la fruizione e di supporti per la corretta interpretazione dei beni culturali. Gli interventi previsti sono di varia natura e riguardano sia i supporti interpretativi disponibili per i visitatori, che la razionalizzazione dei servizi di accompagnamento turistico attraverso la costituzione di un vero e proprio incoming office e lo sviluppo di politiche di prodotto nei servizi per la fruizione sostenibile dei beni culturali e naturali.

4.1 Gestione e implementazione progetto ABCd

A tale scopo verrà affidato alla cooperativa sociale Coclea, nata dall’esperienza di gestione dell’ Ecomuseo Adda di Leonardo su stimolo del Consorzio Solco Priula e partner strutturale di ABCd, il compito di gestire e coordinare il progetto per tutta la sua durata, e l’avvio del Dbc nel proseguo del progetto, coordinandone le politiche, le azioni

¹³ Documento di sintesi del Progetto del Distretto Bioculturale dell’Adda, pubblicato dall’ufficio ABCd, 2006, pagg. 10-13

di sviluppo sostenibile, attività di consultazione, condivisione e negoziazione. L'equipe del progetto sarà in grado di seguire la gestione strategica del Dbc operando in forma di sportello per le amministrazioni e gli attori locali, sviluppando nuovi progetti, politiche di fund-raising e puntando alla certificazione del Dbc secondo la Carta Europea del Turismo Sostenibile e come STL (Sistema Turistico Locale) secondo la recente normativa regionale. Oltre a quanto ricordato sopra, compiti specifici del team di gestione saranno:

- *. Costituzione incoming/booking office*

È prevista la razionalizzazione e integrazione dei servizi di accompagnamento e guida turistica attualmente esistenti (svariati gruppi di guide locali, servizio guide ecomuseo, servizio educazione ambientale del PAN, Guardie Ecologiche Volontarie, CERCA di Filago PLIS Brembo, Gruppo territoriale sviluppo sostenibile del PLIS Canto, agenzie di educazione ambientale...) con quelli specifici del Dbc, formazione all'interpretazione dei beni culturali e realizzazione di unico booking-office e di politiche dell'offerta e dei prezzi comuni; un percorso partecipato per la costruzione di un consorzio delle associazioni e agenzie educative che gestisca servizi turistici comuni (booking, front desk, logistica, noleggi, navette e mezzi elettrici ecc.), in connessione con le attività di Agenda 21 Locale avviate dal PAN.

- *. Piano di comunicazione*

Questa area comprende la predisposizione e realizzazione del piano di comunicazione del progetto (materiale a stampa, guida, mappa, sito web con forti elementi di interattività realizzato secondo le norme europee per l'accessibilità e altri strumenti promozionali del Dbc; acquisto di spazi pubblicitari e realizzazione di spot audio, video e layout pubblicitari per le iniziative previste), la costituzione di un ufficio stampa che coordini le azioni descritte e la promozione di eventi culturali, ricreativi, animativi e sportivi.

- *. Monitoraggio dei flussi e comportamenti dei visitatori*

Verrà effettuato un monitoraggio, con metodi sociologici, di flussi e comportamenti dei visitatori nelle varie fasi dell'anno per validare l'efficacia dell'offerta turistico-culturale, didattica e di leisure, la delocalizzazione e destagionalizzazione dell'offerta, il grado di soddisfazione e la intenzioni di riacquisto del servizio; nel contempo verranno realizzate attività seminariali/workshop con i partner per il monitoraggio di efficacia ed efficienza delle azioni di progetto.

- *. Sviluppo di politiche di prodotto dei servizi alla fruizione*

Accordo con un product manager turistico per la progettazione, la produzione, la pubblicazione di un catalogo e la commercializzazione di pacchetti turistici culturali e

ambientali nel Dbc; sviluppo di pacchetti turistici che prevedano l'utilizzo di mobilità sostenibile (anello ferroviario, metropolitana e mezzi ecologici in situ) in linea con la Carta Europea del Turismo Sostenibile. Si prevede l'organizzazione di open days, fam trips per giornalisti e operatori del settore, una apposita campagna stampa con partecipazione a fiere di settore.

4.2 Organizzazione di eventi culturali

Organizzazione di un calendario di eventi culturali, ricreativi, animativi e sportivi originali per la promozione del Dbc, anche valorizzando e coordinando le svariate attività culturali (anche di buon livello) promosse sul territorio da vari soggetti pubblici e privati.

4.3 Sistema di interpretazione del territorio “Tracce di Parco”

L'azione riguarda l'ideazione e la realizzazione di una audioguida portatile del Dbc, noleggiabile su supporto minidisc, i-pod, mp3 o simile (“Tracce di Parco” verrà realizzata a cura di un gruppo teatrale specializzato in teatralizzazione dei territori e delle agricolture, e già attivo in diversi ambiti museali ed ecomuseali), fruibile in forma di brevi monologhi teatrali sui diversi beni culturali

*o punti di interesse paesaggistico/naturalistico presenti nel Dbc.*¹⁴

¹⁴ Documento di sintesi del Progetto del Distretto Bioculturale dell'Adda, pubblicato dall'ufficio ABCd, 2006, pagg. 13-14

CONCLUSIONE CRITICA

Il parco Adda Nord rappresenta un esempio positivo di come una serie di obiettivi ed esigenze espresse e sentite dalla popolazione e dagli enti preposti possano trasformarsi in iniziative concrete, tese sia alla salvaguardia dei caratteri peculiari esistenti nell'area tutelata sia alla promozione delle stesse ad un pubblico vasto.

Questo fa sì che un territorio dai caratteri ambientali-culturali di grande valore, come quello dell'Adda, possa diventare un polo attrattivo per un'area più vasta, regionale e nazionale, non solo grazie all'istituzione di una tutela di tipo amministrativo, ma anche e soprattutto grazie alle iniziative che sono nate dalla volontà di associazioni e amministrazioni locali.

La creazione di un parco di interesse regionale o sovralocale, non può essere fine a se stessa, ma deve sempre essere accompagnata da iniziative concrete e progetti di valorizzazione e divulgazione dei caratteri sottoposti a tutela, per far sì che l'istituzione di una realtà vincolata da norme di salvaguardia possa essere compresa e vissuta sia dai cittadini interessati in prima persona a livello locale, sia da un bacino più ampio di utenti.

Il Consorzio per la gestione del Parco Adda Nord, in quanto promotore dello sviluppo e della conoscenza dell'ambiente e del territorio posto sotto tutela, deve indicare e valutare quali siano gli interventi da effettuare nell'area.

Il suo fine infatti deve essere quello di promuovere iniziative che non solo tutelino e conservino le specie animali e vegetali presenti, ma che incrementino anche la conoscenza dell'ambiente, sia per quanto riguarda l'aspetto educativo, sia con funzione sociale e turistica.

Per questo dispone dei seguenti settori d'intervento: Servizio Pianificazione e Pareri; Servizio Risorse Naturali; Servizio Sviluppo Sostenibile; Servizio Vigilanza Ecologica; Servizio Educazione Ambientale; Servizi Finanza e Contabilità e Affari Generali; Servizio Promozione e Cultura; Direzione e Segretariato.

Questo Ente ha maturato, nel tempo, capacità ed esperienza in ambiti di azione relativi al presente progetto, grazie ad una serie di iniziative, delle quali vale la pena di citare: iniziative di supporto allo studio e alla valorizzazione della fruizione ecoturistica del Parco (studi, progetti e pubblicazioni); iniziative di supporto allo studio e alla valorizzazione del patrimonio culturale del Parco (convegni, studi, supporto ad attori locali quali il Comitato per il restauro delle chiuse dell'Adda, il Comitato per il Naviglio della Martesana); nomination per l'inserimento nella World Heritage List UNESCO dell'area protetta e del patrimonio culturale e industriale come paesaggio culturale e supporto alla nomination di Crespi d'Adda (inserito nella WHL nel 1995 come esempio rilevante di company-town di fine '800); "Insieme per il Mures" programma di cooperazione ambientale internazionale con la Contea di Arad (Romania) (partner: Regione

Lombardia, Provincia di Bergamo, Politecnico di Milano, Università di Bergamo, Università Insubria di Varese, Accademia Romana, Parcul National Retezat, Reservatia Stiintfica “Genmenele”, Universitatea “Aurel Vlaicu” di Arad) per la realizzazione del parco fluviale del Mures; progetto LIFE-Natura IT2030005 “interventi di ripristino ambientale della palude di Brivio –Sirto di Interesse Comunitario (progetto cofinanziato sul bando 2002); ristrutturazione di edifici di interesse storico-industriale sul Naviglio di Paderno e allestimento e avvio dell’Ecomuseo Adda di Leonardo (progetto di gestione in partnership con l’impresa sociale); tabellazione dei sentieri escursionistici del Parco con standard europeo; progetto Isola Borromeo in Cassano d’Adda, per la sistemazione di una casa colonica all’interno di un’area boscata e suo utilizzo come laboratorio permanente di educazione ambientale (...).¹⁵

Il progetto ABCd è quindi da inquadrare come logico proseguimento di questa strategia di azione che il Consorzio porta avanti dal momento della sua istituzione, rafforzando il proprio ruolo di coordinatore per lo sviluppo del territorio in cui si inserisce.

Inoltre è da sottolineare l’importanza della presenza di Coclea, l’impresa sociale partner del progetto, che offrendo le proprie competenze di consulenza, progettazione e gestione all’ente pubblico (in particolare su argomenti che riguardano aree protette) ha reso possibile la realizzazione dell’iniziativa del distretto bio-culturale.

Coclea agisce nell’ambito della valorizzazione e promozione dei beni culturali ed ambientali, della ricerca, della gestione di processi partecipativi, della gestione di servizi educativi e turistici, del fund-raising. Nasce dall’esperienza di avvio della gestione dell’Ecomuseo Adda di Leonardo (progetto promosso dal Parco Adda Nord, gestito dal Consorzio della cooperazione sociale Sol.co Priula e cofinanziato dalla Fondazione Cariplo) e coinvolge nella propria base sociale un gruppo di professionisti della progettazione e del fund-raising e l’equipe gestionale del progetto succitato. Coclea appartiene alla rete nazionale della cooperazione sociale CGM (è associata al Consorzio locale Sol.co Priula). Le imprese sociali (...) nascono per rispondere all’esigenza di una maggiore strutturazione organizzativa e ad una maggiore opportunità di partecipare a governare l’economia in direzione etico/sociale, coniugando le caratteristiche di organizzazioni private ed autonome (capacità di stare sul mercato in termini efficaci ed efficienti) e con l’assenza di finalità di lucro (impegno a produrre il massimo di beneficio

¹⁵ Documento di sintesi del Progetto del Distretto Bioculturale dell’Adda, pubblicato dall’ufficio ABCd, 2006, pag. 18

sociale).¹⁶

Questa iniziativa può essere lo spunto concreto per la realizzazione di quel Distretto culturale della Martesana auspicato nel progetto pilota "Parco della Martesana", e che ad oggi non ha portato ad alcuna iniziativa o intervento per la valorizzazione e la salvaguardia dei caratteri ambientali e culturali del territorio.

Come dimostra l'esperienza del Parco Adda Nord, non è sufficiente proporre un obiettivo di tutela e allargamento delle aree da valorizzare se non viene promossa la costituzione di un ente preposto alla realizzazione di iniziative e progetti specifici.

Solo con la coordinazione degli interventi anche l'area specifica della Martesana potrà mostrare il proprio valore ambientale e culturale agli occhi di un pubblico più ampio, che possa visitarla e comprenderne i caratteri peculiari che ne fanno una zona dall'importanza storica e paesaggistica fondamentale per tutta la regione Lombardia.

¹⁶ Documento di sintesi del Progetto del Distretto Bioculturale dell'Adda, pubblicato dall'ufficio ABCd, 2006, pagg. 18-19

4.3.2. IL PARCO DELLE CASCINE E IL PARCO DELLE CAVE: ALLEANZA TRA I COMUNI DI PIOLTELLO E CERNUSCO SUL NAVIGLIO

ALLEANZA SUL VERDE

Alleanza su verde e sviluppo tra Pioltello e Cernusco sul Naviglio. I due Comuni dell'Est Milano, con l'obiettivo di realizzare insieme progetti ambiziosi che singolarmente sarebbe più difficile attuare, hanno deciso di unire le proprie forze su temi come ambiente, sanità e trasporti, sottoscrivendo un accordo di partenariato che parte con la partecipazione in partnership (con Pioltello capofila) a un bando della Fondazione Cariplo che finanzia progetti di riqualificazione ambientale di spazi aperti e non ancora urbanizzati della periferia urbana milanese: il progetto presentato dai due Comuni è denominato 'Progettare natura in Martesana – Pioltello e Cernusco, un parco per il ritorno all'agricoltura periurbana', ed è stato redatto con la consulenza tecnica della Fondazione Lombardia per l'Ambiente.

Lo spirito del progetto è riqualificare l'ambiente e valorizzare gli spazi verdi ancora esistenti nel territorio dei due Comuni, in particolare il Parco delle Cascine a Pioltello (per il quale il Pgt in via di approvazione prevede l'acquisizione pubblica di 1,5 milioni di metri quadrati) e il Parco Est delle Cave a Cernusco. L'idea dell'alleanza è nata lo scorso 17 giugno, durante una tavola rotonda fra amministratori locali di vario colore politico in tema di ambiente e sviluppo, svoltasi a Pioltello nell'ambito della Festa Democratica: in quell'occasione il Sindaco di Pioltello Antonello Concas, l'Assessore alla Pianificazione Territoriale Francesco Mazzeo e il Sindaco di Cernusco Eugenio Comincini concordarono sulla necessità di superare particolarismi locali e contrapposizioni spesso di sapore campanilistico (come accaduto con la contesa della Facoltà di Scienze Motorie dell'Università Statale di Milano) per unire le forze e pianificare lo sviluppo del territorio a un livello più alto. Il primo terreno su cui misurare questa partnership è quello dell'ambiente e del verde, ma l'intento è collaborare anche su altri temi come viabilità e sanità.

“Con questo progetto – sottolinea Mazzeo – vogliamo dimostrare che i Comuni sono pronti a fare squadra sul tema della gestione ambientale del territorio, al di là della demagogia. Siamo infatti consapevoli che le risorse economiche disponibili non consentono la gestione di parchi di dimensioni notevoli come il Parco delle Cascine, e che solo la collaborazione fra Comuni e con gli enti sovralocali può far ottenere risultati apprezzabili. L'obiettivo di far diventare il Parco delle Cascine oltre che un'area di svago anche un grande parco agricolo milanese mi fa sperare che la Provincia di Milano, dove siede un Assessore all'Agricoltura cittadino di Pioltello, sia

pronta a collaborare con noi per trovare le soluzioni economiche e gestionali più adeguate per salvaguardare definitivamente il Parco, e farlo diventare una grande area pubblica fruibile nel tempo libero dai cittadini di Pioltello e dei comuni confinanti”¹⁷.

IL PARCO DELLE CASCINE A PIOLTELLO

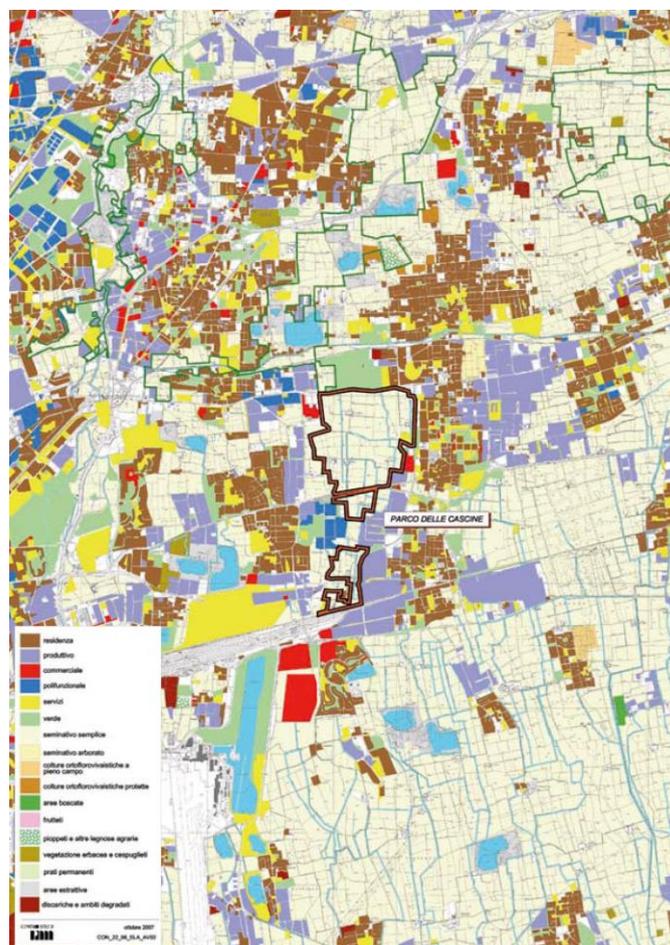


Fig. 4.3.2.1 Cartografia del parco¹⁸

È un'area di circa 200 ettari, compresa tra la Strada provinciale Cassanese e la provinciale Padana Superiore: è stato riconosciuto parco sovracomunale dalla Regione Lombardia. L'Amministrazione comunale è impegnata a trovare le risorse per il recupero delle cascine e la valorizzazione dei percorsi, delle rogge e di tutto ciò che caratterizza la campagna lombarda. Il parco delle Cascine è ormai l'unica realtà di queste dimensioni, praticamente incontaminata, vicina a Milano: un piccolo gioiello da salvaguardare e consegnare ai nostri figli come

¹⁷ Comunicato stampa, dall'ufficio stampa del comune di Pioltello, del 16 Luglio 2010, dal titolo *Pioltello e Cernusco sul Naviglio, alleanza sull'ambiente: progetto comune per la valorizzazione di Parco delle Cascine e Parco Est delle Cave*

¹⁸ www.provincia.milano.it- dall'Atlante dei PLIS- redatto dal Centro Studi PIM, *Parco delle Cascine*- pag.7

*indispensabile polmone di verde che ci separa da Milano, un valore prezioso non solo per Pioltello, ma anche per i comuni adiacenti.*¹⁹

L'area costituisce un Parco Locale di Interesse Sovralocale (PLIS), istituito con D.G.R. 7/7574 del 21/12/2001. Il progetto di istituzione prevede il recupero delle cascine e dei fontanili, oltre alla valorizzazione delle fasce arboree-arbustive.

GESTIONE FRUIZIONE E PROGETTUALITA'

Aspetti gestionali

In attesa della costituzione di un'apposita struttura per la gestione del Parco, la competenza del PLIS è attualmente affidata al settore Demanio, i cui tecnici dedicano al Parco una parte limitata del proprio tempo.

Budget

Il dato relativo al totale delle entrate nel 2006 non è attualmente disponibile. Il contributo della Provincia di Milano è stato pari a 12044,06 €.

A ricognizione delle aree pubbliche

All'interno del Parco non sono presenti aree di proprietà comunale.

Sistema di relazione con altri attori non istituzionali

Il Parco offre ogni anno un servizio di attività di educazione ambientale gratuito per le scuole del comune, mentre non si segnala la presenza attiva di altri attori non istituzionali.

Utenza

Non esistono indagini in grado di permettere una valutazione quali/quantitativa delle caratteristiche degli utenti del PLIS. Le principali modalità fruibili del Parco sono rappresentate dalle passeggiate in bicicletta (mountain bike) e a piedi.

Educazione ambientale

Il Comune ha avviato, anche se in modo limitato, un programma di educazione ambientale con l'obiettivo di aiutare gli alunni delle scuole a ristabilire un legame con l'ambiente, insegnando loro a conoscere le risorse del Parco e il rispetto dell'ambiente come fondamento per la conservazione delle differenti specie animali e vegetali.

Interventi, progetti e studi

Il Parco ha avviato, grazie anche al contributo finanziario della Provincia, lo studio per la realizzazione del Piano Particolareggiato. Nell'ottica di migliorare la conoscenza e la fruibilità

¹⁹ <http://www.comune.pioltello.mi.it>

del Parco sono allo studio, sempre con il contributo finanziario dell'Amministrazione provinciale, una serie di iniziative a carattere divulgativo, culturale e di sensibilizzazione rivolte alle popolazioni dell'area. Infine, il progetto che presenta un potenziale ruolo funzionale all'interno del sistema paesaggistico- ambientale è rappresentato dalla riqualificazione dei fontanili Saresina e Gabbadera, localizzati al centro del Parco.²⁰

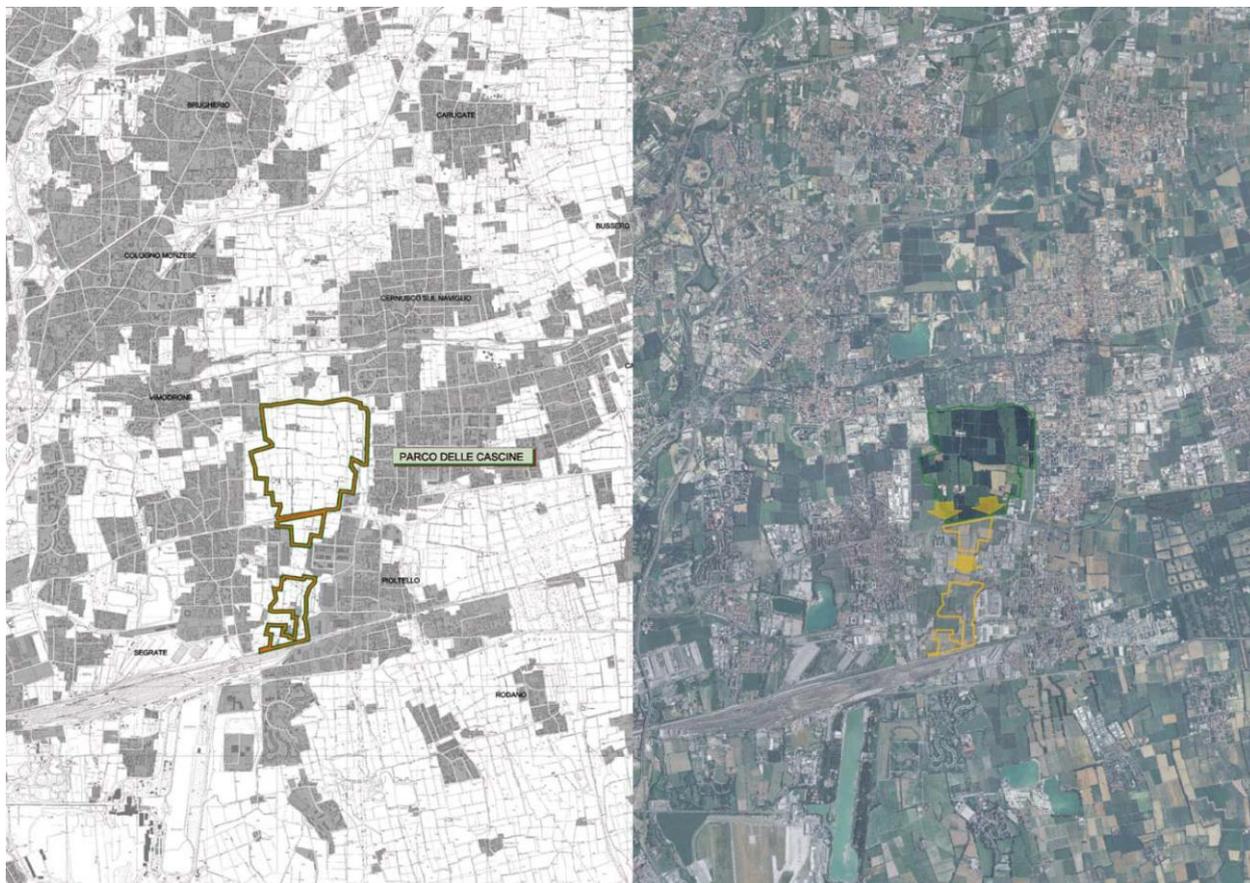


Fig. 4.3.2.2 Cartografia del PLIS del parco delle Cascine²¹

²⁰ www.provincia.milano.it- dall'Atlante dei PLIS- redatto dal Centro Studi PIM, *Parco delle Cascine*- pag.12

²¹ *Ibidem*- pag.3

orientale il rapporto con il sistema insediativo avviene non con un fronte compatto, ma con i distinti nuclei urbani dei comuni di Carugate e Cernusco sul Naviglio. Nel primo caso il rapporto è con la polarità commerciale collocata in prossimità dello svincolo della Tangenziale Est, nel secondo il Parco si confronta con un fronte consolidato a funzione residenziale. Verso sud le aree a parco trovano prima un affaccio sul naviglio Martesana e oltre questo hanno una garanzia di continuità con altri spazi aperti attraverso un varco costituito da una limitata area libera e dalla struttura sportiva privata del campo da golf del Molinetto Country Club.²³

PAESAGGIO E AMBIENTE

Il Parco è situato nella porzione est della provincia di Milano, nel contesto dell'alta pianura irrigua, a margine della media pianura irrigua e dei fontanili. L'alta pianura irrigua è posta immediatamente a sud del canale Villoresi che artificialmente la divide dall'alta pianura asciutta e che, con l'apporto dei propri volumi d'acqua, ha reso possibile la trasformazione delle attività agricole, conferendo al territorio connotati paesaggistici tipici della pianura irrigua. Alla rete dei fontanili si sovrappone un articolato sistema di rogge derivate dal naviglio Martesana e dal canale Villoresi, che completano la rete irrigua.

Il paesaggio che caratterizza le aree ancora non densamente urbanizzate conserva i caratteri tipici del paesaggio agrario e dei suoi elementi costitutivi: sono diffuse piccole aree boschive, siepi e alberature di confine, filari di ripa e si riscontra la presenza di cascine storiche.

In questo settore si sono conservati i segni di un'agricoltura tradizionale legata fortemente all'allevamento del bovino da latte e al prato tra le foraggere principali.²⁴

PROGETTARE NATURA IN MARTESANA

Il presente studio si è concentrato sull'analisi di fattibilità per la riqualificazione agricola e ambientale della più grande area agricola inclusa nel PLIS Parco delle Cascine di Pioltello e delle aree libere localizzate a nord, oltre la SP Padana Superiore, nel Comune di Cernusco sul Naviglio e di proprietà dello stesso. Tali aree costituiscono nel loro insieme elementi rilevanti di un unico asse longitudinale di potenziale connessione tra il PLIS Parco delle Cascine e il PLIS Parco Est delle Cave e l'ambito territoriale nel quale si collocano risulta strategico per l'intera zona dell'est milanese e della Martesana, che pur presentandosi come un contesto fortemente frammentato, è interessata da elementi prioritari e rilevanti per la creazione di una rete

²³ www.provincia.milano.it- dall'Atlante dei PLIS- redatto dal Centro Studi PIM, *Parco delle Cave*- pag.4

²⁴ *Ibidem*, pag. 5

ecologica funzionale, quali: il Parco delle Cascine, il Parco Est delle Cave, il Parco del Molgora, il Parco Agricolo Sud, il Parco Alto Martesana.

Il censimento degli spazi aperti si è concentrato sull'analisi delle aree libere sul territorio di Pioltello in stato di degrado, a rischio di urbanizzazione o a rischio di edificazione.

Il territorio di Pioltello è un territorio ormai consolidato e le aree libere si presentano compatte e non deframmentate. La più grande area libera in stato di degrado risulta ancora essere l'area del Parco delle Cascine, la cui parte settentrionale è oggetto di studio di fattibilità. Le altre aree censite di interesse risultano essere l'area che corre sul fronte ovest della località denominata "Seggiano" sul confine con Segrate e racchiusa tra l'asse ferroviario e la SP 104 "Cassanese" e la stessa Cassanese, che a seguito del suo interrimento, andrà a costituire un potenziale e importante corridoio verde di connessione di spazi potenzialmente fruibili: il parco del Castelletto, il Parco delle Cascine e l'area di cui sopra (fronte ovest di Seggiano). Tali spazi risultano fondamentali per lo sviluppo del territorio in quanto consentono alla cittadinanza di potere fruire di grandi aree proprio come se fossero parchi di città, un'estrema varietà di contesti ecologici (di pianura) caratterizzati da aree agricole, aree verdi piantumate che rievocano gli ambienti storici di fontanili e aree boscate in connessione tra loro mediante corridoi sicuri e verdi. I rilievi sul campo evidenziano la presenza delle particolarità ambientali delle aree di interesse (aree agricole, superfici boscate e di fontanili) e confermano anche le criticità di tali aree a rischio di degrado. Con riferimento al Parco delle Cascine lo sforzo finanziario che dovrà essere prestato per il ripristino delle aree dei fontanili (inteso come smaltimento rifiuti) è stimato in almeno 120.000 €, dovranno essere poi aggiunte altrettanti cifre per le piantumazioni e cifre attualmente poco quantificabili per il recupero delle cascine. Lo sforzo che l'amministrazione sta versando per cercare di riqualificare tale area è suffragato dalla cittadinanza che si identifica nel parco e nella voglia di fruire un verde territorio e arricchire Pioltello di "ambientalità".²⁵

STUDIO DI FATTIBILITA': PARCO DELLE CASCINE

L'area di interesse, oggetto dello studio di fattibilità è denominata "Parco Cascine 2" e rappresenta la porzione settentrionale del PLIS.

Il Parco delle Cascine è caratterizzato dalla presenza di ambienti agricoli e di rogge, lungo le quali sono concentrati gli unici residui boscati. Sono inoltre presenti, anche se in modo frammentato, siepi arbustive e filari arborei. La vegetazione prevalente è di origine antropica

²⁵ <http://www.spaziaperti.fondazionecariplo.it/>

(colture agrarie a prevalenza di cereali) e sono presenti, sempre come vegetazione erbacea, anche alcuni incolti. I residui boscati e i filari alberati sono costituiti prevalentemente da Robinia e Sambuco. Sono presenti anche esemplari di specie autoctone quali Acero campestre, Olmo, Nocciolo, Sanguinello, Berretta del prete, Biancospino e Ontano nero. Nel sistema delle aree regionali protette l'area rappresenta un elemento sostanziale in ottica di connessione ecologica, svolgendo un ruolo di "ricucitura" fra le aree agricole periurbane e quelle di frangia, oltre che, almeno in prospettiva, un importante elemento di connessione con il Parco Agricolo Sud Milano (a sud) e il Parco Est delle Cave e il Naviglio Martesana (a nord). L'area di studio comprende il 70,2% della superficie del Parco, pari a 149,6 ha e le sue caratteristiche sono di seguito riassunte: interamente pianeggiante ed accorpata, accessibilità da est (C.na Chioso) a sud (C.na Vallotta) a nord ovest (C.na Bareggiate); le cascine sono in grave stato di abbandono. Presenza a sud della C.na Soresina, in attività confinante. Presenza Roggia Ciocca (andamento nord-sud) ad ovest. Presenza delle Rogge Renata e Orsona . Presenza di una testa di fontanile , oggi interrato, a 260 ml sud dalla C.na Bareggiate.

Dei circa 140 ettari di cui è costituita l'area, 120 ha circa dovrebbero rimanere destinati ad uso agricolo-zootecnico produttivo , 11ha (8ha boschi e 3 ha siepi e filari) verrebbero destinati ad interventi con carattere di maggior naturalità ed i rimanenti 9 ha a verde pubblico e gestione sociale (orti).

In particolare, per quanto riguarda l'area a vocazione agricola, si propone di destinare ad uso produttivo l'area attorno ai ruderi della cascina Bareggiate: tale area, infatti, di circa 48 ha, è fornita di viabilità interna e di canali di irrigazione (rogge Ciocca, Orsona, Renata) e si presta quindi per coltivazioni irrigue primaverili/estive . Un'altra zona a vocazione agricola di circa 39 ha è individuabile nei terreni a sud della roggia Orsona e ad est della roggia Renata. L'area, di circa 6 ha ad ovest della cascina Marcellina, dovrebbe tornare alla coltivazione di un prato permanente.

Per quanto riguarda invece l'intervento naturalistico l'area più interessante e ricca di biodiversità è quella posta tra la testa del fontanile, la cascina Bareggiate e la roggia Renata. Tale area, di circa 20 ha potrebbe essere destinata a prato permanente. Nella zona della testa del fontanile , che va recuperato nella sua funzionalità, si propone la riqualificazione dell'attuale cenosi boschiva dominata da robinia e ailanto, con specie arboree e arbustive tipiche del bosco meso-igrofilo della pianura padana. Quali elementi di connessione naturale verranno mantenuti o realizzati siepi e filari lungo le principali rogge, alcune strade intra poderali e lungo il perimetro dell'intera area, per uno sviluppo lineare complessivo di circa 14000 ml.

I PLIS sono in genere caratterizzati da aree almeno in parte fruibili dalla popolazione. In tale ottica si ritiene che la zona ad est, a ridosso dell'abitato di Pioltello, sia la più idonea alla realizzazione di spazi a verde urbano e/o a una gestione di tipo orto-frutticolo con realizzazione di orti privati a beneficio dei cittadini e di altri a gestione commerciale per la vendita in loco di prodotti a "km zero".

Nell'ambito di attività di negoziazione e pianificazione dell'ente, l'area attualmente privata, verrà ceduta alla mano pubblica con scambio di volumetria edificabile. I costi principali dell'intervento saranno annessi alla riqualificazione del fontanile con rimozione dei rifiuti (circa 120.000 €), la riqualificazione forestale (circa 20.000 €) e la riqualificazione della C.na Bareggiate (non quantificabile).²⁶

IL PROGETTO IN SINTESI

In relazione agli esiti degli studi naturalistici condotti durante il 2011 e all'attuale gestione dell'area del PLIS oggetto del progetto, si è formulata un'ipotesi progettuale in grado, a medio termine, di realizzare i seguenti obiettivi:

- *riqualificare dal punto di vista ambientale e paesaggistico l'area;*
- *garantire un presidio costante mediante la riattivazione di attività zootecniche e agricole;*
- *riqualificare le aree naturali presenti favorendo il recupero di elementi territoriali di discreta valenza ecologica;*
- *individuare aree idonee ad una maggiore fruizione pubblica;*
- *promuovere una partecipazione della popolazione locale nella gestione attiva dell'area.*

Il raggiungimento degli obiettivi sopra descritti si concretizza innanzitutto nell'individuazione di una zonizzazione dell'area che tenga conto sia dello stato di fatto che delle eventuali funzioni che le differenti aree possono assumere nel contesto socio-economico del comune di Pioltello.²⁷

²⁶ <http://www.spaziaperti.fondazionecariplo.it/>

²⁷ Progettare natura in Martesana; Sintesi ipotesi progettuale Parco Locale di Interesse Sovracomunale delle Cascine di Pioltello, dal sito <http://www.spaziaperti.fondazionecariplo.it/>

Aree e elementi finalizzati ad incrementare la biodiversità

Tipologia area	Superficie in ettari	Finalità
bosco mesofilo	5,92	riqualificazione di area attualmente incolta e abbandonata mediante creazione di un bosco mesofilo (avifauna e erpetofauna)
fontanile e bosco mesoigrofilo	1,84	riattivazione del fontanile e riqualificazione dell'attuale cenosi boschiva dominata da Robinia con specie arboree e arbustive autoctone (avifauna e erpetofauna)
prati da foraggio	6,07	creazione di prato da foraggio a supporto dell'attività zootecnica ma finalizzate anche alla creazioni di ambienti aperti per l'avifauna
prato permanente - allagamento iemale	20,48	creazione di prato permanente quale aree a supporto di alcune specie ornitiche (per esempio l'allodola)
frumento seguito da sorgo da granella	5,49	creazione di ambienti temporanei di supporto all'avifauna (aree di alimentazione nei periodi invernali)
Tipologia dell'elemento di connessione naturale	Lunghezza in metri	Finalità
filare arboreo perimetrale	5.465,63	creazioni di elementi lineari di connessione tra aree naturali /naturali formi; creazione di elementi essenziali per erpetofauna e avifauna.
filare arboreo-arbustivo mesofilo	4.861,81	
siepe continua mesofila	2.801,15	
siepe discontinua meso igrofila	580,98	

Aree finalizzate alla riattivazione di attività zootecniche e agricole

Tipologia area	Superficie in ettari	Finalità
prati da foraggio	6,07	permettere il presidio costante del territorio; promuovere attività economiche sostenibili nell'area; garantire la realizzazione degli interventi gestionali necessari al mantenimento funzionale delle differenti aree (servizi eco sistemici dell'agricoltura)
frumento	33,39	
ortofrutticoltura	4,57	
seminativi irrigui (mais)	47,53	
stalla	1,39	
area di supporto alla produzione ortofrutticola	1,22	

Aree finalizzate ad incrementare la fruizione e la partecipazione della popolazione locale alla gestione dell'area

Tipologia area	Superficie in ettari	Finalità
verde urbano	5,23	aumentare la fruizione
orti urbani	4,28	contribuire a presidiare il territorio; coinvolgere la comunità locale nella gestione dell'area

28

²⁸ Progettare natura in Martesana; Sintesi ipotesi progettuale Parco Locale di Interesse Sovracomunale delle Cascine di Pioltello, dal sito <http://www.spaziaperti.fondazionecariplo.it/>

CONCLUSIONE CRITICA

I PLIS del Parco delle Cascine e del Parco delle Cave presentano entrambi caratteri ambientali importanti, e proprio per questo sono stati posti sotto tutela, tuttavia fino ad oggi non sono state realizzate iniziative concrete per una diffusione sociale -culturale -educativa dei valori del territorio che comprendono.

L'iniziativa del 2010 portata avanti dai comuni di Pioltello e Cernusco ci pare interessante in quanto va nella direzione di creare un'alleanza che porti ad una maggiore valorizzazione dell'ambiente che già si trova sotto tutela all'interno dei territori comunali.

L'accordo tra i due comuni dovrebbe facilitare la stesura di progetti e iniziative tese a promuovere al pubblico, prima di tutto locale, ma anche sovra-locale, queste due presenze importanti vicine al comune di Milano, che ancora conservano caratteri di naturalità.

La volontà dei due comuni è quella di unire le forze e pianificare lo sviluppo del territorio a un livello più alto di quello locale. Il primo terreno su cui misurare questa partnership è quello dell'ambiente e del verde, in quanto tema di grande attualità sentito anche dai cittadini.

L'alleanza che si è venuta a creare tra questi due Comuni nasce proprio dalla consapevolezza della grande peculiarità che queste aree potrebbero assumere e del conseguente valore aggiunto che potrebbero dare alle due città.

L'iniziativa "Progettare natura in Martesana – Pioltello e Cernusco, un parco per il ritorno all'agricoltura periurbana", redatto con la consulenza tecnica della Fondazione Lombardia per l'Ambiente, è la conseguenza diretta dell'accordo tra i due comuni.

La volontà è quella di realizzare una serie di obiettivi a medio termine che portino ad una riqualificazione ambientale dell'area del PLIS: riattivare attività zootecniche e agricole, favorire il recupero di elementi territoriali di discreta valenza ecologica, rendere l'area maggiormente fruibile da un pubblico più ampio, promuovere la partecipazione della popolazione locale alle decisioni e alle iniziative prese per l'area.

Dal 2010 ad oggi non sono ancora stati raggiunti completamente tanti obiettivi, ma questa iniziativa dimostra che i comuni della Martesana sono pronti a mettersi in squadra per la realizzazione di progetti di interesse più vasto, con la consapevolezza che solo l'alleanza di più amministrazioni può portare ad una vera salvaguardia e valorizzazione del territorio.

4.3.3. LA BREBEMI

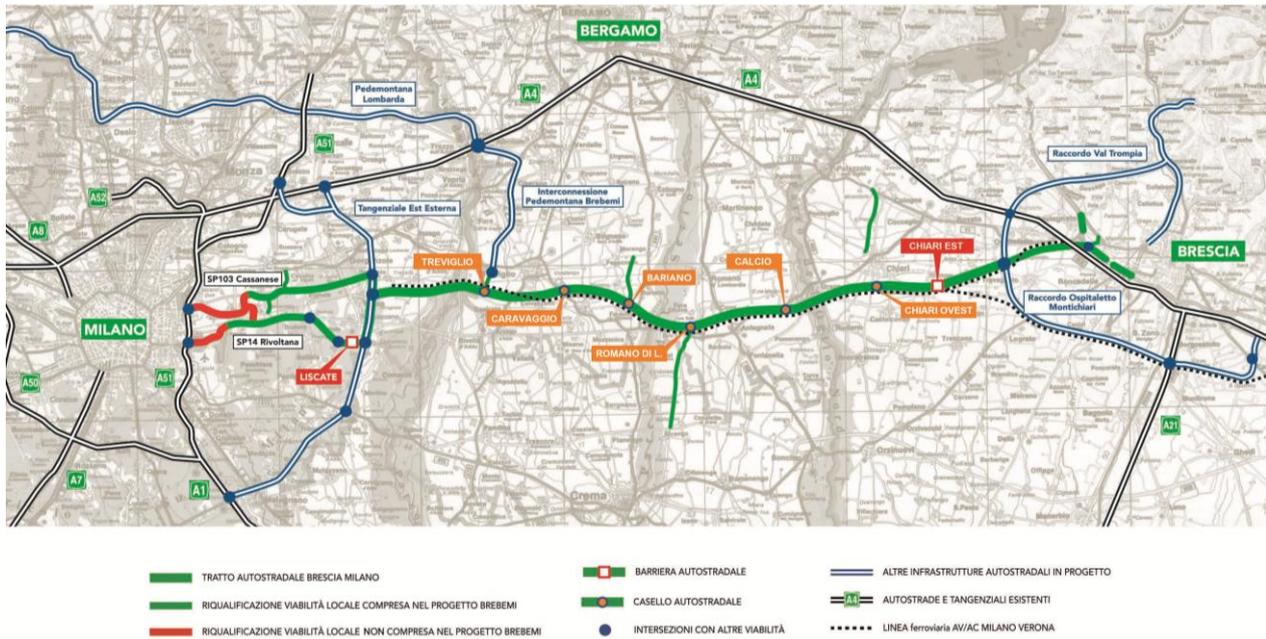


Fig. 4.3.3.1 il tracciato della BreBeMi²⁹

IL PROGETTO

Il Collegamento Autostradale Brescia - Bergamo - Milano consentirà viaggi veloci e sicuri su un sistema viabile integrato nel nuovo sistema infrastrutturale lombardo.

Da Brescia l'accesso alla Brebemi avverrà dal Raccordo Autostradale Ospitaletto - Montichiari, in corso di realizzazione, ad ovest di Travagliato, oppure dall'attuale Tangenziale Sud di Brescia attraverso un apposito tratto di autostrada e una bretella di collegamento alla SP19.

Il raccordo avrà due svincoli intermedi a più livelli (Travagliato Est/Castegnato e Ospitaletto/Travagliato Ovest) a servizio dei vicini centri urbani.

Dall'interconnessione con il Raccordo Autostradale Ospitaletto - Montichiari fino alla Barriera di esazione di Chiari Est la Brebemi sarà a circolazione libera e servirà la principale viabilità provinciale.

Superata la barriera si proseguirà verso ovest, attraversando le province di Brescia, Bergamo e Milano, viaggiando su una nuova e moderna autostrada con le più evolute tecnologie a servizio della sicurezza e del confort di guida.

Sei i caselli completamente automatizzati (Chiari Ovest, Calcio, Romano di Lombardia, Bariano, Caravaggio, Treviglio) che, unitamente ad altri sei svincoli presenti nei tratti esterni alle due

²⁹ <http://www.brebemi.it/>

barriere di esazione di Chiari Est e di Liscate, consentiranno all'autostrada di integrarsi con il territorio e servire i numerosi centri abitati e i relativi insediamenti produttivi. Ci saranno quattro aree di servizio (Oglio Nord e Sud, Adda Nord e Sud) e verranno realizzati un centro di manutenzione ed un centro operativo per la gestione ed i servizi all'utenza.

Da Melzo infine si potrà raggiungere Milano con due distinti percorsi, entrambi ugualmente efficienti. Con il primo, si percorrerà verso nord un tratto di Tangenziale Est Esterna (TEM) fino allo svincolo di Pozzuolo Martesana, dove si imbrocherà la nuova SP 103 "Cassanese", riqualificata a due corsie per senso di marcia fino a Milano. Con il secondo percorso, scendendo verso sud lungo la TEM fino allo svincolo tra Liscate e Comazzo, si svolterà ad ovest, riprendendo l'ultimo tratto della Brebemi, che proseguirà, connettendosi alla SP 39 "della Cerca" attraverso uno svincolo a rotatoria su due livelli e raggiungendo poi la SP 14 "Rivoltana", anch'essa interamente riqualificata fino a Milano.

L'intera autostrada, dall'intersezione con la SP 19 in provincia di Brescia allo svincolo a nord con la Tangenziale Est Esterna di Milano, avrà tre corsie per senso di marcia più la corsia di emergenza. Il tratto dallo svincolo sud con la TEM alla SP 14 "Rivoltana" in provincia di Milano avrà invece due corsie per senso di marcia, oltre la corsia di emergenza.

DATI DEL PROGETTO

I dati tecnici sul tracciato sono tratti dal sito ufficiale dell'autostrada: www.brebemi.it.

LUNGHEZZA COMPLESSIVA DELLA TRATTA AUTOSTRADALE: 62,1 KM

5 PROVINCE INTERESSATE

Bergamo • Brescia • Cremona • Lodi • Milano

43 COMUNI INTERESSATI

(compresa la viabilità di connessione e la viabilità compensativa):

Provincia di Bergamo

Calcio • Antegnate • Covo • Fara Olivana • Fornovo San Giovanni • Bariano •
Caravaggio • Calvenzano • Treviglio • Casirate • Pagazzano • Morengo • Isso

Provincia di Brescia

Brescia • Travagliato • Cazzago San Martino • Rovato • Castrezzato • Chiari • Urago
d'Oglio • Cologne • Gussago • Roncadelle • Castegnato • Ospitaletto • Rudiano

Provincia di Cremona

Camisano • Ricengo • Casale Cremasco • Castel Gabbiano

Provincia di Lodi

Comazzo

Provincia di Milano

Pozzuolo Martesana • Truccazzano • Cassano d'Adda • Liscate • Settala • Rodano •
Pioltello • Segrate • Melzo • Cassina dè Pecchi • Vignate • Cernusco sul Naviglio

5 PARCHI INTERESSATI

Parco Oglio Nord • Parco del Serio • Parco Agricolo Sud Milano • Parco Adda Nord • Parco Adda Sud

4 PRINCIPALI CORSI D'ACQUA ATTRAVERSATI

Fiume Oglio • Fiume Serio • Fiume Adda • Canale della Muzza

2 BARRIERE DI ESAZIONE

Chiari Est • Liscate

6 CASELLI

Chiari • Calcio • Romano di Lombardia • Bariano • Caravaggio • Treviglio

INTERVENTI DI INSERIMENTO AMBIENTALE

Saranno numerosi gli interventi di inserimento ambientale pensati non come semplici misure di mitigazione o compensazione, ma come oggetti di valorizzazione del paesaggio dell'intera infrastruttura.

L'obiettivo è quello di collocare l'autostrada nel paesaggio valutando tutti i punti di vista degli attori coinvolti, e trovando soluzioni congrue a beneficio sia degli utenti sia degli abitanti del territorio. Da questo punto di vista il progetto è stato pensato affinché vengano create le condizioni ideali per l'osservatore (sia esterno che interno all'autostrada) e l'ambiente inteso come elemento da comprendere e salvaguardare.

Chi percorrerà l'autostrada diventerà spettatore del paesaggio che attraversa; chi vive nei territori circostanti non solo non avvertirà l'autostrada come elemento di cesura del territorio, ma ne percepirà poco la presenza.

Tutti i canali idrici verranno mantenuti e potenziati in modo da evitare di turbare gli equilibri biologici dei terreni interessati. La scelta di accorpare la Brebemi e la Ferrovia Alta Velocità in un unico corridoio, permetterà poi di operare sugli aspetti ambientali connessi alle due opere in maniera coordinata e integrata.

Particolare attenzione è stata riservata alla mitigazione acustica. Nel progetto è previsto l'inserimento di adeguate barriere in calcestruzzo, caratterizzate dall'alto potere fonoassorbente, per un'estensione totale di 15,1 km. Queste provvederanno ad un'adeguata protezione dei centri abitati interessati al passaggio.

*Elemento fondamentale del progetto è la costruzione degli impianti a biomasse. Questi consentiranno di poter produrre l'energia elettrica sufficiente a compensare i normali consumi d'esercizio dell'autostrada attraverso l'utilizzo dei materiali di scarto provenienti dalle attività del comparto agricolo locale. Una soluzione che oltre a produrre energia "pulita" costituirà fonte di reddito per gli agricoltori della zona.*³⁰

³⁰ <http://www.brebemi.it/>

4.3.4. LA TEEM

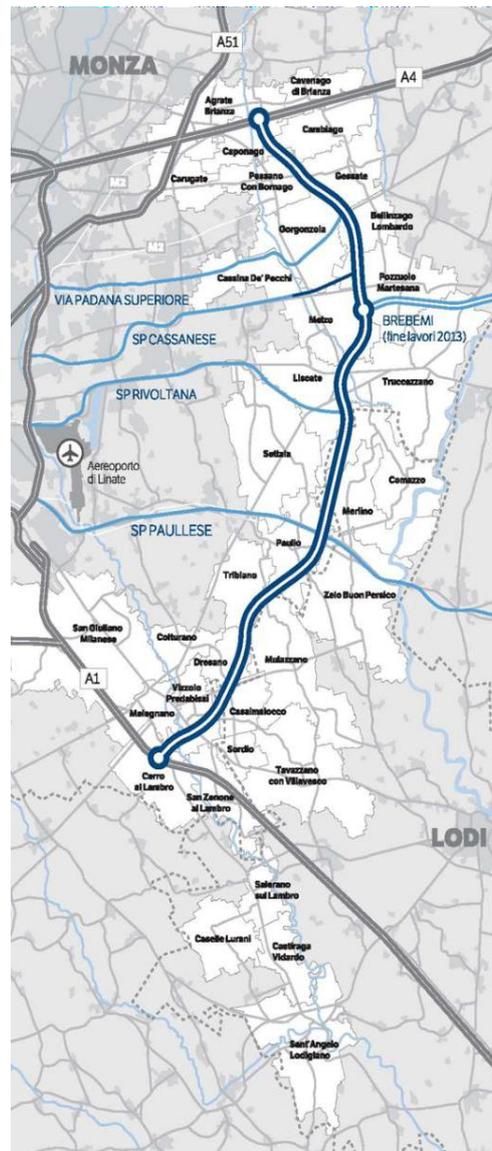


Fig. 4.3.4.1 il tracciato della TEEM³¹

LE RAGIONI DEL PROGETTO

L'apertura dei cantieri (11 giugno 2012) per la realizzazione di TEEM ha rappresentato plasticamente non solo il passaggio della fase progettuale a quella costruttiva di un'infrastruttura ritenuta dall'Unione Europea di importanza strategica, come testimonia l'inserimento nell'elenco delle opere Trans European Network-Transport (TEN-T), ma anche la volontà della Concessionaria Tangenziale Esterna SpA di trasporre l'opera dalla carta millimetrata alla realtà entro il 2015 dell'edizione di Expo ospitata da Milano. TEEM, attesa da mezzo secolo, prevalentemente finanziata da soggetti privati con due miliardi di euro e ideata

³¹ <http://www.tangenziale.esterna.it/>

per razionalizzare la mobilità del quadrante Est-Sud dell'asse costituito dalle Province di Milano, Lodi e Brianza, permetterà, oltre che di fornire una risposta anticiclica alle periodiche crisi economiche sull'onda dei 28.000 posti di lavoro creati e dei quasi sei miliardi di euro di ricchezza prodotta, di decongestionare la mobilità dell'Area Metropolitana di Milano. Classificata, peraltro, dall'OCSE fra i primi 40 territori del mondo ad alta rilevanza industriale e finanziaria anche in forza del contributo (oltre il 10%) garantito alla formazione del PIL nazionale.

E questo attraverso la realizzazione di 32 chilometri di tracciato principale da Melegnano (Autostrada A1 Milano-Bologna-Roma-Napoli) ad Agrate Brianza (Autostrada A4 Torino-Milano-Venezia-Trieste), connesso, attraverso il cosiddetto «Arco TEEM», pure con l'Autostrada Brescia-Bergamo-Milano (BreBeMi verrà ultimata nella primavera del 2014), la costruzione ex novo di 38 chilometri di arterie ordinarie, la riqualificazione di 15 chilometri di strade esistenti e il completamento di 30 chilometri di piste ciclabili.

TEEM va, insomma, inquadrata nell'ottica di un'infrastruttura-sistema integrata da tantissimi altri collegamenti auspicati dai quattro milioni di residenti nell'Area Metropolitana non meno di una nuova Tangenziale, caratterizzata da fondamentali progetti ambientali e condivisa, attraverso l'Accordo di programma definito dalla Regione Lombardia, dalla Provincia di Milano, che ne ha promosso la realizzazione, da quelle di Lodi e di Monza e della Brianza nonché da tutt'e 34 i Comuni direttamente lambiti dal tracciato autostradale.

Le più recenti rilevazioni sui volumi di traffico registrati nell'Area Metropolitana stimano, del resto, in oltre un milione e mezzo i mezzi privati e pubblici che, quotidianamente, penetrano nei confini del capoluogo attraverso una viabilità ordinaria e autostradale sostanzialmente immutata dal 1980 in avanti e non in grado di distribuire su percorsi dedicati il traffico di TIR e camion. Le Tangenziali in esercizio (Est, Ovest e Nord) vengono percorse, ogni giorno da 350.000 mezzi privati. Con il risultato che, dalla mattina alla sera e nonostante un generale contenimento della circolazione indotto dalla crisi economica e dal caro carburanti, lungo tali arterie autostradali e sulla rete delle strade ordinarie si formano incolonnamenti di tale portata da riflettersi negativamente sulla competitività delle imprese, sulla qualità dell'aria e sullo stile di vita dei cittadini.

La costruzione di TEEM ottimizzerà la mobilità dell'Area Metropolitana. Il tracciato autostradale si dipanerà lungo tre corsie per ogni senso di marcia (più la corsia di emergenza), condurrà alla realizzazione di sei svincoli e consentirà di potenziare l'interscambio gomma-ferro grazie alle connessioni del tracciato principale e delle opere integrate con le Metropolitane e le Ferrovie. La velocità media di spostamento aumenterà del 34%, le ore di

viaggio si ridurranno di otto milioni l'anno, il consumo di carburante calerà di 15 milioni di litri l'anno, il risparmio nei consumi si stabilizzerà sui 50 milioni di euro l'anno e le emissioni inquinanti diminuiranno di 141.000 tonnellate l'anno. Tutti questi fattori innescheranno un beneficio finanziario collettivo stimato in 150 milioni di euro l'anno.

(...)

TEEM, oltre che dalle opere connesse e dai Progetti speciali ambientali, risulterà caratterizzata da 16 chilometri di barriere acustiche, 120 opere idrauliche per la salvaguardia della rete irrigua, 200 ettari di aree destinate a verde e 60 ettari di aree umide con funzione idraulica e naturalistica.³²

DATI DI PROGETTO

Dal sito ufficiale di Tangenziale Est Esterna di Milano: www.tangenziale.esterna.it/.

TRACCIATO AUTOSTRADALE

Sviluppo totale: **32 chilometri** (da Agrate Brianza a Melegnano)

Configurazione: **tre corsie più emergenza** per senso di marcia

Interconnessioni con altre autostrade: **A4** Torino-Trieste, **Brebemi**, **A1** Milano Napoli

Svincoli: **sei**

Gallerie artificiali: **un chilometro**

Trincee: **8,7 chilometri**

Viadotti: **2,1 chilometri**

Traffico giornaliero: **70.000 veicoli**

OPERE VIARIE CONNESSE

Nuova realizzazione: **38 chilometri**

Riqualificazione: **15 chilometri**

Piste ciclabili: **30 chilometri**

ENTI PUBBLICI INTERESSATI DALLE OPERE

Province: **tre** (Milano, Lodi, Monza e Brianza)

Comuni: **34** (Milano 21, Lodi 10, Monza e Brianza 3)

Regioni: **una** (Lombardia)

INVESTIMENTO COMPLESSIVO

1,659 miliardi di euro (oneri finanziari esclusi)

2 miliardi di euro (oneri finanziari inclusi)

³² <http://www.tangenziale.esterna.it/>

IL PROGETTO

TEEM collegherà in modo diretto l'Autostrada A4 Torino-Trieste, tramite lo svincolo di Agrate Brianza, con l'Autostrada A1 Milano-Bologna, nel Comune di Cerro al Lambro, per uno sviluppo complessivo del tracciato di 32 chilometri (nello specifico: 1,5 chilometri in Provincia di Monza e Brianza, 23,8 chilometri in Provincia di Milano e 7,2 chilometri in Provincia di Lodi). Il Progetto esecutivo dell'opera prevede una configurazione a tre corsie per senso di marcia, più corsia di emergenza, e l'impiego delle più moderne tecnologie disponibili a garanzia della massima sicurezza dei viaggiatori nonché al fine di perseguire una diminuzione dell'inquinamento atmosferico e acustico. Il tracciato di TEEM risulterà interconnesso con autostrade esistenti e in progetto (A1 Milano-Bologna, BreBeMi e A4 Torino-Trieste) e con la rete stradale ordinaria presente nell'area (tramite svincoli a Pessano con Bornago, Gessate, Pozzuolo Martesana, Liscate, Paullo e Vizzolo Predabissi).

In fase progettuale è stata prestata particolare attenzione alla scelta della corretta tipologia di sede stradale sulla base delle caratteristiche e della conformazione del territorio attraversato. TEEM scorrerà per un totale di 8,7 chilometri al di sotto del piano campagna (trincea), mentre nella restante tratta il tracciato sarà a raso oppure in rilevato. Sono, inoltre, previsti 2,1 chilometri di viadotti per il sovrappasso di corsi d'acqua e delle reti di trasporto ferroviario e, in aree caratterizzate da particolare complessità urbanistica, un chilometro di gallerie artificiali. Oltre al percorso autostradale, il Progetto esecutivo di TEEM, vera e propria infrastruttura-sistema, comprende 19 interventi principali sulla rete viabilistica secondaria, che verranno messi gratuitamente a disposizione dei cittadini. Saranno creati 38 chilometri di nuove strade, riqualificati 15 chilometri di arterie esistenti. In aggiunta a ciò, verrà dato un decisivo impulso alla cosiddetta «mobilità dolce», tramite la costruzione di 30 chilometri di nuove piste ciclopedonali.

TEEM rappresenterà un intervento completamente «Made in Italy» realizzato seguendo i più elevati standard qualitativi da eccellenze nazionali nell'ambito della progettazione e della realizzazione di grandi opere. Il Progetto definitivo di TEEM è stato pubblicato il 7 febbraio 2011 ed è il risultato di centinaia di incontri che la Concessionaria ha organizzato con tutti i soggetti dei territori interessati dalle opere. La nuova infrastruttura prenderà vita su tre lotti distinti: il Lotto A, a nord, della lunghezza di 6,2 chilometri (tra i Comuni di Agrate Brianza e Bellinzago Lombardo); il Lotto B, tratta centrale, con estensione di 15,8 chilometri (tra Gorgonzola e Paullo); il Lotto C, a sud, della lunghezza di 9,9 chilometri (tra Tribiano e Cerro al Lambro). I lavori verranno effettuati dai Consorzi di imprese facenti parte del General contractor CCT (Consorzio Costruttori TEEM).

Nelle attività di realizzazione dell'opera è compreso il cosiddetto «Arco TEEM», tratta autostradale tra la SP 103 «Cassanese» e la SP 14 «Rivoltana», grazie al quale BreBeMi si interconetterà con la rete viabilistica autostradale e ordinaria della Grande Milano. L'apertura al traffico dell'«Arco TEEM» è fissata alla primavera del 2014. Sarà, invece, possibile percorrere l'intera TEEM entro il 2015 di Expo.³³

PROGETTI SPECIALI AMBIENTALI

L'attività di progettazione di TEEM, dalla scelta del tracciato, al progetto dell'opera, sin dal preliminare e poi nel definitivo, è stata orientata a risolvere al meglio il rapporto fra l'infrastruttura e l'ambiente incrociato.

Lungo tutto l'asse autostradale sono previsti infatti interventi e opere di mitigazione degli impatti di inquinamento acustico, visivo, e per evitare la rottura delle relazioni territoriali.

La stessa mitigazione ambientale prevede per esempio, in zone non legate all'agricoltura, l'acquisizione di aree, importanti sistemazioni vegetali e rinverdimenti funzionali alla mitigazione visiva, acustica e delle emissioni inquinanti e allo stesso tempo utili alla fauna.

Il Progetto Definitivo, inoltre, suddivide il territorio attraversato dalla TEEM in aree tematiche e individua alcuni ambiti di particolare interesse per i quali sono stati previsti 8 "Progetti Speciali Ambientali".

Alcuni di questi progetti interessano da vicino l'ambito della Martesana.

PSA «MOLGORA-VILLORESI»

Il Torrente Molgora e il Canale Villoresi rappresentano elementi di pregio paesistico all'interno di una porzione di territorio fortemente caratterizzata dalla presenza di importanti reti viarie (A4 «Torino-Trieste» e SP 13 «Monza-Melzo»).

Il Parco locale di interesse sovracomunale (PLIS) del Molgora si sviluppa, in questo tratto, longitudinalmente attorno a corsi d'acqua tutelati lungo i quali si individua la presenza di fasce boscate sottili e frammentate.

La parte più meridionale del Parco, in territorio di Caponago (praticamente fino alla SP 13 «Monza-Melzo» che delimita a sud l'abitato), è ridotta in sostanza alle ripe boscate del torrente, fatta eccezione per due aree a nord e per un'area a sinistra del Molgora nel cuore di una nuova zona residenziale. A sud della sp 39 , il territorio del Parco acquista ben diversa consistenza,

³³ <http://www.tangenziale.esterna.it/>

estendendosi a un ampio comparto agricolo che affianca, in parte a nord e maggiormente a sud, il Canale Villoresi.

Il Progetto Speciale Ambientale che verrà realizzato nell'area durante la trasposizione dalla carta millimetrata alla realtà della Tangenziale Est Esterna di Milano deriva dall'adeguamento stradale dell'attuale tratto della SP 13 «Monza-Melzo» tra Caponago e Pessano con Bornago. Tale assetto determina la possibilità di aumentare le superfici arborate a protezione del torrente mediante la forestazione di aree del vecchio sedime stradale e di aree limitrofe all'asta stessa. Il progetto si estende alla costruzione di un nuovo collegamento tra i due Comuni attraverso un sovrappasso sulla SP 13 «Monza-Melzo».

Lungo il Villoresi verrà, inoltre, realizzato un tratto di pista ciclopedonale da Cascina Canepa alla SP 13 «Monza-Melzo», che si conetterà alla pista in fase di costruzione tra Pessano con Bornago e l'Adda. È stato, infine, previsto di destinare una vasta area a verde pubblico a fruizione intercomunale che costituisca una sorta di porta per il PLIS del Molgora.

PSA «MARTESANA»

L'intervento si sviluppa sulla sponda nord del Naviglio Martesana lungo il tratto che unisce i Comuni di Gessate, Gorgonzola e Bellinzago Lombardo. Più nel dettaglio, il Progetto Speciale Ambientale che verrà ultimato nell'ambito della realizzazione della Tangenziale Est Esterna di Milano riguarda l'area tra il Naviglio stesso e il nuovo tratto in progetto della SP 11 «Padana Superiore».

L'elemento paesistico di riferimento dell'intervento è la Martesana e il territorio, a vocazione agricola, intercluso fra i Comuni citati. Il progetto prevede la sistemazione a verde di una striscia di terra di circa 1,1 chilometri che lambisce a nord il Naviglio.

L'intervento è reso possibile dall'arretramento della SP 11 «Padana Superiore» di circa 20 metri dall'attuale sponda. L'area liberata dalla viabilità, oltre a permettere la riqualificazione paesaggistica del fronte sulla Martesana, consente di realizzare un collegamento pedonale protetto con l'inserimento di «terrazze» tra Gorgonzola e Bellinzago. L'intervento trasferisce, inoltre, dal mondo delle idee alla realtà la continuità territoriale di un sistema a verde di respiro intercomunale.

I terreni saranno dotati di dune antirumore verso la strada, filari arborei paralleli all'asta fluviale e fasce arbustive al servizio delle piccole aree sosta disposte a sud con «affaccio» sulla Martesana e sulle aree agricole di Bellinzago.

PSA «PARCO LOCALE ALTO MARTESANA»

Sia il territorio di Pozzuolo Martesana sia il Parco locale d'interesse sovracomunale (PLIS) Alto Martesana vengono sfiorati longitudinalmente dal tracciato autostradale della Tangenziale Est Esterna di Milano. Il progetto dedicato a quest'area consiste nella piantumazione di grandi alberi lungo due ampie aree, di circa due ettari, a tamponare la lunga porzione che corre fra la lottizzazione commerciale prevista dal PGT, a sud dello svincolo di Pozzuolo, e il tratto di TEEM che insiste su quest'area.

Gli elementi che caratterizzano la Media Pianura Irrigua e dei Fontanili sono le numerose teste e aste di fontanili che formano un fitto reticolato idrografico con andamento prevalente nord-sud. Nel medesimo territorio si snoda, inoltre, lo svincolo di Pozzuolo Martesana sulla SP 103 «Cassanese».

Sono, inoltre, previsti ulteriori interventi di rinaturalizzazione per le aree comprese fra le derivazioni della Roggia Visconti, il Torrente Trobbia e il Fontanile Cornice (1,5 chilometri). Quest'integrazione ambientale s'inserisce all'interno di un progetto più ampio di forestazione. È previsto, infine, un sistema di fruizione ciclabile connesso al progetto del nuovo sovrappasso alla Rete Ferroviaria Italiana Milano-Venezia.³⁴

³⁴ <http://www.tangenziale.esterna.it/>

CONCLUSIONE CRITICA

Le due opere TEEM e BreBeMi vanno analizzate congiuntamente perché a dispetto della separata progettazione e delle diverse modalità di realizzazione non potevano che essere realizzate congiuntamente in quanto l'una, TEEM, non poteva che essere a servizio dell'altra.

Occorre in primo luogo considerare che se l'intervento della BreBeMi nei comuni del bresciano e della bergamasca era stato valutato in linea di massima positivamente, così non era avvenuto per i comuni della Provincia di Milano che avrebbero visto scaricare sui loro territori nuovo traffico. Oltretutto il progetto della BreBeMi prevedeva la realizzazione di un'autostrada con inizio dalla circonvallazione di Brescia e con termine ad ovest della città di Melzo.

In altre parole si trattava di un'autostrada con un inizio, Brescia, destinata a giungere a Milano, che però si interrompeva venti km prima.

Per raggiungere Milano occorre almeno altre tre opere: la riqualificazione della strada Rivoltana e la riqualificazione della Cassanese, con la necessità di collegare con un arco autostradale le due strade alla BreBeMi.

La "logica" prosecuzione dell'arco di collegamento verso nord in direzione di Agrate e verso sud in direzione di Melegnano ha generato la TEEM, ovvero la Tangenziale Est Esterna di Milano.

In occasione della predisposizione dei piani urbanistici e dei primi progetti l'associazione dei comuni interessati dalle opere aveva fatto predisporre uno studio alternativo che si basava sulla riqualificazione del reticolo delle strade esistenti ed in particolare sul raddoppio della Cerca.

Le scelte operative sono andate nella direzione nota perché la riqualificazione del reticolo delle strade esistenti avrebbe dovuto essere sostenuta dall'intervento pubblico mentre TEEM e BreBeMi in quanto a pagamento sono di fatto opere di privati.

Inutile aggiungere che la realizzazione delle due autostrade ha portato ad uno stravolgimento di ampie aree agricole in parte mitigate dalle modalità costruttive più recenti che almeno cercano di evitare gli impatti più pesanti attraverso opere di mitigazione ambientale, e opere di compensazione territoriale.

Solo il futuro ci dirà se la creazione delle nuove arterie ridurrà l'intasamento della A4, e alleggerirà il traffico sull'attuale Tangenziale Est.

Inoltre solo il futuro potrà dirci se le opere di mitigazione e le opere di compensazione territoriale avranno svolto la funzione cui sono destinate, tanto più che le opere di compensazione territoriale che avrebbero dovuto interessare le linee del ferro sono state abbandonate in un limbo non ben definito.

Inoltre se andiamo ad analizzare con occhio realista le opere di compensazione territoriale previste, ci rendiamo conto che sono più le parole scritte per descrivere i progetti che gli impatti ambientali positivi delle opere stesse.

4.4. PROGETTI DI AMBITO LOCALE

Tra i progetti di ambito locale abbiamo preso in considerazione quelle ipotesi che si legano all'iniziativa dei singoli comuni della Martesana, legate ai PRG e PGT, e spesso indipendenti dai grandi piani territoriali di coordinamento.

Queste iniziative risultano tuttavia interessanti proprio perché, grazie al loro legame solo con il proprio territorio e i propri cittadini, riescono spesso a concludersi in concreti risultati per il miglioramento della vita e lo sviluppo del territorio.

Se esse potessero diffondersi in modo capillare e fossero coordinate in una rete di comuni e non lasciate alla buona volontà degli amministratori locali, si potrebbero ottenere dei risultati complessivi migliori di quelli finora visibili in Martesana.

Sono infatti proprio le iniziative che partono dal basso e che funzionano concretamente a diffondersi spontaneamente su tutto il territorio circostante: tra queste ricordiamo la sempre crescente attenzione dei comuni della Martesana alla creazione di orti sociali urbani a servizio dei propri cittadini; la costruzione di casette dell'acqua pubbliche per evitare gli sprechi di acqua minerale e incentivare ad uno sfruttamento più consapevole delle risorse offerte dal proprio territorio; la creazione di piste ciclo-pedonali e di punti di bike sharing.

Queste iniziative però spesso non sono coordinate, portando ad un loro impoverimento in partenza. Basti pensare allo sviluppo che potrebbe avere una rete di bike sharing se fosse coordinata centralmente e diffusa in modo capillare invece che chiusa a pochi km di confini comunali; tenendo conto che oggi la maggior parte delle persone si sposta in un raggio più ampio rispetto a quello del proprio comune di residenza.

Alla fine di aprile la sala consiliare di Carugate ha ospitato un incontro fra i tre Comuni che condividono il progetto di bike sharing con alcune fra le più importanti aziende presenti sul territorio. Il progetto, che vede coinvolti Carugate, Cernusco e Pioltello, e che gode di un finanziamento di Fondazione Cariplo, si pone l'obiettivo di aprire stazioni di bike sharing in corrispondenza di alcuni importanti snodi attrattori di traffico (la stazione M2 di Cernusco, quella del Passante Ferroviario a Pioltello, il Centro Commerciale Carosello a Carugate).

All'incontro hanno preso parte i rappresentanti di ST Microelectronics, di Castorama- Leroy Merlin e di Carosello, mentre IKEA e Hewlett Packard hanno confermato il loro vivo interesse al progetto, che consente di integrare le rispettive iniziative in tema di promozione della mobilità

sostenibile, anche se con scopi ovviamente diversi da quelli che le istituzioni si pongono. Erano presenti anche rappresentanti dei Comuni di Vimodrone e Segrate, interessati all'eventuale ampliamento della copertura del servizio di bike sharing.¹

Tra i temi ricorrenti in tutti gli strumenti urbanistici che riguardano il territorio della Martesana quello della riqualificazione ambientale è sicuramente tra quelli di maggior rilievo, come già sottolineato in precedenza.

In particolare si mette in evidenza come la rete ambientale dell'area dimostra da un lato una ricca dotazione di potenzialità, dall'altro alcuni fattori di rischio, cui prestare particolare attenzione.

La rete del sistema ambientale e degli spazi aperti dell'area è composta da:

i parchi sovralocali già consolidati; i parchi intercomunali già attivati, in attivazione, in espansione; i sistemi lineari, quali il Naviglio Martesana, il canale Villoresi, fiumi, rogge e canali che attraversano il territorio; gli specchi d'acqua; il verde comunale di rilievo per l'intera area; il patrimonio di aree agricole centrali libere da salvaguardare.

In questa direzione stanno perciò fiorendo numerose iniziative e progetti soprattutto a livello locale.

Nello specifico uno dei modi in cui molti comuni stanno affrontando il tema ambientale è quello della creazione di orti sociali. Queste aree infatti rispondono ad un'esigenza della cittadinanza e fanno sì che ci sia una sempre maggiore sensibilizzazione di tutta la popolazione sui temi dell'agricoltura consentendo un contatto diretto tra il cittadino e le campagne. Inoltre spesso le aree scelte per la creazione di orti sociali sono zone degradate o poco sfruttate, ma con numerose potenzialità a livello ambientale, e la loro trasformazione diventa l'innescò per una potenziale riqualificazione anche delle aree limitrofe.

In tutta Italia il fenomeno degli "orti urbani", cioè delle aree che si trovano all'interno dei centri abitati e che vengono destinate alla coltivazione di frutta e verdura, è in costante aumento. Secondo gli ultimi dati resi noti da Italia Nostra, gli orti urbani occuperebbero, ad oggi, un'estensione di oltre 500.000 metri quadrati, ma si stima che in realtà siano molti di più. E la tendenza è in continua ascesa su tutto il territorio nazionale, complici da un lato la crisi economica e dall'altro la maggiore attenzione delle famiglie italiane alla qualità e genuinità del cibo.

¹ *IL BIKE SHARING IN MARTESANA PIACE AD AZIENDE E COMUNI*, in Cernusco, FUORI DAL COMUNE, 03, Maggio-Giugno 2010, pag. 07

Gli orti urbani sono importanti perché permettono alle municipalità di incrementare la presenza di aree verdi, migliorando così la qualità dell'ambiente e riducendo l'inquinamento, di riqualificare le zone degradate, di frenare il consumo di suolo (in particolare quello agricolo delle fasce periurbane), sottraendo i terreni all'abusivismo edilizio e alla speculazione e valorizzando il paesaggio attraverso le attività agricole.

Inoltre, consentono la produzione di ortofrutta tipica e di stagione, permettendo ai residenti di cibarsi in modo sano e genuino, migliorano sensibilmente il decoro e l'estetica urbana e favoriscono lo sviluppo di un'economia etica e solidale. Gli orti cittadini, quindi, sono un valido strumento non solo di riqualificazione urbana, ma anche di aggregazione sociale.²

Per comprendere i progetti di seguito analizzati cerchiamo di chiarire cosa sia un orto urbano.

Si è definito "orto urbano" un appezzamento di qualche centinaia al massimo di metri quadrati, ad ordinamento policulturale, coltivato direttamente dall'interessato con l'eventuale aiuto di familiari, il cui prodotto serve in maniera preponderante per l'autoconsumo e si immette in un ciclo di economia di baratto. Dall'orto urbano sono stati inoltre esclusi tutti gli 'orti di casa', quelli cioè direttamente contigui all'abitazione. (...) questi appezzamenti sono spesso regolamentati da contratti di affitto o sono di proprietà.³

² L. Pavesi, *Orti urbani in Italia, la tendenza è in continuo aumento*, 20 Maggio 2013, <http://www.ilcambiamento.it>

³ *Orti urbani una risorsa*, a cura di G. Crespi, Franco Angeli, Milano, 1982, pagg. 30-31

4.4.1. CICLABILE DI COLLEGAMENTO TRA NAVIGLIO E PARCO AGRICOLO SUD

IL PROGETTO DI COMPENSAZIONE TEEM

Il consigliere d'amministrazione con delega alle Relazionali istituzionali e ai Rapporti con il territorio Stefano Maullu e il direttore tecnico Luciano Minotti sono intervenuti stamattina, presso la Biblioteca «Vittorio Sereni» di Melzo (via Agnese Pasta 43), alla firma del Protocollo d'intesa da parte dei sindaci Vittorio Perego e Angelo Stucchi per la realizzazione e la gestione della nuova pista ciclabile di 2,6 chilometri (tre milioni di euro l'investimento previsto) che collegherà Melzo a Gorgonzola.

Alla sigla dell'accordo, avvenuta nella «piazza del sapere» frutto della riqualificazione dell'antica Cascina Brambilla attuata grazie a quattro milioni di euro erogati da Tangenziale Esterna Spa e aperta al pubblico il 18 gennaio scorso, hanno partecipato anche gli assessori melzesi Franco Guzzetti (Infrastrutture e Patrimonio) e Massimo Del Signore (Cultura), la collega gorgonzolese Sara Paolini (Lavori pubblici e Mobilità) nonché diversi amministratori locali.

Come quella della Biblioteca, pure la costruzione dell'infrastruttura-verde Melzo-Gorgonzola verrà finanziata da TEEM nell'ambito delle opere di compensazione inserite nel Progetto Esecutivo a seguito delle specifiche richieste avanzate alla Concessionaria da parte dei Comuni interessati dalla realizzazione di Tangenziale Est Esterna di Milano (32 chilometri di tracciato autostradale da Agrate Brianza a Melegnano interconnessi con BreBeMi, A4 e A1) e degli interventi viari e ambientali integrati (38 chilometri di strade ordinarie, 30 di nuove piste ciclabili e nove Progetti Speciali).

La costruzione di TEEM, che va inquadrata nell'ottica corretta di un'infrastruttura-sistema destinata a modernizzare il territorio creando occupazione e aumentando la competitività delle imprese, sta, insomma, garantendo alle Province di Milano, Lodi e Monza-Brianza anche quel potenziamento della mobilità dolce auspicato da quattro milioni di residenti. Di questo processo, che procede in parallelo con l'avanzamento dei lavori secondo cronoprogramma (entrata in esercizio dell'Arco TEEM a giugno 2014 e dell'intera tratta nella primavera del 2015) e che si pone l'obiettivo di mettere in rete itinerari già esistenti con percorsi in corso di realizzazione, la pista ciclabile Melzo-Gorgonzola costituisce, senz'altro, un esempio assai significativo.

Il tracciato della nuova arteria verde fortemente voluta dai Comuni che hanno promosso il Protocollo d'intesa superando vecchie rivalità da campanile prende, infatti, il via a Melzo dal sovrappasso sulla Cassanese, già costruito con corsie riservate ai ciclisti, e si conclude a Gorgonzola nell'area del centro sportivo prospiciente sia la grande pista ciclabile Alzaia

Martesana-Melchiorre Gioia sia la zona di sviluppo del «Parco locale Alto Martesana», uno dei nove Progetti Speciali Ambientali connessi a TEEM. Appare, dunque, evidente che l'opera, pure in virtù delle intersezioni con circuiti di mobilità dolce già attivati nonché con nuovi anelli, contribuirà a incrementare estensione e fruizione della rete di collegamenti verdi tra centri abitati, canali fluviali, bellezze architettoniche e aree a vocazione agricola.

*«Questa pista ciclabile e tutte le altre comprese nei 30 chilometri di arterie dolci che saranno trasposte dalla carta millimetrata alla realtà insieme con TEEM rispondono non solo alle esigenze di mobilità a impatto zero espresse dai Comuni ma anche al bisogno di offrire nuovi itinerari nella Natura ai venti milioni di visitatori che, nella seconda parte del 2015, confluiranno nella Grande Milano in occasione di Expo – ha dichiarato Maullu -. I percorsi ciclopedonali integrati alla nostra infrastruttura-sistema vanno, dunque, interpretati anche in chiave di opportunità per l'occupazione e la crescita del territorio».*⁴

E' stato firmato giovedì 6 Febbraio a Melzo, nella sede della nuova biblioteca "Vittorio Sereni", il Protocollo di Intesa per la realizzazione del tracciato da parte dei sindaci dei due comuni interessati: Vittorio Perego di Melzo e Angelo Stucchi di Gorgonzola. Tangenziale Esterna SpA è la società che realizzerà l'intervento con le risorse messe a disposizione grazie alle compensazioni derivanti dalla costruzione della nuova tangenziale.

PROPOSTA-PROGETTO DELL'ASSOCIAZIONE ASTROV

L'associazione Astrov, di Gorgonzola, si occupa di salvaguardia ambientale e tutela del territorio da diversi anni, raccogliendo proposte e osservazioni sul proprio sito: www.digilander.libero.it/astrovgorgonzola.

Tra queste proposte, nel gennaio del 2013, è stata pubblicata quella della realizzazione di una pista ciclabile che collegasse l'alzaia del Martesana con le strade bianche che, a sud di Gorgonzola, consentono l'accesso al Parco Agricolo Sud Milano.

Tale proposta, sotto forma di lettera, è stata inviata a tutti gli enti interessati, Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Gorgonzola, corredata di uno schema di massima dell'opera da realizzare.

Questo tratto di ciclabile corrisponde a quello inserito tra le opere di compensazione della TEEM, e che oggi è in corso di realizzazione.

Riportiamo la lettera dell'associazione:

⁴ <http://www.tangenziale.esterna.it/>, 6 febbraio 2014

Diciotto anni fa Astrov si fece portavoce delle centinaia di cittadini che, aderendo ad una petizione proposta dalla stessa Associazione, avevano chiesto che venisse ripristinata la continuità dell'Alzaia del Naviglio Martesana nel territorio di Gorgonzola, mediante la realizzazione di un sottopasso che permettesse di superare la strada Padana in assoluta sicurezza, senza dover attraversare un'arteria stradale di così grande traffico.

Tale petizione è stata accolta, nel 2002 il sottopasso è stato realizzato dalla Provincia di Milano, e da allora la percorribilità dell'Alzaia è drasticamente migliorata, tanto che ogni anno decine di migliaia di pedoni e di ciclisti ne usufruiscono per i loro spostamenti, soprattutto nei fine settimana.

Oggi Astrov intende farsi portavoce delle centinaia di cittadini che, firmando la petizione allegata, chiedono che siano assunte con la massima tempestività tutte le iniziative necessarie, affinché venga realizzato al più presto un percorso ciclopedonale che permetta di raggiungere dall'abitato di Gorgonzola e quindi all'Alzaia del Naviglio Martesana il territorio del Parco Agricolo Sud Milano, il più grande Parco Agricolo d'Europa, senza dover attraversare la Strada Padana.

Solo a Gorgonzola il Naviglio Martesana arriva a sfiorare il territorio del Parco, e per attuare il richiesto collegamento sarebbe sufficiente realizzare un tratto di pista ciclopedonale lungo meno di 200 metri proprio in corrispondenza del sottopasso realizzato dalla Provincia, senza necessità di particolari opere d'arte e con una spesa assolutamente irrisoria (si rimanda a questo proposito all'allegata ipotesi progettuale).⁵

⁵ <http://digilander.libero.it/astrovgorgonzola/>



Fig. 4.4.1.1 cartografia allegata alla lettera di Astrov per la proposta di ciclabile che colleghi l'alzaia del Naviglio Martesana con il Parco Agricolo Sud Milano

IL TRACCIATO

La descrizione del percorso della nuova pista ciclo-pedonale, che collegherà Gorgonzola e Melzo e consentirà di raggiungere il Parco Sud dall'Alzaia del Martesana, viene proposta nel comunicato stampa pubblicato il 6 febbraio 2014 dal Comune di Melzo.

Il tracciato della nuova pista ciclabile parte dal semaforo delle Quattro Strade di Melzo (ora via Parini), costeggia la vecchia strada per Gorgonzola, superando dapprima con il nuovo cavalcavia in corso di realizzazione la nuova Cassanese, prosegue sempre a sinistra di tale strada su sede propria sino alle prime case di Gorgonzola dove in corrispondenza della strada statale 11 piega a destra, in direzione di Gessate. Giunti in corrispondenza del Centro Sportivo di Gorgonzola supera la statale e arriva alla nuova piscina.

Il tracciato misura circa 3 km. La prima parte del percorso, il più breve, fino al cavalcavia sulla nuova Cassanese, tutta in territorio melzese, è già in fase di realizzazione e la sua apertura è prevista nel mese di marzo 2014. L'accordo oggi sottoscritto permette di avviare la progettazione (prossimi step sono il progetto preliminare e le varianti al PGT) della seconda parte del percorso,

il più lungo e tutto sul territorio di Gorgonzola, in modo da arrivare al completamento dell'opera complessiva entro la fine del 2015: tempi tecnici e certamente più brevi e soprattutto più certi di quanto sarebbe stato se fosse stato scelto un altro percorso.⁶



Fig. 4.4.1.2 In arancione il tracciato completo della nuova ciclabile tra Melzo e Gorgonzola⁷

⁶ <http://www.comune.melzo.mi.it/>

⁷ <http://online.stradeeautostrade.it/>

CONCLUSIONE CRITICA

Questo progetto è stato inserito all'interno dei progetti di ambito locale per le sue dimensioni ridotte, anche se interessa una pluralità di enti anche di carattere sovralocale e l'accordo tra due realtà amministrative differenti.

Il maggiore interesse suscitato da questo progetto è dovuto alla presenza di una prima proposta nata dal basso, quella dell'associazione ASTROV, che ha visto una sua realizzazione nel momento in cui si è presentata l'occasione grazie alla volontà della società TEEM di porsi anche come catalizzatore di interventi di valorizzazione ambientale, e non solo come costruttrice di una grande infrastruttura per la mobilità privata.

TEEM infatti, come spiegato nei capitoli precedenti, propone una serie di interventi di compensazione ambientale e progetti correlati alla realizzazione della tangenziale, molti dei quali non sono stati ancora realizzati e stentano a partire per problemi di intesa e accordo tra enti.

Questo progetto risulta invece interessante perché mostra come sia possibile arrivare alla effettiva messa in moto del processo di realizzazione di interventi di entità limitata ma di portata vasta per i territori che coinvolgono.

Leggiamo infatti: *Soddisfatto l'Assessore al Patrimonio e alle Infrastrutture **Franco Guzzetti**: “Sono anni che i cittadini melzesi attendono questa tanto desiderata opera - considerata di gran lunga al primo posto tra le preferenze degli stessi cittadini tra le varie ciclabili proposte nel cosiddetto Biciplan comunale – opera che finalmente riesce ad essere realizzata grazie all’insistenza e alla collaborazione delle Amministrazioni Comunali di Melzo e di Gorgonzola e alla disponibilità di Tangenziale Esterna SpA. L’opera era inizialmente prevista fra gli interventi da realizzare, seppur in tempi e modalità non definiti e certi: il Comune di Melzo ne ha richiesto e ottenuto l’anticipo nell’ambito degli accordi legati alle compensazioni ambientali sottoscritti lo scorso anno”.*

*Inoltre la ciclabile Melzo-Gorgonzola assume ancora più valore se viene vista all’interno della **fitta rete di collegamenti ciclabili asfaltati che saranno realizzati nel 2014 e 2015**, collegamenti previsti nel progetto esecutivo delle mitigazioni ambientali della nuova Tangenziale Est Esterna Milano. Oltre al già citato collegamento con Gorgonzola ci saranno **due nuovi collegamenti con Pozzuolo** (a nord e a sud della ferrovia, senza dover superare alcun sovrappasso), la connessione con la **ciclabile che costeggerà la cava della Cascina Galanta** e la rete di ciclabili verso sud, così che sarà possibile raggiungere Cavaione, Lavagna, Vaiano, Rossate, Settala e così via.*

*E' inoltre in fase di progettazione la ciclabile che collegherà **Melzo con Vignate**, a partire dalla nuova ciclostazione, sottopassando la provinciale Cerca, viaggiando a nord della linea ferroviaria, nelle campagne sino a Vignate.*

*Infine, coerentemente con il Biciplan comunale già approvato, sono in fase di studio e di prossima realizzazione alcune importanti **dorsali ciclabili all'interno della città stessa**: viale Gavazzi, via Curiel, viale Olanda, via Lussemburgo, via Maffia.*

*Tornando alla ciclabile Melzo-Gorgonzola e all'importantissimo risultato ottenuto con il protocollo di intesa firmato e consegnato a Tangenziale Esterna da parte dei due Comuni, è il **sindaco Vittorio Perego** a esprimere grande soddisfazione: "La ciclabile chiesta da tutti i melzesi verrà finalmente realizzata, anzi la prima parte sul nostro territorio sarà consegnata già fra due mesi: questa è la cosa più importante! Ma l'altro risultato ugualmente importante è legato al fatto che le compensazioni ottenute non sono solo su Melzo, ma destinate anche a rafforzare un territorio circostante: è Melzo che in una vera ottica di sovracomunalità ha destinato una parte delle risorse di compensazioni alla realizzazione di una pista ciclabile sul territorio di Gorgonzola. Senza questa azione da parte della nostra Amministrazione il Comune di Gorgonzola non avrebbe mai avuto le risorse per realizzarla".⁸*

⁸ <http://www.comune.melzo.mi.it/>, comunicato stampa pubblicato il 6 febbraio 2014

4.4.2. UN PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE A BUSSERO

INQUADRAMENTO TERRITORIALE: IL PARCO DEL MOLGORA NEL COMUNE DI BUSSERO

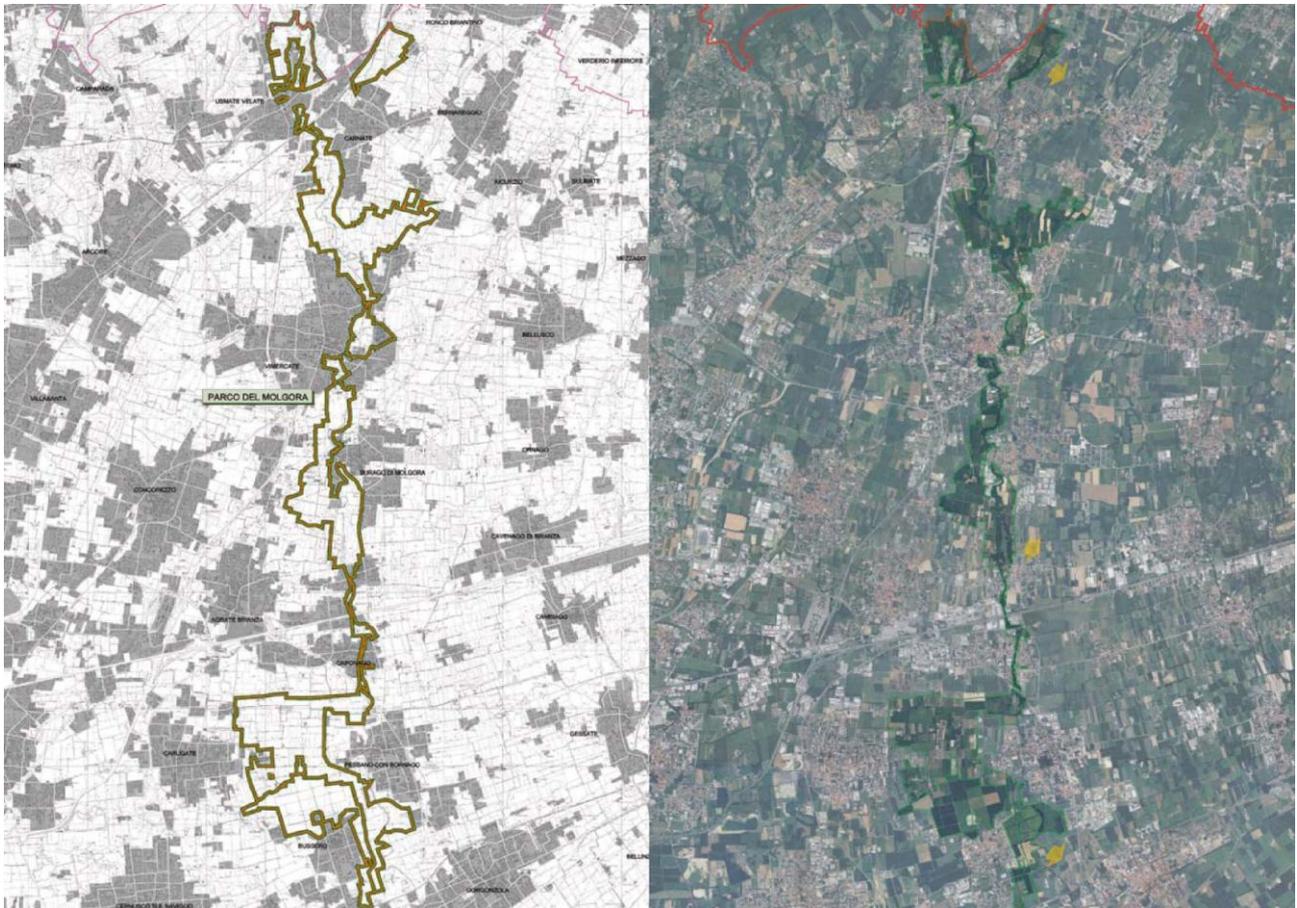


Fig. 4.4.2.1: il parco del Molgora⁹

Il PGT del comune di Bussero trattando del paesaggio e della rete ecologica si occupa in primo luogo della descrizione dei caratteri paesaggistici- ambientali del proprio territorio; inoltre riprende le direttive degli strumenti di scala sovralocale.

In particolare, si fa riferimento alle direttive del PLIS del Parco del Molgora, poiché una buona parte delle aree agricole comprese sul territorio comunale si trovano sotto la sua tutela.

Riportiamo di seguito i capitoli della relazione del Documento di Piano relativi alla questione ambientale, con particolare attenzione alle aree del Parco del Molgora:

B-2- SISTEMA AMBIENTALE

B-2a- Unità Paesistico- territoriale

⁹ www.provincia.milano.it- dall'Atlante dei PLIS- redatto dal Centro Studi PIM, *Parco del Molgora*- pag.3

Il Comune di Bussero appartiene alla fascia morfologica della media pianura orientale, irrigua e rurale, con prevalenza di colture foraggere e canali.

Questa unità paesistico-ambientale si colloca in posizione intermedia tra una fascia a nord di pianura asciutta che presenta i caratteri ambientali e paesaggistici simili a quelli della Brianza orientale con un disegno dell'urbanizzato fitto e costituito da nuclei di ridotte dimensioni ed una fascia meridionale a carattere agricolo e dominato da ampi e porzioni di territorio aperte e da una rete urbana con un minor numero di centri, ma più popolosi.

Il territorio a confine tra queste due fasce, è la fascia intermedia dei fontanili, del Naviglio della Martesana e del canale Villoresi.

Questo territorio si caratterizza per la prevalenza degli spazi agricoli che costituiscono un'importante risorsa e risulta arricchito anche dalla presenza di un consistente patrimonio storico- artistico legato al sistema delle acque ed alla permanenza di un'importante struttura agricola.

La lettura del territorio evidenzia un'organizzazione agricolo-aziendale molto fitta testimoniata dalla ricca tramatura dei campi e mette in risalto una maggiore densità degli impianti rurali e di una loro dimensione ridotta rispetto le aree agricole irrigue.

Questa fascia territoriale compresa tra il corso del Canale Villoresi ed il Naviglio della Martesana appartiene ad una porzione di pianura individuata come fascia dei collegamenti Milano- Bergamo- Venezia.

In particolare il territorio comunale di Bussero risulta prevalentemente libero da insediamenti e fortemente caratterizzato, sia per quantità che per qualità da aree agricole, in parte protette e tutelate dall'istituzione del PLIS del Molgora.

Questa connotazione agricola è messa in evidenza dal PTCP della provincia di Milano attraverso l'individuazione di percorsi campestri sottolineati dalla presenza di filari alberati ed arbusteti tenuti a siepe.

Il centro storico, con l'individuazione delle architetture civili e religiose rilevanti costituite da Villa Berti, risalente al XVIII secolo, Villa Tamassia Radaelli con il suo giardino e oratorio annessi e la chiesa parrocchiale trova il suo compimento a nord con Villa Sioli Legnani di origine settecentesca ed il suo parco storico che nell'originale disegno del giardino all'italiana sembra dar origine ad una divisione regolare anche delle aree agricole che lo circondano.

In questo ambito paesaggistico il PTCP individua un'area a rischio archeologico.

Gli ambiti di maggiore rilevanza paesistica individuati dalla pianificazione provinciale sono a sud, il sistema ambientale costituito dal naviglio della Martesana interessato anche

dall'attraversamento della linea metropolitana ed ad est dalla presenza del Parco del Molgora con le sue aree di rispetto individuate dal P.L.I.S.

B-2b- Sistema dei vincoli paesaggistici e ambientali

Gli indirizzi generali di tutela da considerare nella pianificazione e contenuti nel P.T.C.P. che interessano aree sul territorio comunale sono relative principalmente ai due maggiori sistemi paesistico ambientali rilevati:

- il corso del Naviglio della Martesana è individuato come bellezza d'insieme (art.139 D.Lgs.n°.42/2004)

- il P.L.I.S. del Molgora L.R.86/83

-l'area di rispetto dei corsi d'acqua art.146lett.e

Il torrente Molgora ed il Naviglio della Martesana costituiscono i due principali corridoi ecologici esistenti sul territorio comunale.

Anche l'edificato è soggetto ad indicazioni di tutela, in particolar modo il centro storico con l'individuazione dei beni di interesse artistico storico.

Parte dell'edificato collocato al confine con il comune di Cernusco S/N è individuato come zona con i presupposti per l'attivazione di progetti di consolidamento ecologico.

B- 2c- Bussero- P.L.I.S. del Molgora

Il Parco Locale di Interesse Sovracomunale del Molgora rompe l'accerchiamento dell'urbanizzato attorno a Bussero in direzione nord, creando un'importante connessione a nord con il Parco regionale del Curone e di Montevicchia, mentre l'ipotesi del Parco Locale in interesse Locale della Martesana, se istituito, metterebbe in collegamento il P.L.I.S. del Molgora ad est con il Parco Regionale dell'Adda.

In questo caso Bussero si trova sull'intersezione tra i due parchi, assumendo un ruolo di nodo della rete ecologica regionale.

Questo ruolo può essere svolto fisicamente dalla numerose Cascine presenti sul territorio comunale di Bussero, in qualità di presidi agricolo- ambientali, di agricolo- tempo libero, ecc.

B- 3- IPOTESI DI PROGETTO

Dal Documento di Indirizzi:

"In riferimento

- allo stato di fatto ...

- alla lettura del contesto territoriale in cui Bussero si colloca ...

- dalla sua densità insediativa ...

sembra logico pensare che il Piano di Governo del Territorio di Bussero debba principalmente perseguire l'obiettivo del miglioramento della qualità del territorio comunale (= riqualificazione urbana), costruito e non ..."

l'inquadratura territoriale mette innanzitutto in evidenza la possibilità di realizzare la premessa più importante per migliorare lo stato di fatto: evitare cioè il passaggio sul territorio comunale di flussi di traffico di attraversamento, grazie alla disponibilità di una rete stradale sovracomunale che presenta differenti classi di gerarchia e grazie al fatto che la rete costituita dalla strada provinciale della Cerca e dalla strada statale Padana Superiore forma di fatto un sistema tangenziale alla gravitazione viabilistica cittadina. La relativa vicinanza alle immissioni dell'autostrada A4 e della tangenziale est, nonché al tracciato della futura tangenziale est-est esterna in fase di definizione, garantisce inoltre un immediato accesso a queste infrastrutture per tragitti a lungo raggio, garantendo ai Cittadini di Bussero un'elevata mobilità sul territorio.

In questo disegno infrastrutturale, l'accessibilità garantita da e per Bussero dalla stazione della linea metropolitana MM2 diventa di importanza rilevante. La Stazione assume infatti un ruolo di vera e propria porta della città sia per dislocazione possibile di attività strategiche, sia come luogo di interscambio tra diverse tipologie di trasporto pubblico (ferro- gomma), sia come caposaldo di una rinnovata rete di percorsi ciclopedonali che attraversano il ricco sistema di aree verdi presenti sul territorio comunale permettendo di raggiungere il centro cittadino e da questo gli insediamenti circostanti.

L'inquadratura territoriale definisce inoltre una spiccata identità ambientale di Bussero, per essere il suo territorio il territorio di raccordo tra il P.L.I.S. del Molgora ed il futuro P.L.I.S. della Martesana, in connessione il primo con il Parco Regionale del Curone e di Montevicchia a nord ed il secondo con il Parco Regionale Adda Nord ad est ed il Parco Sud di Milano.¹⁰

D- 1b Ambiti di riqualificazione

D- 1b1 Paesaggio e rete ecologica

Il comune di Bussero appartiene alla fascia morfologica dell'alta pianura irrigua orientale, del Naviglio Martesana e del Canale Villoresei, compresa tra la fascia a nord della pianura asciutta e la fascia a sud agricola.

Obiettivo

La rete ecologica favorisce la rinaturalizzazione del territorio, rendendolo permeabile da flora e fauna proveniente dalle aree di maggior naturalità.

Indirizzi

¹⁰ Comune di Bussero, Piano di Governo del Territorio, Doc. n°1D- DOCUMENTO DI PIANO, Relazione, pagg. 43-45

All'interno di questo ambito valgono le prescrizioni specifiche delle sono ricomprese ed i seguenti indirizzi e principi:

- a) limitare gli interventi di nuova edificazione che possono frammentare il territorio e compromettere la funzionalità ecologica di tali ambiti;*
- b) prevedere per i progetti di opere che possono produrre ulteriore frammentazione della rete ecologica, opere di mitigazione e di inserimento ambientale in grado di garantire sufficienti livelli di continuità ecologica;*
- c) promuovere azioni di mitigazione per le infrastrutture della mobilità e salvaguardare e promuovere la mobilità ciclopedonale;*
- d) promuovere la riqualificazione sia ecologica che paesaggistica del territorio, da perseguirsi anche attraverso la previsione di idonei accorgimenti mitigativi e compensativi;*
- e) salvaguardare e valorizzare i principali con visivi sulle unità di paesaggio interne al territorio comunale ed esterne, eventualmente integrando quelli individuati dal PGT.*

A questo scopo, il PGT individua dei passaggi protetti V5 e dei sottopassi ecologici (G5) di cui all'art. 53 per il superamento delle infrastrutture interne ai vari elementi costitutivi della Rete.

D- 1b2 P.L.I.S. del Molgora

Per il PLIS del Molgora valgono le specifiche N.T.A. del suo P.P:A. oltre le seguenti direttive per una sua valorizzazione e fruibilità a livello locale, in continuità con il Parco Agricolo delle Cascine e del futuro PLIS della Martesana.

L'ambito risulta individuato con apposita perimetrazione nelle tavole di azionamento del PGT e contiene particolari presenze sia sotto l'aspetto ambientale che paesaggistico meritevoli di tutela e valorizzazione (ex art. 142 lett. F - D. Lgs 42/2004).

Il perimetro di tale area protetta, nella sua totale estensione, delimita una fascia del territorio costituita principalmente da una concatenazione di aree agricole, interessata dalla presenza del torrente Molgora.

Entro tale ambito sarà incentivata la miglior fruizione dei valori ambientali e paesaggistici, purché in completa consonanza con le specifiche finalità del Parco Locale di Interesse Sovracomunale del Molgora, indicate nel Piano Particolareggiato del Parco medesimo, in conformità con i disposti della L.R. n.86 del 30.11.1983.

b) Interventi ammessi:

b.1) tutela dell'area agricola

- Preservare le condizioni ambientali più favorevoli allo sviluppo delle attività agricole e più precisamente tutte le attività connesse alla buona conduzione produttiva in conformità alle vigenti leggi nel rispetto delle valenze ambientali esistenti.*

- Realizzare "corridoi ecologici" da impostare con il criterio delle "siepi arborate" e delle "macchie di campo" quale ideale raccordo tra le aree boscate e il sistema dell'aggregato urbano (Regolamento CEE 2080/92). I Corridoi ecologici costituiscono elemento di biodiversità tra i campi coltivati (monocolture) con carattere di valenza ecologica, importanza paesaggistica e pregio estetico (utilizzo di essenze arboreo- arbustive autoctone e naturalizzate . ecologicamente compatibili).

b.2) Tutela dell'area boschiva

Occorre perseguire come finalità primaria la ricostruzione e la salvaguardia del patrimonio naturalistico come ecosistema forestale polifunzionale.

Sono ammesse le normali attività di selvicoltura, di forestazione e di ordinaria manutenzione (pulizia del sottobosco, integrazione del sottobosco, matricinatura, ecc.).

b.3) Sono inoltre ammessi gli interventi delle singole zone comprese nell'ambito e previste dal PPA del PLIS.

b.4) Sono inoltre ammessi orti sociali e spazi per attività sportive.¹¹

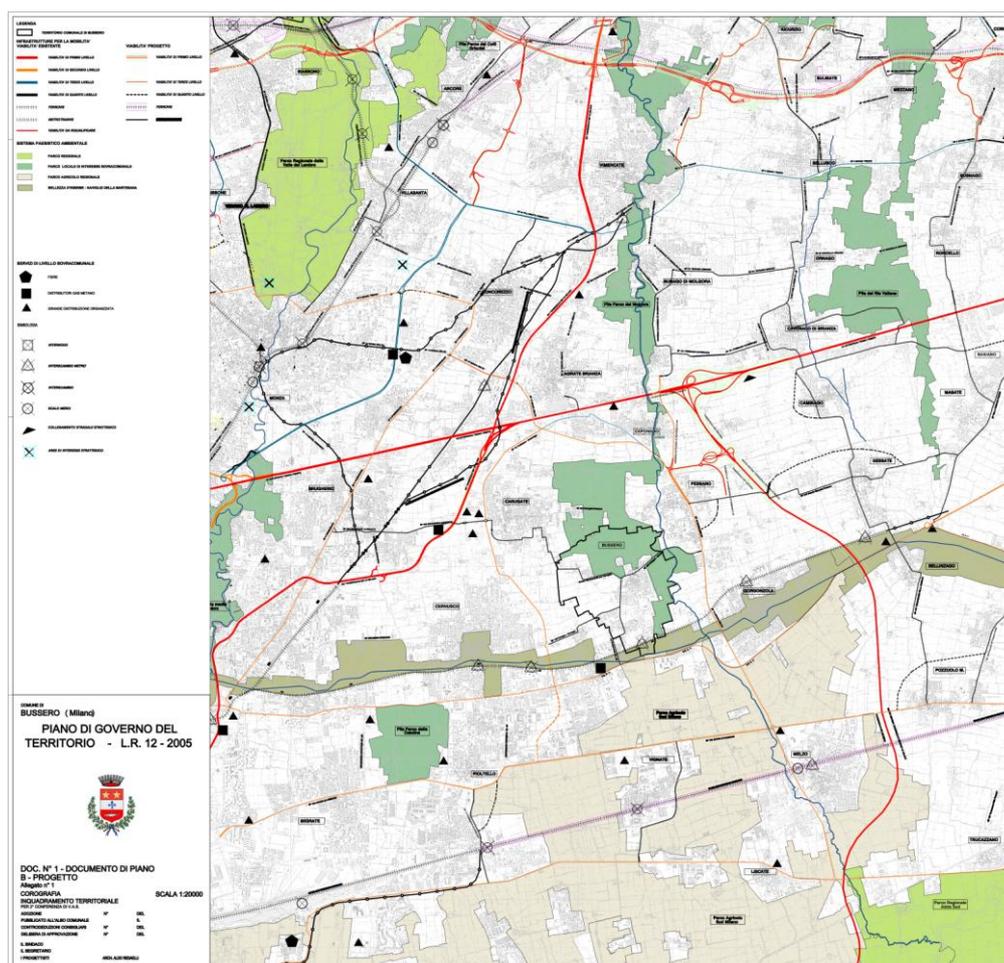


Fig. 4.4.2.2: inquadramento territoriale del comune di Bussero¹²

¹¹ Comune di Bussero, *Piano di Governo del Territorio*, Doc. n°1D- DOCUMENTO DI PIANO, Relazione, pagg. 54-56

Sulla linea di tali direttive e degli interventi ammessi in tali aree il comune sta cercando di mettere in atto interventi che valorizzino il proprio territorio, lo rendano fruibile ai propri cittadini e anche ad un più ampio pubblico proveniente da tutta la provincia ed in particolare da Milano.

L'AREA DI INTERVENTO

Un'area di proprietà del comune di Bussero, localizzata all'interno del parco del Molgora, è stata individuata per la realizzazione di opere di compensazione forestale.

Tale intervento nasce dalla necessità di una impresa edile operante nella provincia di Varese di reperire terreni per la realizzazione di nuove aree boscate: non essendo stato possibile individuare aree adatte nella zona del parco del Ticino la ricerca è stata allargata ad altre zone.

Il comune di Bussero si è reso perciò disponibile alla realizzazione di superfici boscate sul suo territorio. Il comune, come anticipato, è situato all'interno del PLIS del Parco del Molgora, ed in particolare i terreni oggetto della proposta di compensazione sono situati nell'area est del comune, sul confine con Gorgonzola, a ridosso del torrente Molgora. Tale area ad oggi è gestita a seminativo e presenta un buon grado di fertilità.

Seguendo le normative regionali saranno realizzati 2550 mq di nuova area boscata.

A sud di quest'area il comune di Bussero ha inoltre avviato il progetto di un'area umida collegata direttamente al Molgora, affiancata ad un'ampia radura, con l'intento di aumentare la diversità biologica e quindi incrementare gli indici di naturalità necessari per lo sviluppo del PLIS del Molgora. Tale area potrà essere motivo di attrattiva a scopo educativo e ambientale.

Per completare tale intervento il comune prevede in un terreno a sud, in adiacenza con i precedenti interventi, anche la realizzazione di orti e di una parte di parco attrezzato per la cittadinanza. Questi interventi favorirebbero la fruizione della zona e la sua conoscenza da parte di un'ampia fascia della popolazione.

Essendo l'area oggetto di intervento situata quasi al limite sud del Parco del Molgora potrebbe diventare la porta di accesso all'intero sistema ambientale, grazie anche alla presenza della linea metropolitana verde che collega l'area direttamente con Milano.

¹² Comune di Bussero, *Piano di Governo del Territorio, Doc. n°1D- DOCUMENTO DI PIANO, Relazione*, pag. 128



Fig. 4.4.2.3: il territorio del Comune di Bussero: in rosso l'area che sarà oggetto dell'intervento di compensazione forestale e della realizzazione di orti sociali.

GLI INTERVENTI PREVISTI

L'area verrà quindi interessata dalla realizzazione di differenti interventi, come schematizzato nella figura 4.4.2.4:



Fig. 4.4.2.4: schema degli interventi previsti

Nel loro complesso questi interventi seguono la direzione indicata dal PLIS del Parco del Molgora, valorizzando e integrando gli aspetti naturalistici- ambientali del territorio. Inoltre introducendo una parte di orti sociali (consentiti dalle norme del PLIS stesso) l'intervento risponde ad una sempre maggiore esigenza dei cittadini di aree da adibire a questo uso e che siano allo stesso tempo di elevata qualità ambientale.

Gli orti assumono perciò nel progetto una funzione paesaggistica, superando la semplice funzione di utilità sociale, senza tuttavia ridurre la valorizzazione estetica ad una operazione superficiale di arredo urbano.

CONTESTO E VEGETAZIONE PRESENTE

Nei comuni del PLISS gli alberi di grossa dimensione sono molto rari, si riscontra la loro presenza solo nei parchi storici di alcune ville. A causa dell'elevato sfruttamento avvenuto in passato la presenza di boschi è minima ed essi sono quasi esclusivamente costituiti da robinia. Un tempo nel territorio la vegetazione arborea era rappresentata dal quercu-carpineto, con prevalenza di *Quercus robur*, *Carpinus betulus*, *Acer campestre*, *Prunus avium* e sottobosco di vario genere sempre autoctono (*Cornus sanguinea*, *Euonymus europeus*, *Prunus spinosa*, ecc.).

Nonostante l'impoverimento della tipologia arborea, il Molgora ha rappresentato un'importante nicchia di protezione in quanto ancora oggi in alcuni punti del suo corso si ritrovano alcune specie vegetali rare per l'intera Pianura Padana. Sempre lungo il torrente, nelle zone più umide o frequentemente inondate, si riscontra la vegetazione igrofila tipicamente autoctona (ontano nero- *Alnus glutinosa*, salice bianco- *Salix alba*).

I campi presenti sono coltivati, con prevalenza di cereali autunno vernini e mais o con prati stabili.

INTERVENTO DI COMPENSAZIONE FORESTALE

Il progetto proposto prevede la realizzazione di 27000 mq di bosco sui mappali 100-111 Foglio 2 del Comune di Bussero e di proprietà del medesimo Comune.

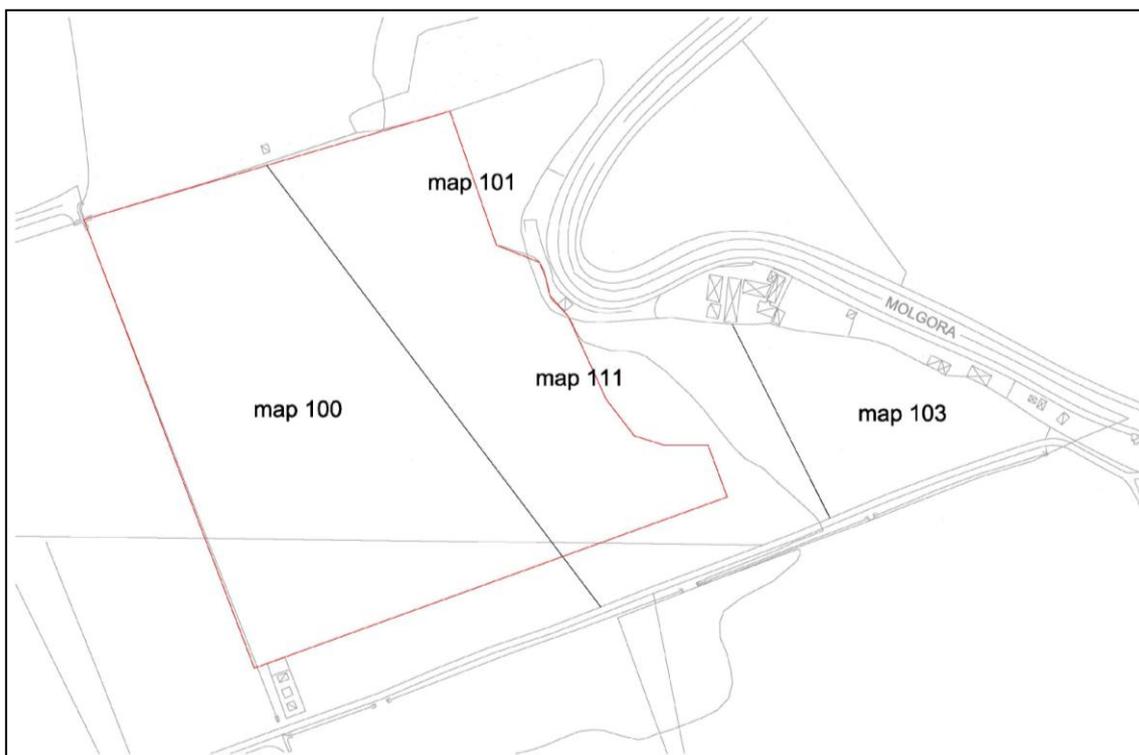


Fig. 4.4.2.5: schema dei lotti dell'area di intervento

Osservando la composizione della flora tipica e l'ambiente circostante si prevede l'impianto di essenze arboree autoctone e di essenze arbustive, queste ultime in misura del 10% circa, così da contribuire a costituire il sottobosco ed anche fonti di cibo per la fauna. Saranno impiantate, nella fascia più prossima al Molgora, essenze idonee all'ambiente igrofilo, mentre nella parte ovest saranno poste a dimora varietà forestali tipiche delle zone asciutte di pianura. La vegetazione presente lungo il corso d'acqua sarà mantenuta.

Per la zona ovest gli alberi proposti sono in prevalenza farnia e carpino selvatico, tra gli arbusti si prevede l'impianto lungo i perimetri dell'area boscata di gruppi monospecifici. Per la fascia vicino al torrente si prevedono *Alnus glutinosa* (ontano nero) e *Salix alba* (salice bianco), *Salix caprea*, biancospino e nocciolo.

Nella seguente tabella 5.1 sono riportate tutte le essenze proposte.

Area	mq	tipo di vegetazione	n° di piante
Fascia lungo il torrente	600	Salix alba L.	30
		Alnus glutinosa L.	25
		Salix caprea L.	15
		Crataegus monogyna L.	5
		Corylus avellana L.	5
		<u>Totale piante zona</u>	<u>80</u>
Fascia centrale	13050	Quercus robur L.	500
		Carpinus betulus L.	500
		Tilia cordata	150
		Prunus padus L.	180
		Malus sylvestris	180
		Corylus avellana	50
		Sambucus nigra	30
		Cornus sanguinea L.	50
		Euonymus europaeus L.	50
		Cornus mas L.	50
		<u>Totale piante zona</u>	<u>1740</u>
Fascia ovest	13050	Quercus robur L	500
		Carpinus betulus L	500
		Prunus avium L.	250
		Sorbus domestica	250
		Rosa canina	50
		Viburnum lantana	50
		Crataegus azzarolus	50
		Prunus spinosa	50
		Ligustrum vulgare	40
		<u>Totale piante zona</u>	<u>1740</u>
		Totale complessivo dell'impianto	3560

REALIZZAZIONE DI ORTI SOCIALI

La realizzazione di orti urbani regolamentati si propone come risposta ad un'esigenza che si manifesta diffusamente al margine di molte aree urbane, attraverso l'occupazione abusiva con orti spontanei.

La dimensione sociale ed economica del fenomeno emerge ormai netta, configurandosi da un lato come offerta di occupazione per il tempo libero della terza età, dall'altro come integrazione di reddito dei gruppi familiari.

Contestualmente, l'intervento si configura come una preziosa occasione per valorizzare il sito ambientale del Torrente Molgora, attraverso l'integrazione degli orti-giardino con percorsi pedonali e ciclabili che connotino l'insediamento come sistema di verde urbano.

La presenza del Molgora impone, come vincolo di progetto, gli arretramenti previsti dal R.D. n°523/1904 - artt.95-96-97-98 - che prescrive dai corsi d'acqua pubblici una fascia di rispetto pari a mt.10 dal piede dell'argine per la realizzazione di fabbricati e scavi, e di mt.4 per piantagioni e "smovimento" del terreno. Entro la fascia di 4 mt sono consentite recinzioni in pali e rete metallica.

L'indirizzo progettuale è orientato a scelte qualitative volte a superare la connotazione di degrado associata all'idea di orto urbano, utilizzandolo come occasione di arricchimento del paesaggio e rivitalizzazione di un'area urbana.

Gli orti assumono nel progetto una funzione paesaggistica, superando la semplice funzione di utilità sociale, senza peraltro ridurre la valorizzazione estetica ad una operazione superficiale di arredo urbano.

Criterio informatore del progetto è l'orientamento rispetto ai punti cardinali. L'orientamento dei lotti segue l'asse nord-sud con una rotazione di una parte dell'impianto in funzione della conformazione morfologica del lotto.

Nella disposizione degli orti e dei capanni si è tenuto conto del fattore eliotermico al fine di contenere le ombre proiettate dalle costruzioni entro i percorsi, concedendo al terreno coltivato il massimo soleggiamento.

I percorsi pedonali sono organizzati secondo una semplice gerarchia. In fregio all'argine del Molgora si snoda un percorso pedonale, in calcestruzzo e contornato da un cordolo prefabbricato in cls, compatibile con un tratto ciclabile. Da questo partono i percorsi rettilinei, anch'essi in terra stabilizzata, rialzati rispetto al piano di campagna e protesi verso il resto dell'area, potenziale sede di espansione dell'insediamento. Lungo tali percorsi, che tagliano il lotto e costeggiano i gruppi di orti, si aprono nelle recinzioni gli accessi ai singoli orti.

L'attraversamento degli isolati degli orti coincide con i blocchi su cui si erigono i locali attrezzi, creando così un percorso trasversale.

La previsione di un percorso pedonale e di un tratto di pista ciclabile nella fascia compresa tra gli orti e il Molgora si arricchisce di significato nell'ambito di un riqualificazione della rete irrigua e più in generale del paesaggio a carattere agricolo della pianura.

Tale valorizzazione seguirebbe il previsto ampliamento del parco del Molgora, nell'ambito del quale il percorso che costeggia gli orti è predisposto all'integrazione con un circuito ciclabile che segua il corso del torrente.

L'insediamento prevede in un primo lotto 50 orti di forma regolare, ciascuno di mt. 6 x 11. Nella divisione del terreno si è cercato di evitare la varietà a favore di un'assegnazione "egualitaria" dei lotti, poiché le esperienze in atto dimostrano come reali o presunte diversità generino malcontento tra gli utenti.

A ciascun orto è assegnato un capanno per il ricovero degli attrezzi.

La scelta progettuale di non dislocare i capanni nei singoli orti, ma di raggrupparli a blocchi, conferisce a tali costruzioni - di piccole dimensioni (circa 1,25x1,60), caratteristiche costruttive semplici e materiali leggeri - un senso compositivo sia rispetto ai singoli elementi che in relazione all'impianto generale dell'insediamento. Gli orti sono semplici appezzamenti delimitati da recinzioni basse in rete metallica, liberi da costruzioni, permettendo così di apprezzare l'intero complesso senza una costellazione di ostacoli visivi. Inoltre, evitando di inserire i capanni in forma singola all'interno dei lotti, si contrasta la tendenza alla loro eccessiva personalizzazione, che si manifesta di norma con l'aggregazione di superfetazioni di ogni genere.

CONCLUSIONE CRITICA

La scelta di un progetto ancora in fase di realizzazione porta a riflettere sui meccanismi che regolamentano tutte le sue fasi di sviluppo, dall'idea di partenza al momento in cui l'opera diviene patrimonio a disposizione dei cittadini.

La realizzazione di questi orti sociali è infatti possibile grazie alla compresenza di numerosi fattori. In primo luogo l'esistenza a livello sovracomunale di numerosi strumenti che spingono nella direzione di una sempre maggiore attenzione agli aspetti ambientali agricoli e naturalistici di questo territorio, unita alla ricettività dell'amministrazione locale che ha saputo tradurre queste direttive in progetti concreti inseriti nel proprio PGT.

A questi aspetti di carattere normativo va aggiunta la sempre maggiore sensibilizzazione di tutta la popolazione rispetto ai temi di carattere ambientale, sentiti come opportunità di sviluppo del territorio in quanto portatori di una sua maggiore vivibilità.

Infatti nel passaggio da un'idea generale di riqualificazione e valorizzazione ambientale di un territorio che ha già in sé numerosi caratteri di interesse agricolo/ambientale, grazie anche alla tutela istituita con la creazione del Parco del Molgora, è necessario che l'amministrazione locale che si prefigge di perseguire tale scopo tenga conto delle necessità e della volontà dei propri cittadini. Solo seguendo questi principi sarà possibile arrivare alla progettazione e alla realizzazione di un intervento davvero utile nella direzione generale dello sviluppo del territorio.

In questo caso quindi l'interesse del progetto proposto sta proprio nella capacità dell'amministrazione di cogliere un'occasione, quella di un intervento di compensazione forestale, per riqualificare il proprio territorio a favore delle esigenze sentite sia dagli amministratori sovralocali, sia dai cittadini del proprio Comune.

In tal senso infatti questo intervento vuole divenire luogo di socializzazione e diffusione della cultura locale, agricola/contadina, ma si prefigge anche di diventare porta di ingresso al Parco del Molgora, che è un'importante area di tutela e valorizzazione ambientale per una zona molto più vasta, che supera i confini della Martesana.

Questo progetto sta subendo ritardi nell'attuazione per problemi legati al finanziamento dell'opera, alla definizione dei rapporti con l'associazione che ne dovrebbe gestire una parte, e da ultimo con il PTCP che ha mantenuto per l'area in oggetto la destinazione a vasca di laminazione.

Il problema della destinazione dell'area invero è superabile perché la regione Lombardia ha tolto il finanziamento all'opera idraulica, che rimane solo un'indicazione di carattere urbanistico i cui tempi di realizzazione rischiano di essere spostati in un tempo indefinito.

4.4.3. GORGONZOLA: ORTI URBANI

INQUADRAMENTO TERRITORIALE: IL PAESAGGIO DELLA MARTESANA A GORGONZOLA

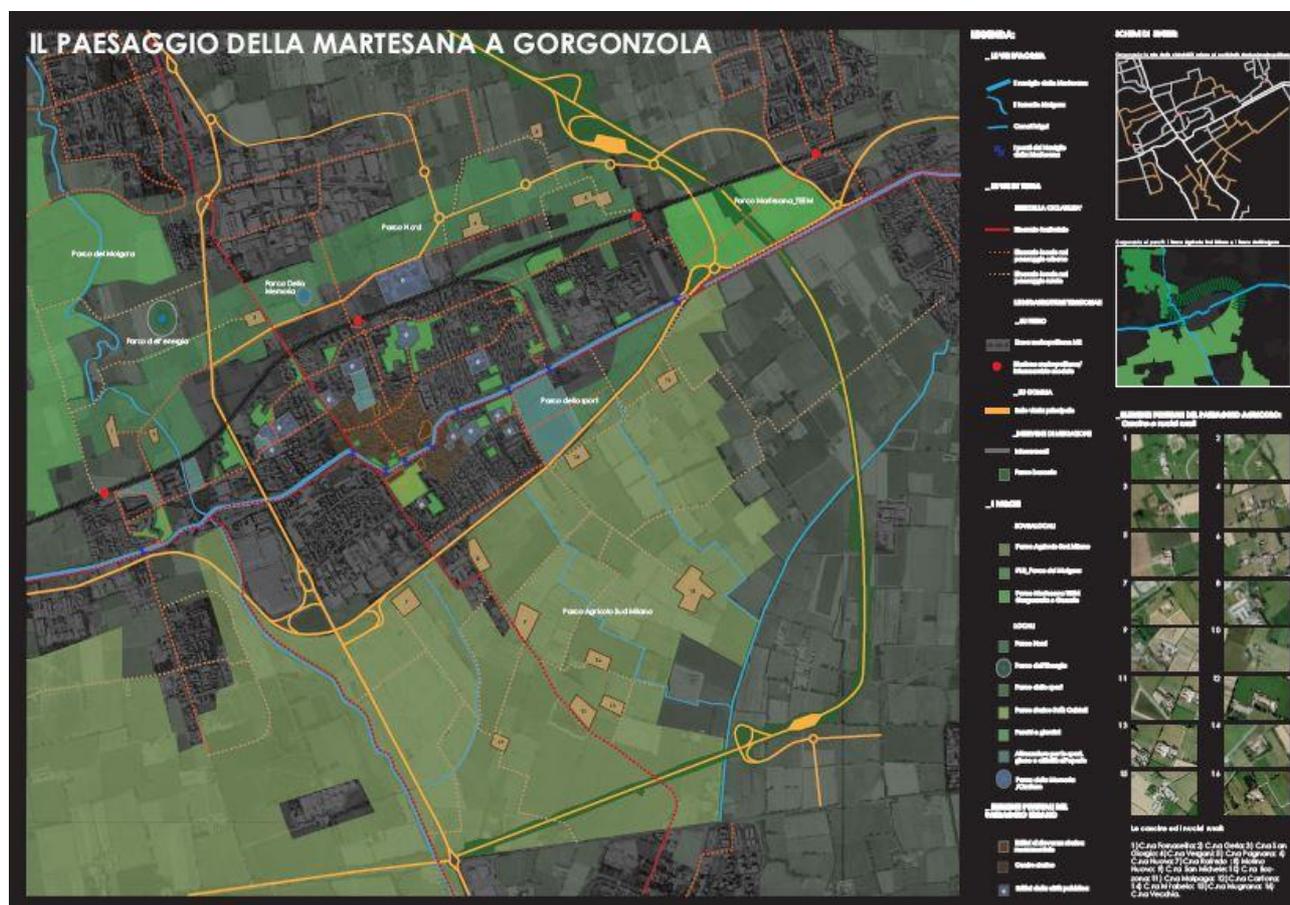


Fig. 4.4.3.1. analisi del verde sul territorio comunale; estratta dal PGT di Gorgonzola¹³

Si legge, nella relazione del Documento di Piano del PGT del Comune che *uno degli aspetti qualificanti del territorio di Gorgonzola è rappresentato dalla presenza di contesti paesaggistici di particolare interesse.*¹⁴

In particolare si fa riferimento a diversi aspetti ambientali:

- I paesaggi legati alla presenza dell'acqua (l'Adda, in Naviglio Martesana, il torrente Molgora, il canale Muzza e il rio Vallone).
- Il paesaggio agrario (corti, cascine, strutture rurali sia attive che non).
- Il paesaggio degli insediamenti storici.

¹³ Documento di Piano, Relazione e Criteri Attuativi, Allegato H, PGT Comune di Gorgonzola, Settembre 2010

¹⁴ Documento di Piano, Relazione e Criteri Attuativi, PGT Comune di Gorgonzola, 2011, pag. 43

Alcuni dei principali valori di questo paesaggio sono stati salvaguardati grazie ad alcuni provvedimenti di tutela: il vincolo della Martesana e il Parco Agricolo Sud Milano. Tuttavia la mancanza di uno strumento di tutela complessivo ha fatto sì che alcuni aspetti siano stati trascurati, e a partire da questa presa di coscienza il PGT di Gorgonzola vuole porsi, per il proprio territorio quale *proposta complessiva di tutela attiva del paesaggio urbano ed extraurbano nel suo complesso(...) facendo convergere i contenuti regolativi del sistema dei vincoli e le politiche ed azioni di sviluppo sociale ed economico a scala locale.*¹⁵

Al centro della tematica ambientale viene posta l'agricoltura, alla quale si legano strettamente la costruzione e la salvaguardia di un ambiente di qualità oltre che la valorizzazione del territorio rurale.

Il Comune di Gorgonzola è infatti già compreso nel Parco Agricolo Sud, che abbraccia quasi tutto il semicerchio meridionale della Provincia di Milano ed è caratterizzato dalla tipologia della pianura irrigua milanese, particolarmente adatta all'insediamento dell'agricoltura.

ORTI URBANI IN VIA MATTEI



Fig. 4.4.3.2. vista aerea dell'area di orti sociali in via Mattei¹⁶

¹⁵ Documento di Piano, Relazione e Criteri Attuativi, PGT Comune di Gorgonzola, 2011, pag. 44

¹⁶ www.google/maps.it

L'idea di realizzare orti urbani regolamentati nel comune di Gorgonzola nasce come risposta ad un'esigenza manifestata da tempo a margine dell'area urbana, dall'occupazione abusiva di terreni con orti spontanei da parte di numerosi cittadini. Il fenomeno si configura per la sua dimensione sociale ed economica: come offerta di occupazione per il tempo libero della terza età e come integrazione del reddito per i gruppi famigliari.

L'AREA DI INTERVENTO

La porzione di territorio interessata dalla realizzazione di orti urbani a Gorgonzola è identificata catastalmente al Foglio 1 mapp.264 e Foglio 7 mapp.6. L'intervento è stato suddiviso in due lotti distinti: il primo attivato nel 2003 e il secondo nel 2004.

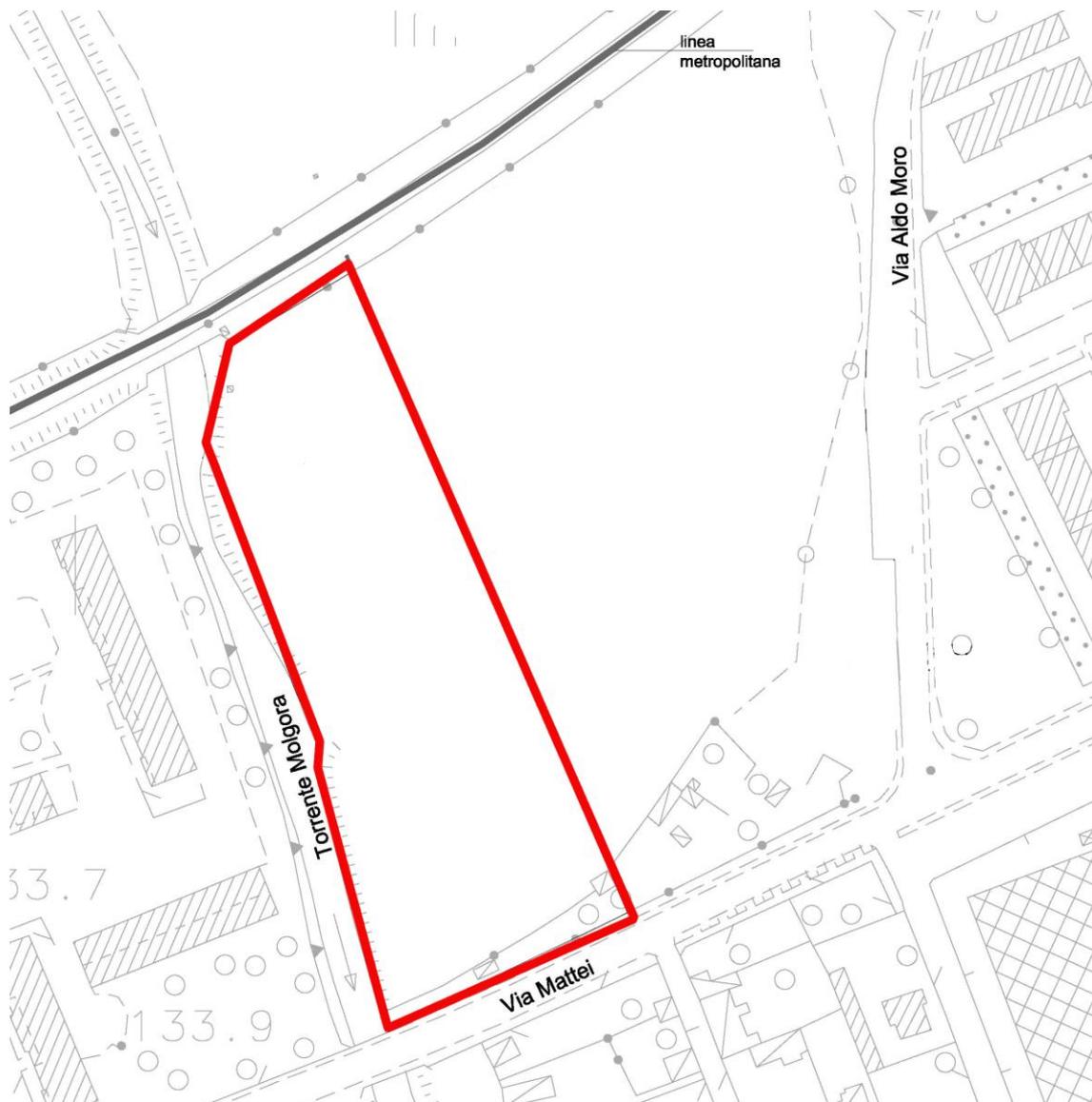


Fig. 4.4.3.3 planimetria dell'area di progetto, evidenziata in rosso

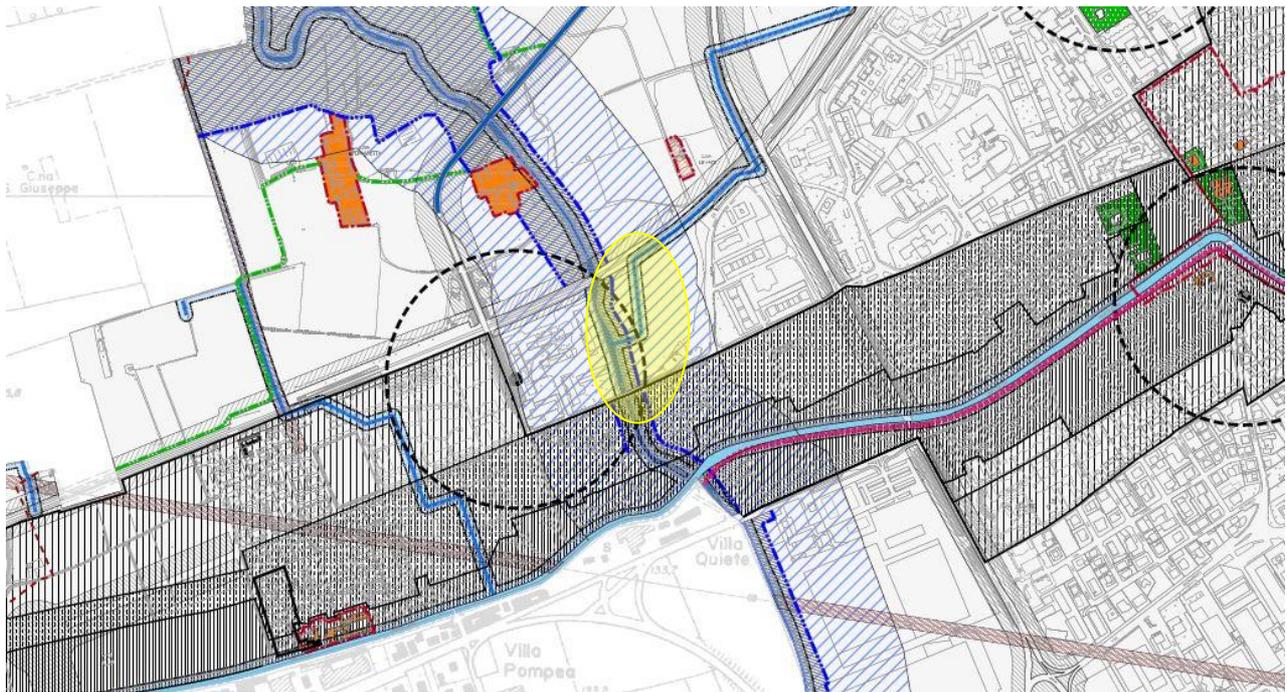
Il terreno, attualmente ad uso agricolo, è di proprietà del Comune di Gorgonzola e si trova

all'interno del contesto urbano.

L'area di progetto confina a nord con la linea 2 della metropolitana di Milano, a ovest con il torrente Molgora e a sud con via Mattei, ed ha una superficie complessiva di circa 11.000 mq.

Ad est il terreno si estende fino a via Aldo Moro, in una vasta porzione che mantiene l'uso agricolo. L'intervento diventa l'occasione per valorizzare il sito ambientale del torrente Molgora, integrando gli orti con percorsi pedonali e ciclabili che connotino il progetto come sistema di verde urbano.

VINCOLI NORMATIVI



RETICOLO IDRICO

-  Vincolo del Naviglio Martesana
-  Rispetto fluviale del Molgora
D.Lgs. n° 42/2004 art. 142
-  Corridoio ambientale del Molgora
-  Reticolo idrico minore e fascia di rispetto
-  Reticolo idrico minore
-  Fontanili e rogge Parco Sud (N.T.A. Parco Sud artt. 41 e 42)
-  Pozzi e sorgenti
-  Area rispetto pozzi (D.P.R. n° 236 e successive integrazioni)

Fig. 4.4.3.4 estratto di PGT TAV_a1.07, Carta di sintesi dei vincoli paesistici e fasce di rispetto; l'area di progetto è evidenziata da un cerchio giallo.

La prima e più importante presenza è il canale Molgora, che impone, come vincolo di progetto, gli arretramenti previsti dal R.D. n°523/1904 artt.95-96-97-98 -che prescrive dai corsi d'acqua pubblici

una fascia di rispetto di 10m dall'argine per la realizzazione di fabbricati e scavi, e di 4m per piantagioni e movimento del terreno.

L'area in oggetto era classificata, dal P.R.G.(vigente al momento della progettazione dell'intervento) in Zona F2, verde pubblico e per impianti sportivi di interesse comunale. Inoltre è in previsione una sua inclusione all'interno del Parco del Molgora, che ad oggi si conclude con i confini del comune di Bussero.

INTERVENTI DI PROGETTO

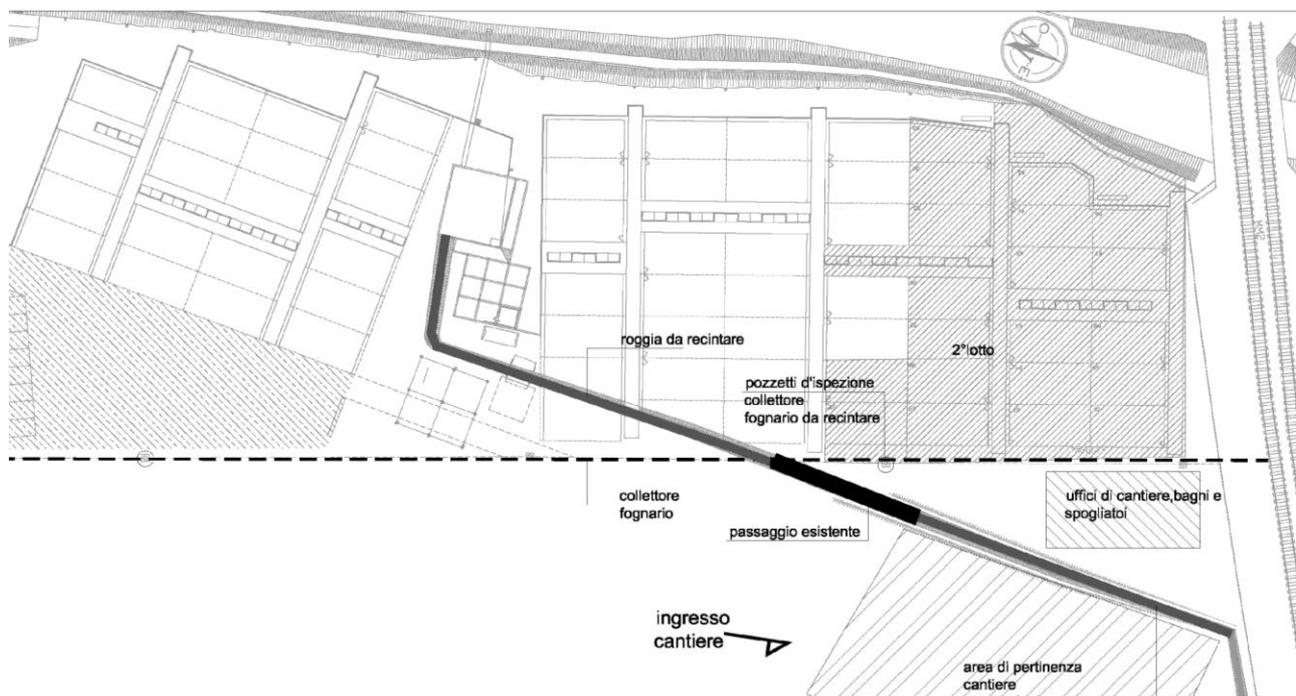


Fig. 4.4.3.5 planimetria dell'area di progetto, con gli interventi previsti

L'indirizzo progettuale è orientato a scelte qualitative volte a superare la connotazione di degrado associata all'idea di orto urbano, utilizzandolo come occasione di arricchimento del paesaggio e rivitalizzazione di un'area urbana. Gli orti assumono nel progetto una funzione paesaggistica, superando la semplice funzione di utilità sociale, senza peraltro ridurre la valorizzazione estetica ad una operazione superficiale di arredo urbano.

Il canale scaricatore del Villoresi, per il quale è previsto il ripristino, da vincolo di progetto diventa elemento funzionale, sfruttando l'intervento per la bonifica e il riuso ai fini irrigui mediante un sistema integrato di accumulo e distribuzione agli orti.

Criterio informatore del progetto è l'orientamento rispetto ai punti cardinali. L'orientamento dei lotti segue l'asse nord-sud con una rotazione di una parte dell'impianto in funzione della

conformazione morfologica del lotto. Nella disposizione degli orti e dei capanni si è tenuto conto del fattore eliotermico al fine di contenere le ombre proiettate dalle costruzioni entro i percorsi, concedendo al terreno coltivato il massimo soleggiamento.

L'accesso agli orti avviene dalla via Mattei, mediante due rampe di cui una pedonale e una carrabile che consente l'accesso carrabile per mezzi di lavoro autorizzati e veicoli di emergenza, entrambe rivestite in terra stabilizzata,. I percorsi pedonali sono organizzati secondo una semplice gerarchia. In fregio all'argine del Molgora si snoda un percorso pedonale, in calcestruzzo e contornato da un cordolo prefabbricato in cls, compatibile con un tratto ciclabile. Da questo partono i percorsi rettilinei, anch'essi in terra stabilizzata, rialzati rispetto al piano di campagna e protesi verso il resto dell'area, potenziale sede di espansione dell'insediamento. Lungo tali percorsi, che tagliano il lotto e costeggiano i gruppi di orti, si aprono nelle recinzioni gli accessi ai singoli orti. L'attraversamento degli isolati degli orti coincide con i blocchi su cui si erigono i locali attrezzi, creando così un percorso trasversale.

La previsione di un percorso pedonale e di un tratto di pista ciclabile nella fascia compresa tra gli orti e il Molgora si arricchisce di significato nell'ambito di un riqualificazione della rete irrigua e più in generale del paesaggio a carattere agricolo della pianura.

Tale valorizzazione seguirebbe il previsto ampliamento del parco del Molgora, nell'ambito del quale il percorso che costeggia gli orti è predisposto all'integrazione con un circuito ciclabile che segua il corso del Molgora.

L'insediamento prevede in un primo lotto 50 orti di forma regolare, ciascuno di mt.6x11. Nella divisione del terreno si è cercato di evitare la varietà a favore di un'assegnazione "egualitaria" dei lotti, poiché le esperienze in atto dimostrano come reali o presunte diversità generino malcontento tra gli utenti.

Il parcheggio interno e 5 dei 50 orti previsti verranno realizzati a seguito della costruzione di una vasca per la raccolta delle acque di prima pioggia, già prevista dall'Amministrazione Pubblica.

A ciascun orto è assegnato un capanno per il ricovero degli attrezzi. La scelta progettuale di non dislocare i capanni nei singoli orti, ma di raggrupparli a blocchi, conferisce a tali costruzioni -di piccole dimensioni (circa 1,25x1,60), caratteristiche costruttive semplici e materiali leggeri - un senso compositivo sia rispetto ai singoli elementi che in relazione all'impianto generale dell'insediamento. Gli orti sono semplici appezzamenti delimitati da recinzioni basse in rete metallica, liberi da costruzioni, permettendo così di apprezzare l'intero complesso senza una costellazione di ostacoli visivi. Inoltre, evitando di inserire i capanni in forma singola all'interno dei lotti, si contrasta la tendenza alla loro eccessiva personalizzazione, che si manifesta di norma con l'aggregazione di superfetazioni di ogni genere. I blocchi dei capanni sono realizzati in

carpenteria metallica con copertura in policarbonato e tamponamenti in lamiera con basamento in c.a. faccia a vista.

Una vasca centrale all'appezzamento, di dimensioni mt.9X8 circa, funge da serbatoio idrico e da vasca di sedimentazione. L'alimentazione avviene attraverso il canale scaricatore del Villoresi. E' prevista la dislocazione, all'interno della vasca stessa, di una stazione di pompaggio che alimenta un serbatoio esterno con funzione di riserva idrica. Attraverso delle pompe, poste in un locale adetto di 9 mq, ed una rete di distribuzione interrata viene fornita l'acqua ad ogni singolo orto, attraverso rubinetti ubicati in pozzetti a terra.

E' prevista la realizzazione di 20 orti con i relativi depositi attrezzi, il completamento del percorso pedonale in fregio al torrente Molgora ed i percorsi interni per raggiungere i singoli appezzamenti.

_Si prevede il livellamento del piano di campagna sul livello di progetto, la rullatura dei tracciati dei percorsi e delle aree pedonali .

_La superficie pavimentata dell'area pedonale è in calcestre, ottenuto dall'impiego di graniglia derivata dalla frantumazione di rocce calcaree di diverse pezzature, disposte in strati successivi secondo le modalità descritte, costipati e rullati. La superficie in calcestre ha un sottofondo in materiale misto di cava di adatta granulometria. La superficie in calcestre è perimetrata, nel lato verso gli orti; da un cordolo in cls prefabbricato posato su sottofondo in calcestruzzo. -I percorsi di distribuzione agli orti e le piattaforme dei locali attrezzi sono in terra stabilizzata costipata su terra opportunamente compattata mediante rullatura.

_I locali attrezzi, modulari, si compongono di un basamento in cemento armato di altezza pari a 40 cm con fondazione continua. La struttura in elevazione in carpenteria metallica si compone di pilastri in acciaio tubolare di diametro 60.3 mm ancorati al basamento tramite doppia piastra metallica e di travi in acciaio IPE80 incernierati con piastre. I tamponamenti verticali sono pannelli in lamiera zincata di spessore 2 mm imbullonati agli appositi agganci. La controventatura della struttura è costituita da cavi tiranti. La carpenteria metallica si intende tutta zincata. La copertura piana è costituita da lastre ondulate alveolari in policarbonato poggianti e ancorate adeguatamente alla struttura orizzontale. Le porte di accesso ai locali attrezzi sono in lamiera zincata, complete di serratura.

La partizione degli orti è costituita da recinzione realizzata con rete metallica di altezza pari a 70 cm in filo plastificato e maglia romboidale con coronamento di filo plastificato, il tutto montato su paletti in ferro a T posti ad interasse massimo di 2m.

I cancelletti d'ingresso agli orti anch'essi in rete plastificata e con struttura in ferro. Gli elementi metallici si intendano tutti zincati.

La protezione verso il Molgora è garantita da una staccionata in legno collocata sul terrapieno, a Croce di Sant' Andrea in pali di castagno decorticati costituita da piantoni da 10-12 cm di diametro posti ad interasse di 2 m, per un'altezza fuori terra di 1 m e pali in diagonale del diametro di 8-10 cm. Fissati a terra con plinti in cls e tra loro con elementi di ferro zincato.¹⁷

¹⁷ Relazione tecnica di progetto, Comune di Gorgonzola, 2010

L'ORTO SOLIDALE: CASCINA PAGNANA

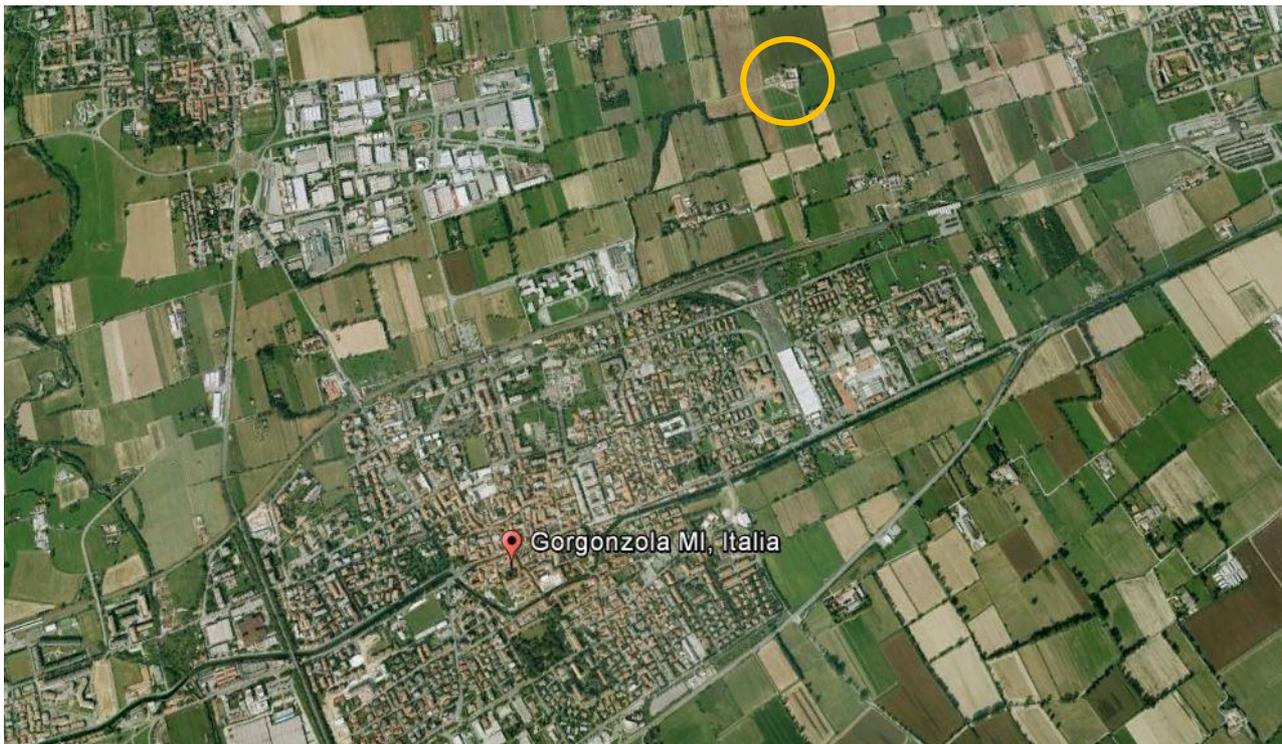


Fig. 4.4.3.6. Localizzazione della Cascina Pagnana nelle campagne a nord del comune di Gorgonzola



Fig. 4.4.3.7 Cascina Pagnana, vista aerea

Dall'ottobre 2007 un gruppo di famiglie ha deciso di trasferirsi nella ristrutturata Cascina Pagnana, per vivere secondo principi di condivisione e accoglienza.

Sul proprio sito spiegano il loro stile di vita comunitario:

Abitiamo felicemente nella cascina, cercando di concretizzare i principi ispiratori dell'Associazione "Comunità e Famiglia": condivisione, accoglienza, sobrietà.

Condividiamo pertanto le nostre vite, il tempo, gli spazi, le risorse economiche e, incoraggiati dalla reciproca presenza e dal mutuo aiuto, cerchiamo di aprirci ai più diversi bisogni del territorio.

Apriamo le porte delle nostre case per l'accoglienza di persone momentaneamente in difficoltà o di minori soli, apriamo il portone della cascina per offrire a gruppi e associazioni spazi comuni per momenti di confronto o di convivialità, spesso in collaborazione con l'Amministrazione Comunale e con altre realtà operanti sul territorio.

Crediamo che, attraverso la vita comunitaria, le nostre famiglie riescano a riscoprire e a mettere a frutto le proprie potenzialità, tornando ad essere un soggetto sociale propositivo e scoprendosi risorsa anche per la collettività.

La nostra grande casa è situata in un ambiente assai bello, in mezzo ai campi e a tanto verde: nel rispetto di tale ambiente abbiamo pertanto ristrutturato la cascina secondo i criteri della bio-architettura e facciamo uso di energie alternative, tentando anche di favorire la cultura del riciclo, del riuso, del risparmio energetico.

Ci piace pensare alla "Cascina Pagnana" come alla "Casa di tutti": un luogo dove ciascuno, per qualunque motivo vi capiti, possa sentirsi accolto, un luogo dove le storie si intrecciano e i passi si accompagnano verso orizzonti ampi, un luogo dove ogni volto è importante.¹⁸

Seguendo i principi portati avanti da questo gruppo di famiglie l'area di Cascina Pagnana è stata scelta per l'avvio del progetto "Orti Solidali", promosso dalla Condotta Slow Food di Gorgonzola e Martesana.

Si tratta di un'attività a scopo sociale con la partecipazione diretta di cittadini e delle famiglie.

Tale attività, ispirata dagli ideali e dagli obiettivi e dalla rete di "Terra Madre", intende appoggiare e sostenere l'orticoltura come valore di civiltà, di formazione oltre che fonte di salute e benessere.

Una nuova idea di economia locale basata sul cibo, l'agricoltura, la tradizione e la cultura è alle fondamenta del progetto degli Orti Solidali. Nel mondo odierno, l'economia di mercato globalizzata sta mostrando tutti i suoi limiti in termini di spreco e danni all'ambiente. Le micro-economie delle comunità locali possono lavorare in modo da riconoscere un giusto equilibrio rispetto agli ecosistemi, alla salute e alla cultura.

Inoltre, promuovono la convivialità e la solidarietà.

¹⁸ <http://www.comunitaefamiglia.org/>

L'attività nell'orto è libera e spontanea e non influenza il principio di distribuzione equa e solidale dei prodotti, l'orto non fa distinzione di razza, genere e religione.

L'orto sociale è innanzitutto un "gentlemen's agreement" cioè un patto fra gentiluomini. La caratteristica essenziale di questo accordo è che si basa per la sua realizzazione sull'onore e sul rispetto della parola data.

(...)

E' un'attività ortofrutticola sociale che prevede un rapporto di "partenariato", ovvero un accordo diretto tra i "co-produttori" locali.

Il partenariato è un impegno reciproco in cui i soci direttamente lavorano ed operano e si incaricano di coprire i costi di gestione dell'orto.

Questa relazione di mutuo impegno crea una situazione economicamente stabile nella quale ai "soci" si assicura la qualità migliore, la libertà di mangiare cosa si vuole e di sapere soprattutto che si mangia buono, pulito e giusto secondo i principi e l'etica del movimento Slow Food.

(...)

Nel nostro contesto viene adottato un metodo di coltivazione biologico cercando di arrecare il minor disturbo alla terra lavorata in modo da consentirle un ritorno alla fertilità. Dopo l'impianto dell'orto non si effettuano arature del terreno, né concimazioni chimiche, né diserbi aggressivi. Inoltre non si fa uso di antiparassitari chimici, ad esclusione di quelli di origine naturale, favorendo così il ripristino delle condizioni naturali di fertilità del terreno. Verranno utilizzate piante riproducibili e OGM FREE, sementi e piante biologiche non ibride con recupero di semi ed essenze tradizionali ed in via di estinzione. Inoltre, l'attività orticola mirerà alla creazione di una Banca dei semi. Gli Orti sociali si impegneranno in tal modo a favorire scambi di esperienze con realtà analoghe e a realizzare gradualmente anche uno scambio delle sementi.

I principi di base dell'Orto Solidale

1. Principio di mutua assistenza

Il principio di mutua assistenza è inteso a dirigere i soci e le famiglie (co-produttori) che vi partecipano verso un rapporto di sostegno reciproco e benefico, basato sulla comprensione dei relativi bisogni e desideri.

2. Principio di produzione programmata

Il principio della produzione programmata è inteso a guidare i co-produttori a produrre la massima diversità di prodotti con la più alta qualità, all'interno delle capacità produttive del terreno a disposizione ed a programmare per tempo le future colture.

3. Principio di accettazione dei prodotti

Questo principio incoraggia ad accettare il prodotto coltivato in accordo con le consultazioni fatte in precedenza tra i co-produttori.

4. Principio della condivisione delle decisioni

Questo principio vuole incoraggiare la totale trasparenza e il ricorso a discussioni aperte sui costi e benefici reali, nel momento in cui viene stabilito il prezzo delle quote, nella fase di programmazione ed in quello di semina, coltivazione e raccolta.

5. Principio dell' apprendimento tra i diversi gruppi

Questo principio incoraggia lo sviluppo continuo di amicizie e di una cultura non solo materialista, con lo scopo di evitare che negli orti solidali s'instaurino delle mere relazioni commerciali di scambio di merci.

6. Principio della distribuzione equa e solidale

Questo principio incoraggia il coinvolgimento dei co-produttori per la distribuzione delle quote di raccolto, che devono essere eque e solidali. I co-produttori sono incoraggiati a mettere in atto processi decisionali, di condivisione delle scelte e delle responsabilità secondo un principio di gestione democratica dell'orto.

7. Principio del mantenimento dell'equilibrio tra i partecipanti e la dimensione dell'orto

Siccome la dimensione dei gruppi di co-produttori è determinante per mantenere le pratiche sopracitate, è necessario mantenere un equilibrio tra il gruppo di partecipanti e la dimensione dell'orto. Se i co-produttori saranno numerosi, si incoraggerà la creazione di un altro Orto Solidale.

8. Principio dello sviluppo progressivo

Il principio dello sviluppo progressivo incoraggia lo sforzo continuo ad impegnarsi per sviluppare una mutua cooperazione, con l'obiettivo di raggiungere condizioni soddisfacenti per i co-produttori stessi.¹⁹

¹⁹ <http://slowfoodgorgonzola.it/ortosolidale/>

CONCLUSIONE CRITICA

Con la creazione degli orti urbani di via Mattei il comune in realtà ha regolamentato un'area interstiziale abbandonata già utilizzata in modo inappropriato per la stessa funzione.

Da un punto di vista teorico l'area dovrebbe far parte del Parco del Molgora, ma il comune di Gorgonzola non ha mai ritenuto di dover perimetrare le aree destinate a questo PLIS. Si tratta di una scelta urbanistica contraddittoria perché la mancata perimetrazione delle aree ha lasciata aperta la possibilità della loro futura urbanizzazione, ancorché all'interno di un'area molto vasta.

Anche in occasione dell'adozione del PGT l'area non è stata perimetrata nel parco e potrebbe venire urbanizzata.

L'intervento fatto nella Cascina Pagnana è un esempio virtuoso di come il recupero di una struttura agricola obsoleta possa portare vantaggi di carattere sia sociale che urbanistico.

La cascina di proprietà di una comunità di famiglie è un esempio di social-housing cui sono collegate attività di carattere sociale aperte alla cittadinanza.

Nei terreni limitrofi sono stati realizzati orti sociali alla cui coltivazione vengono invitati non solo i proprietari ma anche i cittadini che trovano occasione di avvicinarsi al mondo agricolo.

4.4.4. CERNUSCO SUL NAVIGLIO: LA CAMPAGNA IN CITTA'

LA CAMPAGNA IN CITTA'

L'agricoltura urbana di Cernusco – profondamente legata alla storia e alla tradizione locale – rappresenta una positiva eccezione nello scenario agricolo del Milanese.

Nella nostra città sono infatti presenti molte solide realtà, attive principalmente nel settore dell'orticoltura, con punte di eccellenza legate sia alla qualità del prodotto, sia alla capacità di mantenere una produzione molto diversificata, sia a consolidate esperienze di coltura biologica.

Il Piano di Governo del Territorio tutela tale realtà ed offre opportunità di sviluppo a queste attività, riconoscendo loro il ruolo di fondamentale servizio di coltura e cura del territorio.

Questo ruolo di interesse generale potrà essere ulteriormente potenziato da questo PGT che prevede l'incentivazione di un'agricoltura di qualità e di prossimità, delle esperienze di filiera corta (produzione per piccola e media distribuzione locale, per servizi e aziende locali, dalle scuole alle mense aziendali).

Altra importante novità di questo PGT per valorizzare ed incrementare l'attività agricola è quella di mettere a disposizione una serie di aree verdi di proprietà comunale.

Il Comune dispone infatti di ampie porzioni di suolo libero, acquisite a compensazione di alcuni diritti edificatori, ed ha la necessità di gestirle nell'interesse pubblico, non necessariamente nella forma consueta di parco urbano.

Da qui la scelta di prevedere che parte di queste aree possano essere gestite da agricoltori locali.

Il mantenimento dei prati con i relativi sfalci (funzionale alle aziende zootecniche), aree coltivate ad ortaggi (secondo protocolli concordati), o altre attività di interesse collettivo, potranno rappresentare un servizio reso dagli agricoltori alla città, in cambio della disponibilità di nuove aree per le loro produzioni. In questo modo si potrà sviluppare in modo virtuoso lo spessore della rete agroalimentare della nostra città.

Il progetto denominato “Gli orti di Cernusco” attribuisce alle aree agricole ai confini con Carugate, Bussero e Cassina un valore fondamentale per l'equilibrio ecologico della città, per l'economia agricola cernuschese, per il benessere e la qualità della vita dei cittadini.

Qui verranno salvaguardate le fasce di verde non edificate, con la creazione di un Parco agricolo a vocazione prevalentemente orticola, a destra della tangenzialina est di Cernusco (la Strada Provinciale 121 che unisce la Strada Padana Superiore con la zona dei centri commerciali di Carugate), al centro quindi di questi spazi aperti, che saranno conservati nelle loro condizioni di non edificazione, apertura paesaggistica e visuale. Il Parco sarà costituito da spazi coltivati, da

*una rete agro ambientale di canali irrigui, siepi, filari, prati e aree boschive, oltre che da una rete di percorsi utilizzabili sia per le attività agricole, sia per la mobilità lenta (ciclopedonale ed equestre). Il futuro delle aree agricole di Cernusco non è dunque affidato, con questo PGT, alla semplice salvaguardia dalle edificazioni, ma al riconoscimento e al consolidamento del loro valore paesaggistico, economico ed ecologico oltre che storico.*²⁰

IL PROGETTO ORTI SOCIALI

Sabato 2 ottobre 2010 in via Calvino sono stati inaugurati i nuovi orti sociali di Cernusco sul Naviglio. Sono stati messi a disposizione dal Comune per il progetto circa 150 mila euro, per la realizzazione di un totale di 73 orti da assegnare ai cittadini.

A giugno dello stesso anno era stato approvato anche un regolamento che prevede l'assegnazione di parte degli orti urbani realizzati anche a persone con disabilità e ad associazioni.

Si legge sul sito dell' *Associazione Culturale Fuori dal Comune*, che raccoglie notizie relative ad un territorio spesso trascurato dai media:

*Il progetto degli orti sociali nasce negli anni '80, e prevede l'assegnazione ai cittadini, in concessione (gratuita), di appezzamenti di terreno di proprietà comunale da adibire a uso ortivo. L'iniziativa ha sia lo scopo di creare un luogo di socializzazione e di aggregazione per persone anziane, sia di aiutare i cittadini a riscoprire quel legame con la terra che oggi è la vittima sacrificale di servizi e comodità divenuti ormai irrinunciabili. Inoltre iniziative come queste, che ormai in diversi paesi d'Italia stanno diventando delle realtà consolidate, accrescono in tutta la cittadinanza la visione della terra come un bene prezioso, da salvaguardare e di cui prendersi cura. Gli orti di Cernusco rappresentano quindi un chiaro esempio di agricoltura urbana tra Cernusco e il Parco del Molgora: l'agricoltura di questo comune, prevalentemente orticola, rappresenta un'eccezione nel milanese, già con la presenza di attività consolidate di esperienze di colture biologiche; gli orti di Cernusco, connettendo il parco della Martesana con il canale Villoresi e il parco del Molgora, salvaguardano il territorio dall'edificazione e contribuiscono al consolidamento ambientale del paesaggio.*²¹

²⁰ <http://www.comune.cernuscosulnaviglio.mi.it/> Presentazione PGT del dicembre 2010, pagg. 6-7

²¹ <http://www.fuoridalcomune.it/>



Fig. 4.4.4.1. Localizzazione degli orti di via Calvino, a Nord Ovest di Cernusco Sul Naviglio



Fig. 4.4.4.21. Orti di via Calvino, Cernusco Sul Naviglio

I settantatre lotti di orti sociali sono un'opportunità per i cittadini di un utilizzo sano e intelligente del proprio tempo libero, per mantenere una vita attiva e impegnata anche in condivisione con altre persone.

Si tratta infatti di uno spazio dedicato a quei cittadini che hanno ormai concluso il proprio impegno lavorativo, ma che hanno ancora a disposizione molte energie e capacità e sentono l'esigenza di dedicarle a qualcosa di attivo e di utile.

L'assegnazione avviene attraverso una graduatoria a cui possono partecipare i cittadini con le seguenti caratteristiche: essere residenti presso il Comune di Cernusco sul Naviglio; essere pensionati; non possedere già appezzamenti di terreno coltivabili in provincia di Milano; non essere iscritti all'associazione dei coltivatori diretti; aver compiuto più di 57 anni.

La concessione ha validità quadriennale, alla cui scadenza può essere rinnovata per altri quattro anni.

CONCLUSIONE CRITICA

La realizzazione dei primi orti urbani di Cernusco risale agli anni Ottanta e l'esperienza positiva ha spinto l'amministrazione ad ampliare quelli esistenti e ad individuare altre aree da destinare alla stessa funzione, riprendendo la scelta anche al momento dell'adozione del PGT, nella logica complessiva di valorizzazione dell'agricoltura del territorio.

Le assegnazioni dei lotti privilegiano le fasce sociali più anziane e soggetti che non dispongono in altro modo di aree da coltivare, cercando di evitare che le assegnazioni diventino definitive.

Inoltre nel nuovo strumento urbanistico è stato previsto che i nuovi orti possano essere assegnati in via collettiva ad associazione e/o scuole, ovvero a soggetti diversamente abili.

L'iniziativa ha sia lo scopo di creare un luogo di socializzazione e di aggregazione per persone anziane, sia di aiutare i cittadini a riscoprire quel legame con la terra che oggi è la vittima sacrificale di servizi e comodità divenuti ormai irrinunciabili.

4.4.5. RIQUALIFICAZIONE DELL'EX LINIFICIO DI CASSANO D'ADDA

Il PGT del 2012 del Comune di Cassano d'Adda, pone tra i propri obiettivi quello della riqualificazione della città storica, per rafforzare il ruolo della città come polo turistico, culturale e di servizi. Sarà perciò necessario recuperare soprattutto le parti degradate che si trovano all'interno della città consolidata e conservare le caratteristiche peculiari della città storica.



Fig. 4.4.5.1 Foto aerea dell'area dell'ex Linificio, dal PGT di Cassano d'Adda²²

AREA DI INTERVENTO

L'ambito di intervento comprende le aree che si trovano sul limite ad est del centro storico e del tessuto consolidato della città di Cassano d'Adda. Il contesto è fortemente caratterizzato dalla presenza dell'edificio industriale ex-Linificio canapificio Nazionale, affacciato sul canale Linificio. Si trova all'interno di un'area che conserva ancora caratteri ambientali e paesaggistici di notevole pregio e qualità.

La presenza dell'acqua è molto forte, sia come elemento naturale - Fiume Adda-, sia come elemento al servizio delle attività economiche - canale Linificio-, e nel corso del tempo è stata incanalata da numerose opere idrauliche che caratterizzano il paesaggio (centrali, sbarramenti, chiuse,..). Per accedere all'area dal centro storico si attraversa una via dal calibro ridotto, via Pila, che dal cimitero giunge fino all'ex stabilimento industriale.

²² PGT Comune di Cassano d'Adda, Documento di Piano, Indirizzi e criteri di attuazione degli ambiti di trasformazione

RIFERIMENTI NORMATIVI

Come già accennato il PGT di Cassano D'Adda prevede al proprio interno una serie di progetti per la valorizzazione ambientale-storica del proprio territorio. L'idea generale è quella di riqualificare le aree dismesse e degradate ed in particolare le bellezze storiche-architettoniche e ambientali.

Tra questi progetti il più interessante e significativo è quello del recupero dell'ex Linificio cittadino. Il piano di governo del territorio ha definito un ambito di progettazione unitario soggetto a masterplan complessivo di iniziativa pubblica e/o privata, che dovrà approfondire i contenuti urbanistici, ambientali, infrastrutturali oltre alla definizione di ambiti, strumenti e modalità di intervento, nonché gli accordi tra i diversi proprietari.

Dalla cartografia di piano si leggono i vincoli normativi a cui l'area è soggetta:



Fig. 4.4.5.2 Vincoli normativi, stralcio di PGT²³

OBBIETTIVI E FINALITA'

Non è il progetto di recuperare alla città una parte interclusa che ne ha costituito una rottura di continuità nel sistema di relazioni, nè il progetto per una nuova espansione, ma il progetto di un luogo già dimenticato, perché diventi luogo della città, fattore di crescita della qualità dell'ambiente sociale ed economico di Cassano, luogo del parco, fattore di valorizzazione e tutela attiva del sistema naturale e antropizzato dell'Adda, luogo della regione, fattore di ampliamento delle occasioni di formazione e di lavoro della Lombardia.

Questa dimensione del progetto è obbligata non solo dall'eccezionalità del luogo in termini di collocazione fisica, ma dalla complessità del programma di recupero che deve essere unitario e complessivo, anziché articolato per fasi e responsabilità.

Inoltre, per la necessità di mobilitare risorse e interessi che vadano oltre la capacità di "promuovere interventi" da parte delle istituzioni, Comune e Parco Adda Nord in primis, deve diventare anche luogo di Lombardia e quindi anche l'ipotesi delle possibili funzioni insediabili non

²³ PGT Comune di Cassano d'Adda, Documento di Piano, Indirizzi e criteri di attuazione degli ambiti di trasformazione

può che fare riferimento a funzioni di "eccellenza" e di qualità, di interesse metropolitano e regionale: "città dei saperi" legato all'istruzione, alla formazione e alla ricerca, è quindi la proposta di piano.²⁴

INDICAZIONI PROGETTUALI

Il documento di piano propone un intervento complessivo di recupero urbanistico e ambientale dell'ambito compreso tra il centro edificato e il canale Linificio, incentrato sul recupero dell'area e dei fabbricati denominati "Ex-Linificio Canapificio Nazionale", attraverso operazioni di valorizzazione, recupero, ristrutturazione del patrimonio storico e demolizione.

All'interno del perimetro dell'ambito urbanistico vi è la presenza di situazioni diverse che comporteranno anche modalità di intervento diverse:

- ambito 1 e ambito 2: ambiti dismessi cui verrà riconosciuta una capacità edificatoria in relazione alla volumetria esistente;
- ambito 3, ambito 4 e ambito 5: ambiti non edificabili, cui verrà assegnata una capacità edificatoria di perequazione/compensazione ai fini del raggiungimento degli obiettivi del piano;
- ambito 6 e ambito 7: ambiti coinvolti ai fini di un disegno urbanistico complessivo, cui applicare il solo principio di incentivazione volumetrica.

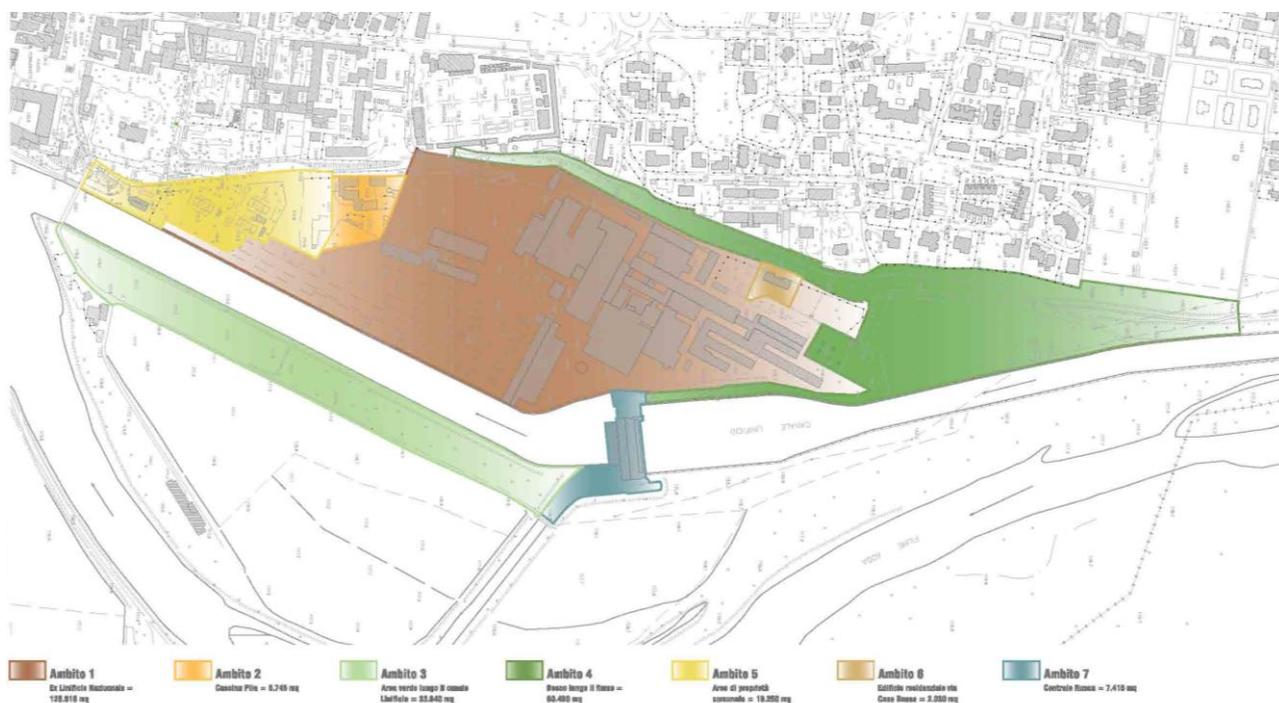


Fig. 4.4.5.3 Ambito urbanistico e comparti funzionali²⁵

²⁴ PGT Comune di Cassano d'Adda, Documento di Piano, Indirizzi e criteri di attuazione degli ambiti di trasformazione

²⁵ Ibidem

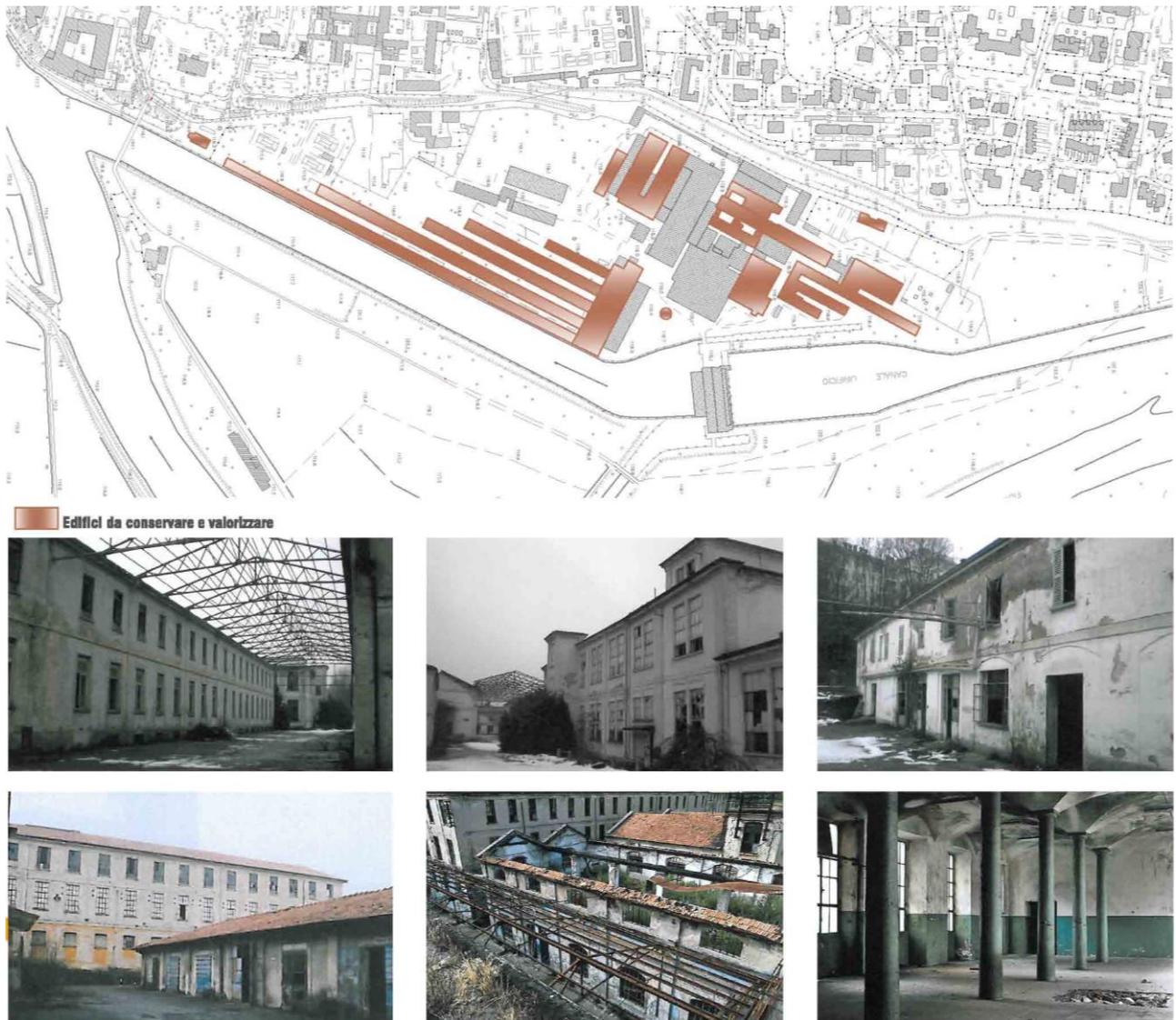


Fig. 4.4.5.4 Edifici da conservare mediante recupero, restauro e restauro conservativo²⁶

Il masterplan e i singoli piani attuativi dovranno considerare nell'organizzazione complessiva il rapporto con il tessuto urbano consolidato di Cassano d'Adda in relazione all'accessibilità (pedonale, ciclabile e locale) e viabilità di connessione anche in funzione delle nuove destinazioni previste che dovranno porsi anch'esse come momenti di continuità e integrazione con il resto della città.

Le funzioni previste e il conseguente carico insediativo dovranno essere autonome per quanto riguarda parcheggi e aree a verde attrezzato, oltre che per tutti i servizi a rete (acquedotto, fognatura, energia elettrica, ecc..) che dovranno trovare soluzioni innovative, compatibili e integrate senza gravare sulle reti esistenti, oltre a sistemi di depurazione delle acque che dovranno trovare soluzione all'interno delle aree di piano.

²⁶ Ibidem

Il piano definisce alcune condizioni che costituiscono vincolo e non potranno essere disattese nelle successive fasi di approfondimento progettuale:

- *gli edifici che non potranno essere demoliti quali:*
 - le corderie*
 - il vecchio nucleo dell'opificio e gli edifici annessi*
 - tutti gli altri edifici riportati nello schema (Tav.5);*
- *i materiali di finitura e gli elementi architettonici dovranno essere conformi a quanto previsto nella guida e abaco morfologico degli elementi architettonici - costruttivi definiti dal piano delle regole;*
- *la rete dei percorsi ciclabili e pedonali (tav.6);*
- *il dimensionamento massimo attribuito all'ambito urbanistico;*
- *la distribuzione della capacità edificatoria tra le diverse funzioni previste dal piano;*
- *la localizzazione della nuova residenza;*
- *il dimensionamento minimo delle aree pubbliche e la loro localizzazione.*

Gli interventi dovranno proporre la conservazione degli edifici nel loro complesso, nella disposizione planivolumetrica, nei materiali di finitura e nelle altezze che sono confermate allo stato di fatto. Sono consentiti gli interventi di cui alla l.457/78 lettere a,b,c e non sono consentiti interventi di totale demolizione. Non potranno essere modificate le quote dei pavimenti/solai, se non per quanto necessario ad adeguamenti strutturali e per motivi dovuti agli impianti. Gli esterni dovranno conservare la scansione delle aperture, nuove o diverse potranno essere aperte nel rispetto della tipologia dell'edificio. E' prevista la demolizione delle superfetazioni di epoca più recente (tettoie, baracche, ecc..).

Nelle aree di pertinenza è prevista la realizzazione di autorimesse interrato. la predisposizione del masterplan dovrà affrontare in modo specifico anche i seguenti aspetti:

- *valutazione dei rischi idrogeologici;*
- *sicurezza e accessibilità;*
- *dimensionamento e realizzazione delle reti di tecnologiche;*
- *attività di bonifica del sito dismesso dell'ex-linificio; coinvolgendo gli enti competenti ai fini della formulazione dei pareri di competenza.*

A questi si dovranno aggiungere tutti gli altri elementi legati alla fattibilità urbanistica, ambientale e paesaggistica, economica e finanziaria, infrastrutturale e di dotazione di aree pubbliche, nonché di modalità di attuazione degli interventi.

IL SISTEMA AMBIENTALE: LE AREE DI INTERESSE PUBBLICO

La dotazione di aree di interesse pubblico dovrà prevedere destinazioni a verde pubblico, parcheggi, spazi pedonali e piazze, percorsi ciclabili, percorso ciclomuseale e spazi culturali ed espositivi ("polo culturale", Ecomuseo di Leonardo, Museo dell'Adda), oltre al mantenimento per utilizzo pubblico dell'edificio ex-dopolavoro e delle aree sportive circostanti.

Il fabbisogno indotto dall'intervento viene determinato sulla base di 30 mq per abitante (120 mc/abitante) per la residenza e 1mq/1mq di slp per tutte le altre destinazioni. Il fabbisogno complessivo di aree pubbliche indotte dall'intervento è pari a 51.242 mq, calcolato per le capacità insediative degli ambiti 1 e 2, di cui almeno il 50% dovrà essere previsto all'interno dell'ambito di intervento.

Le aree a bosco individuate dalle tavole progettuali (ambito 4) costituiscono aree di compensazione che l'intervento apporta alla città.

E' inoltre determinata un'ulteriore quota di compensazione, che verrà quantificata durante la redazione del masterplan, anche a seguito della definizione della fattibilità economico-finanziaria dell'intervento, che potrà riguardare ulteriori aree boscate comprese tra il Canale Linificio e il fiume Adda, oppure opere ed interventi di compensazione ecologica e ambientale individuati dal piano, compresa l'acquisizione di aree.²⁷

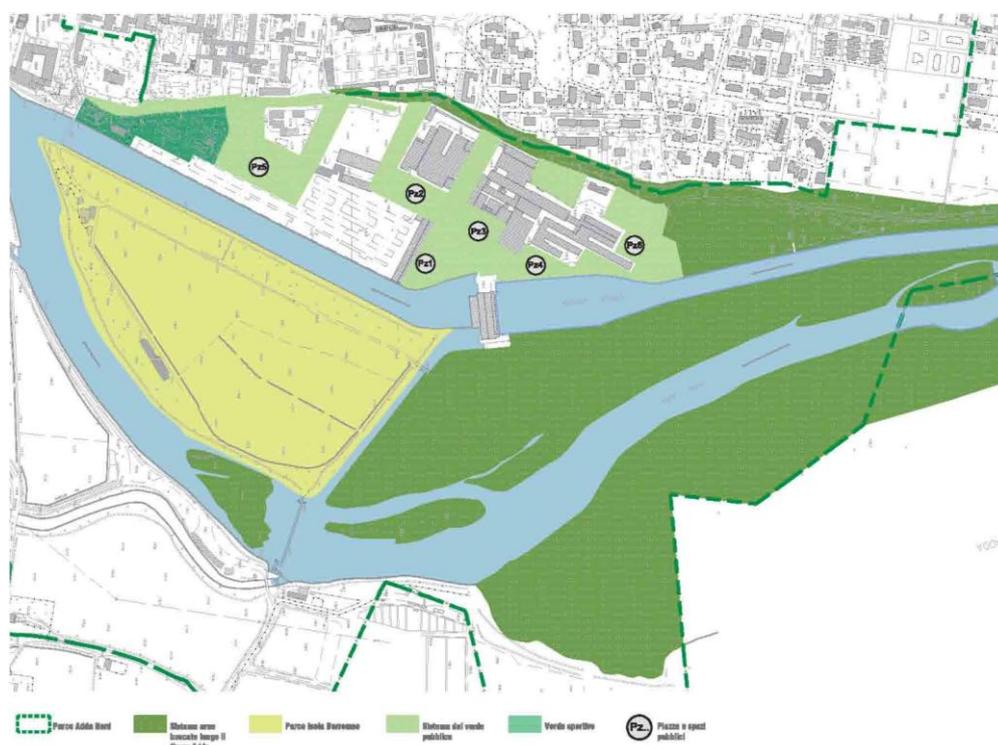


Fig. 4.4.5.5 Sistema ambientale²⁸

²⁷ PGT Comune di Cassano d'Adda, Documento di Piano, Indirizzi e criteri di attuazione degli ambiti di trasformazione

²⁸ Ibidem

CONCLUSIONE CRITICA

Si tratta di un progetto interessante perché prevede il recupero di una struttura industriale dismessa con l'idea di fare dell'intervento urbanistico anche un intervento di carattere ambientale.

Purtroppo la realizzazione del progetto a nostro avviso si scontra con la localizzazione delle strutture in una zona particolarmente vicina al fiume Adda e quindi sottoposta a vincoli e rischi idrogeologici che destano più di una perplessità.

Inoltre i vincoli particolarmente rigidi sul riutilizzo delle strutture, che hanno il pregio di evitare stravolgimenti architettonici, creano difficoltà operative nell'insediamento di nuove funzioni che possano essere altamente remunerative.

Tale intervento a causa della sua complessità, anche dovuta alla necessità di trovare un equilibrio economico tra gli interessi della proprietà e quelli pubblici, ha portato alla redazione di varie ipotesi di intervento che hanno generato non poche discussioni, rendendo in concreto difficile individuare una soluzione cantierabile.

4.4.6. IL PROGETTO P.A.N.E. :VALORIZZAZIONE DELL'AGRICOLTURA A VIMODRONE

INTRODUZIONE

Il progetto P.A.N.E. (Produzioni Alimentari Naturalmente Etiche) rappresenta una splendida occasione per il Comune di Vimodrone per valorizzare e tutelare il proprio territorio e in particolare le aree periurbane, focalizzandosi sul tema dell'agricoltura. Lo studio getta le basi per la creazione di un parco agricolo comunale, uno spazio da vivere e da coltivare e rappresenta il primo passo di un progetto più ambizioso, in cui l'amministrazione comunale crede fortemente: avviare una filiera locale del pane biologico, "a kilometro zero" sperimentando pratiche virtuose e innovative di economia locale, con la riduzione di intermediari della distribuzione e della vendita.

Progetto P.A.N.E. in questo senso rappresenta una sfida che il Comune di Vimodrone accoglie, facendosi promotore, tra i comuni circostanti dell'area della Martesana, del progetto.

Il Comune di Vimodrone e, in particolare l'Assessorato all'ambiente, intende promuovere questo progetto, supportandone lo sviluppo e coinvolgendo i cittadini in questo percorso di cambiamento, verso forme di economia locali maggiormente rispettose dell'ambiente e delle peculiarità territoriali, umane e sociali.²⁹

IL SISTEMA AMBIENTALE

Il territorio considerato è dotato ancora di ampie aree destinate a scopi agricoli, in particolar modo nella porzione meridionale e verso l'Adda, caratterizzate da forte valenza paesistico ambientale, la quale ha reso opportuna l'istituzione di parchi e zone protette. Tra i parchi infatti si annoverano i PLIS della Media Valle del Lambro, tra Cologno Monzese e Sesto San Giovanni, del Molgora, tra Bussero e Gorgonzola, delle Cascine di Pioltello, a sud est di Vimodrone e l'Est delle Cave, mentre unico è il Parco Regionale Agricolo Sud Milano, all'interno del quale si estende il S.I.C. (Sito di Interesse Comunitario) delle Sorgenti della Muzzetta, che si sviluppa attorno al fontanile e alla roggia della Muzzetta.

Elemento di congiunzione principale tra i PLIS è la pista ciclabile del Naviglio Martesana, che come si può vedere nella Fig. 1.4, tratta dal PTR. Concentra lungo il suo corso le principali consistenze naturalistiche e agricole.

²⁹ <http://www.spaziaperti.fondazionecariplo.it/> Progetto P.A.N.E., Studio di fattibilità, pag. 5

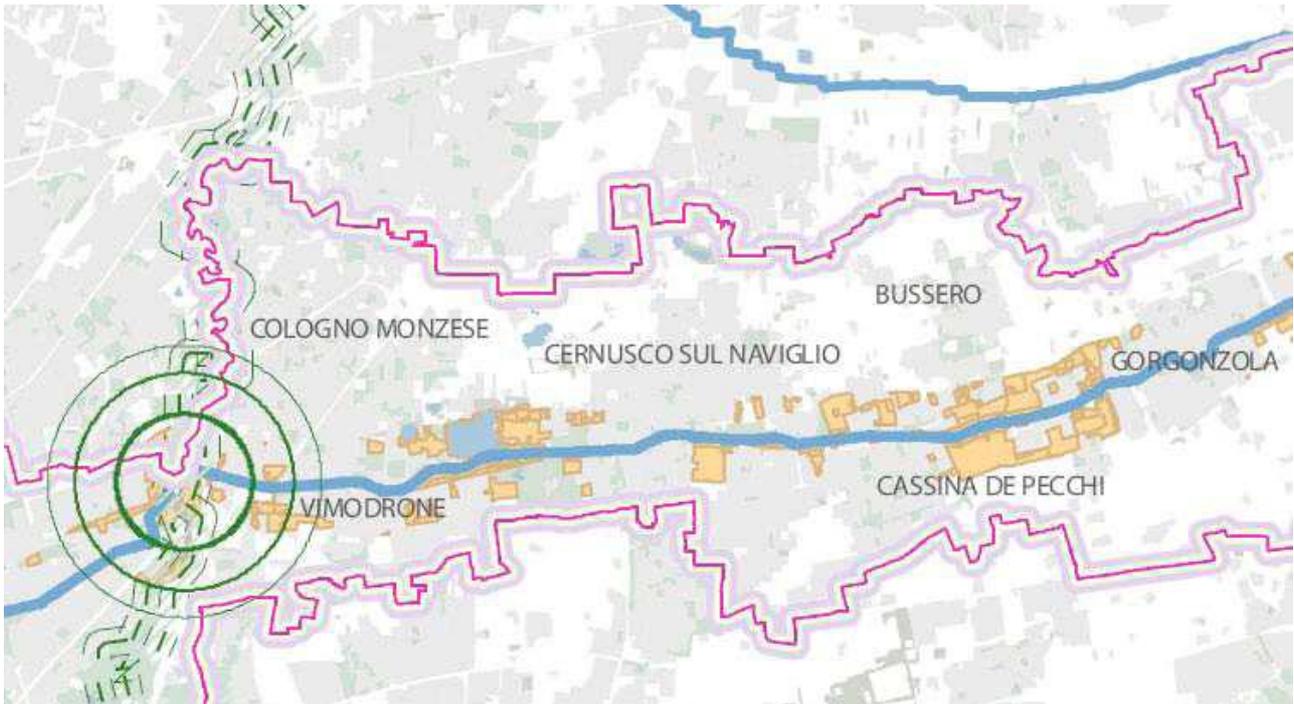


Fig. 4.4.6.1 Tavola del PTR: Sistema rurale paesistico e ambientale (stralcio) - In giallo gli ambiti agricoli e naturalistici nella fascia di 500 m dalle sponde

Le maggiori criticità risiedono nella progressiva saldatura dell'ambito urbanizzato nonché nei fenomeni di mutamento della conduzione agricola che hanno prodotto effetti di degrado sulla qualità del paesaggio agricolo.

L'analisi delle indicazioni regionali, in particolare inserite per il contesto di riferimento del progetto nel PTR Navigli, permette di evincere alcune importanti indicazioni da considerare nell'ambito di formulazione del progetto relativamente all'area libera individuata. Alla scala sovracomunale, la presenza del Naviglio Martesana appare elemento unificante e programmatore di una serie di interventi paesistico-ambientali e socio-economici, anche in sede di prescrizioni utili alla definizione di elementi di pianificazione regionale come le infrastrutture verdi ed ecologiche e alla regolazione degli ambiti di trasformazione in relazione ai vincoli ambientali e alle rilevanze paesistiche .

Il PTR relativamente alla fascia di rispetto del Naviglio nel Comune di Vimodrone fornisce le seguenti indicazioni da introdurre nell'elaborazione degli strumenti di governo alla scala comunale: l'importanza della tutela delle aree di cava in uso o in dismissione ai fini della loro riqualificazione; - l'attenzione negli ambiti di trasformazione perché gli spazi verdi tra loro esistenti vengano tutelati; - la valorizzazione del sistema rurale e paesistico-ambientale assumendo una fascia di rispetto di 500 mt dalla sponda dei Navigli, esternamente al tessuto urbano consolidato, ai fini della definizione della rete Verde (infrastruttura della mobilità dolce a basso

impatto) e come corridoio di vasta area complementare ai corridoi primari della Rete Ecologica Regionale.

Nello specifico delle aree rurali, si dà indicazione al PGT di prevedere la salvaguardia delle aree agricole aventi rilevanza economica e produttiva e modalità di insediamento di attività agricole ecocompatibili e a filiera corta, integrate da attività fruibili del tempo libero e della tutela del territorio.

In questo elemento si ravvisa un primo forte elemento di compatibilità tra le indicazioni del pianificatore, delle politiche regionali con le finalità del presente progetto.

Il PTCP vigente della Provincia di Milano, permette di analizzare il contesto ambientale del territorio dal punto di vista della sostenibilità dello sviluppo insediativo. Allo scopo di perseguire uno sviluppo economico sostenibile e un assetto territoriale policentrico, il PTCP propone di valorizzare le specificità dei diversi contesti locali, adottando dei Piani d'area territoriali, per ognuna di queste individua le potenzialità/criticità, stabilisce gli obiettivi e gli indirizzi generali di sviluppo, rispetto ai quali i Comuni sono chiamati a verificare la compatibilità dei loro strumenti urbanistici. Vimodrone ricade nel Piano d'Area Adda-Martesana.

Il Naviglio Martesana è riconosciuto come corso d'acqua minore di importanza ecologica lungo il quale devono essere sviluppate le principali linee di connessione con il verde territoriale. A nord-est e sud-ovest sono individuate zone extraurbane dove potrebbero essere attivati progetti di consolidamento ecologico.

Due aree agricole, riconosciute come ambiti agricoli dal PTCP in approvazione ricadono all'interno del territorio comunale. Una localizzata a sud-est l'altra è a ovest e si sviluppa a nord-sud della SS11 Padana Superiore.

Si rileva un secondo elemento di forte convergenza tra le finalità dello studio e in questo caso dalle indicazioni strategiche emergenti dalla pianificazione sovracomunale, riguardante l'investimento nelle politiche agricole e la valorizzazione ambientale attraverso le istituzioni dei Parchi di interesse sovralocale, il patrimonio storico architettonico della cultura rurale e delle cascine e la promozione del sistema ciclopedonale.³⁰

L'AREA DI INTERVENTO

L'area interessata dal progetto si trova nella parte sud del Comune di Vimodrone. La superficie dell'area è di circa 7 ettari, è coltivata attualmente per 5 ettari a prato e per 2 ettari a cereali.

³⁰ <http://www.spaziaperti.fondazioneclariplo.it/> Progetto P.A.N.E., Studio di fattibilità, pagg. 12-15

*L'area in oggetto oggi classificata da PGT come area destinata a “servizi e verde per il tempo libero” è di proprietà comunale ed è attualmente destinata a prato e a campo cerealicolo. Tale funzione viene mantenuta e tutelata dal progetto di fruizione che mira a mantenere inalterato il più possibile l'aspetto agricolo già esistente e a potenziare invece l'aspetto della biodiversità e della tutela del paesaggio nelle sue tipicità di campagna padana. Si ravvisano delle preesistenze di filari di platano e pioppi lungo il confine del limite orientale dell'area, e lungo i residui dei limiti delle vecchie campiture si ravvisano alcune persistenze di esemplari di noci e gelsi, mentre al limite meridionale, lungo la carreggiata che scorre al confine con l'area residenziale, si trovano dei ciliegi ornamentali, di recente impianto.*³¹



Fig. 4.4.6.2 Immagine aerea dell'area di progetto (Aerofotogrammetrico, Comune di Vimodrone)

Da quanto si evince dal Piano dei Servizi del PGT, il sistema del verde, comprendente le aree agricole (cfr. L.R. 12/05), si divide in due categorie funzionali: · verde di valenza prevalentemente ambientale; verde di valenza prevalentemente ricreativa.

Nell'ambito del verde a valenza ambientale si riscontrano le seguenti tipologie di spazi aperti: verde con funzione di mitigazione e compensazione (lungo le arterie stradali e la metropolitana).

In particolare l'area in oggetto oggi classificata come “sistema del territorio naturale” è destinata a seminativo ed è indicata come area di compensazione.

³¹ <http://www.spaziaperti.fondazionecriplo.it/> Progetto P.A.N.E., Studio di fattibilità, pagg. 36-37

Nell'ambito del verde a valenza ricreativa si riscontrano invece le seguenti tipologie di spazi aperti:

- giardini urbani;
- parchi di ambito sovracomunale, capaci cioè di attrarre utenti dal territorio urbano ed extraurbano.

La finalità del Parco Agricolo Didattico proposta dal presente studio di fattibilità risponde alla necessità di fornire “servizi e verde per il tempo libero”, diventando un parco aperto all'area urbana ed extraurbana.

L'area ad oggi coltivata a prati stabili, e per una parte destinata a colture cerealicole, ha mantenuto gli elementi tipici del paesaggio agricolo padano della media pianura irrigua e come tali sono da tutelare e da rafforzare per assicurarne la continuità. Sono presenti infatti i tracciati dei canali, fossi, siepi o fontanili anche se non più in utilizzo e che se ripristinati possono ridare valore originario alla campagna ed evitare il rischio di degrado e omologazione del paesaggio a causa della pratica diffusa del passaggio alle coltivazione di tipo estensivo.

Le aree agricole, destinate a Parco agricolo, a funzione didattica insieme alla contigua area di verde pubblico destinato al gioco dei bambini e alle vicine aree classificate come “aree del territorio naturale” offre l'occasione di consolidare il carattere a verde di questa porzione di città valorizzandone e caratterizzandone l'identità come luogo del tempo libero e dell'avvicinamento all'ambiente. Inoltre la vicinanza con parcheggi per la sosta dei veicoli, il facile raggiungimento viabilistico tramite la strada Padana insieme alla particolarità dell'offerta ludico-didattica del Parco fanno sperare nella fruizione anche da parte di un target extraurbano e sovracomunale.

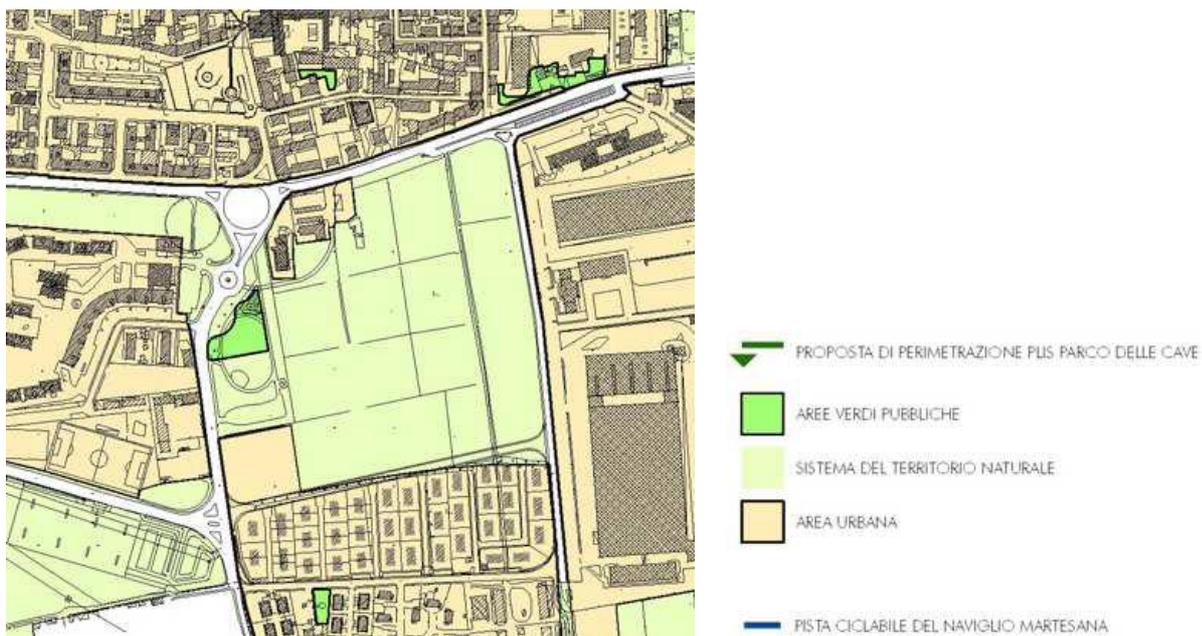


Fig. 4.4.6.3 - Stralcio di PGT relativo all'area di progetto tratto dal Piano dei Servizi “Sistemi del verde urbano e territoriale”

Dal punto di vista della tutela naturale, si potrebbe pensare ad un potenziamento delle connessioni con l'area a seminativo all'interno del tessuto urbanizzato, posta a nord-est oltre la SP 11. L'area in questione presenta diversi elementi di naturalità quali: un canale collegato con la Martesana, alcuni filari di alberi e un orto urbano. Si tratta tuttavia di un'area per la quale è prevista la trasformazione in area residenziale.

Diversi sono gli interventi edificatori previsti dal PGT all'interno del comune. In ogni caso buona parte di essi prevedono l'applicazione di criteri di mantenimento della naturalità, sfruttando il valore aggiunto che le aree verdi rappresentano per gli insediamenti umani. Di fatto molti interventi previsti dal piano dei servizi sono volti a incrementare la fruizione del verde urbano e periurbano. La riqualificazione della SS 11, possibile grazie alla realizzazione dell'asse stradale BreBeMi, che sposterà parte del traffico viario, e la creazione di una fitta rete di vie ciclopedonali ne sono un esempio.

Nonostante gli interventi previsti dal PGT abbiano un'invasività limitata, alcuni di essi, comporteranno un notevole consumo di suolo, sottraendo aree attualmente a seminativi, al suolo agricolo. Interventi come questi necessitano la compensazione di questo consumo di suolo tramite la valorizzazione degli ambienti verdi esistenti, migliorandone la qualità, per esempio ampliando la rete di siepi e filari nelle aree agricole, che ne incrementerebbero le funzioni di corridoio ecologico per la fauna.

In futuro sarebbe anche auspicabile un allargamento della perimetrazione del PLIS, in modo da includere quelle aree che ad oggi, risultano a rischio edificatorio proprio per il fatto di non essere tutelate da vincoli come quello dell'appartenenza ad un parco di importanza sovracomunale. In particolare alcune aree potrebbero avere un ruolo fondamentale per l'integrazione dei diversi PLIS presenti nell'area, come il Parco delle Cascine, molto prossimo al Parco delle Cave.³²

FUNZIONE AGRICOLA PRODUTTIVA E TUTELA DEL PAESAGGIO AGRARIO

L'area, il cui stato attuale è rappresentato nella planimetria in Fig. 1.19, presenta una morfologia pianeggiante, ad una quota di circa 125 metri s.l.m., confina sul lato nord con la strada Padana Superiore, ad est da un complesso per la logistica industriale, a sud da recenti unità immobiliari di tipo residenziale e sul lato ovest in parte da insediamenti residenziali ed in parte da aree verdi attrezzate per il gioco ed il tempo libero.

Da un punto di vista agronomico, le coltivazioni presenti si possono ricondurre nella definizione di "agricoltura convenzionale", ovvero l'agricoltura tradizionale che rappresenta, almeno fino ad

³² <http://www.spaziaperti.fondazionecariplo.it/> Progetto P.A.N.E., Studio di fattibilità, pagg. 41-43

oggi, la parte più consistente nel panorama agricolo lombardo. Chi applica questo metodo utilizza in modo sistematico, secondo un calendario prefissato, sostanze chimiche di sintesi, di provenienza industriale, a scopo fertilizzante, antiparassitario e diserbante.

E' un'agricoltura di tipo intensivo, spesso a monocoltura, che punta al massimo sfruttamento di ogni estensione di terreno, abbassando progressivamente le difese naturali del suolo e delle coltivazioni.



Fig. 4.4.6.4 - Stato di fatto dell'area agricola comunale (Fonte: elaborazioni studio progettazione Arch. Anna Maestri)

La trama della divisione delle campagne è molto evidente, non solo per la presenza della rete irrigua, ma anche per la dislocazione di diversi esemplari arborei (platani e pioppi in particolare) radicati sulla parte superiore degli argini. Sulla base di questa antica divisione non si ritiene opportuno prevedere delle modifiche sostanziali alla forma degli appezzamenti. (...)



Fig. 4.4.6.5 - Immagine aerea della zona agricola di progetto con delimitazione delle particelle catastali

Gli accessi agricoli all'area avvengono ora da più lati, e precisamente da nord e sud, lungo una strada campestre con funzione di direttrice principale in rilevato che costituisce di fatto la separazione tra le colture foraggere e le colture a seminativo. La circolazione dei mezzi agricoli all'interno dei terreni, pur con la presenza di una rete irrigua composta da canali e fossi, è assicurata da diversi punti di collegamento tombinati che permettono l'attraversamento dei fossati di irrigazione senza dover uscire sulla viabilità ordinaria.

Le campagne sono irrigabili grazie ai turni assicurati dal Consorzio Est Ticino Villoresi, il cui territorio di competenza si estende su un'area molto vasta che va dalla zona a sud, in prossimità del Po fino a Milano ed al suo hinterland, veicolando le acque irrigue, derivate dall'Adda e dal Ticino, attraverso sia il canale Villoresi sia tramite la storica rete costituita dai Navigli Grande, Martesana, Bereguardo e Pavese.

Nell'area di intervento sono presenti le rogge alimentate dal canale Landriana, in base allo studio del reticolo idrico prodotto a corredo della redazione del PGT dallo studio tecnico Castalia, nel 2010. Tuttavia, il disegno dei canali presenti nelle tavole dello studio del reticolo idrico succitato, non sembrerebbe corrispondere al rilievo eseguito sul campo, in base al quale, un canale assiale

dal PGT potenziare le vie di collegamento ciclabile in direzione nord-sud e in direzione ovest-est per mettere in relazione la città e i parchi urbani di maggiori dimensioni esistenti e di progetto, come il Parco Agricolo in oggetto, oltre che le aree interessate dalla proposta del PLIS delle Cave. Per farlo fondamentale è aumentare il numero e la qualità degli attraversamenti attualmente esistenti sulla Padana. In particolare, in corrispondenza con il Parco Agricolo tale strada richiede una particolare attenzione alla messa in sicurezza dell'attraversamento ciclabile per connettere le zone centrali della città ai quartieri a sud della Padana e consentire il facile accesso al Parco Agricolo.

La presenza della rotatoria sulla strada Padana favorisce il rallentamento del traffico veicolare e si presta dunque al passaggio della pista ciclabile per un collegamento nord-sud. E' necessario un potenziamento e una messa in sicurezza del percorso di tipo ciclopedonale che sia funzionale a riconnettere la città a nord della padana con l'area a sud caratterizzata per lo più da area residenziale e dal potenziale nuovo polo per il gioco e il tempo libero. Il Parco Agricolo Didattico infatti si inserisce in un contesto urbano da destinare al gioco e al tempo libero grazie alla presenza di un campo sportivo a est, un parco per il gioco dei bambini in adiacenza, oltre che a aree per la sosta e parcheggio dei veicoli che possano favorire ed incentivare la fruizione di tipo pedonale dell'area.³³

³³ <http://www.spaziaperti.fondazionecriplo.it/> Progetto P.A.N.E., Studio di fattibilità, pagg. 43-48

CONCLUSIONE CRITICA

Il progetto intende valorizzare specificamente un'area di proprietà comunale di sette ettari, posta nel quadrante nord-ovest del Comune di Vimodrone e confinante a nord con la Strada Padana Superiore e classificata dal PGT in approvazione come area di compensazione urbanistica.

Si tratta di una delle ultime aree libere rimaste all'interno dei confini comunali e come tale sempre a rischio edificazione, soprattutto qualora improduttiva o non valorizzata adeguatamente.

Si tratta di un progetto decisamente ambizioso che vorrebbe puntare alla rinascita dell'agricoltura per favorire la produzione di alimenti a km zero.

Purtroppo, al di là delle buone intenzioni dell'amministrazione comunale, la mancanza di aree adeguate che hanno costretto alla perimetrazione di interstizi, finisce con il comprimere la concreta riuscita dell'idea perché, per avere una produzione agricola sufficiente e che abbia le caratteristiche dell'economicità, non ci si può basare solo sulle aree di risulta.

Il pregio del progetto è quello di salvaguardare in modo stringente gli ultimi spazi verdi destinandoli all'utilizzo agricolo collettivo.

Si può sperare che pur non raggiungendo l'obiettivo della produzione agricola a km zero l'attivazione del progetto consenta l'avvicinamento della popolazione all'attività agricola minuta.

5. IPOTESI DI MASTERPLAN PER LA MARTESANA

5.1. UN NUOVO STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO

Negli ultimi anni si sta assistendo da parte della Regione Lombardia ad un rinnovato interesse per il destino del proprio territorio, con la messa in campo di piani ed iniziative che mirano alla salvaguardia delle aree ancora caratterizzate da importanti rimanenze storico-culturali-paesaggistiche.

Tra le aree che vedono la formazione di un elevato numero di interventi c'è sicuramente quella della Martesana, per la riscoperta del valore storico e attuale del Naviglio, e per la presenza di numerose aree libere, agricole e naturali, non compromesse dall'urbanizzazione.

L'inedito interesse operativo degli ultimi anni è provato dall'assunzione dei Navigli come obiettivo strategico del governo regionale, e dall'aver posto la riqualificazione di questi corsi d'acqua artificiali come intervento prioritario.

Da questo rinnovato interesse sono nati diversi strumenti per il governo delle trasformazioni dell'area, ma mai mirati alla regione specifica della Martesana: più generali, legati a tutti i navigli lombardi e all'intera Provincia di Milano. L'estensione di questi piani rende difficoltosa la realizzazione di progetti concreti per un territorio specifico.

Studiare e promuovere obiettivi e progetti per una regione più limitata, come l'area della Martesana, caratterizzata da esigenze specifiche e uniformi, può portare alla creazione di uno strumento capace di guidare il territorio nella realizzazione di tutti quegli obiettivi che gli enti di tutti i livelli stanno tentando di raggiungere negli ultimi anni, con difficoltà e a volte senza successo.

Come abbiamo registrato, tra i progetti presi in considerazione dal capitolo 4 della presente tesi, le iniziative che hanno avuto maggiore successo sono state quelle coordinate da una figura capace di gestire tematiche complesse senza bisogno di scendere sempre a compromessi con tutte le realtà locali con cui si scontrava, o per la presenza di un coordinamento operativo tra più amministrazioni, o perché le opere da realizzare riguardavano un singolo Comune (a scapito tuttavia di una visione d'insieme a nostro parere necessaria per un vero sviluppo del territorio).

Dopo aver analizzato i piani urbanistici di riferimento esistenti, le componenti territoriali dell'area per mettere in luce le criticità e le potenzialità che la caratterizzano, e i progetti che già

sono stati redatti per la valorizzazione e la salvaguardia di questo territorio, il nostro intento è quello di proporre la nostra visione sulla Martesana.

Per farlo abbiamo ripercorso le analisi fatte seguendo la logica delle tre componenti territoriali principali: infrastrutture, insediamenti e servizi, ambiente.

La scelta degli interventi da operare si basa sulla possibilità di attivare una pluralità di sinergie per la fruibilità turistica/culturale/naturalistica/storico-architettonica del Naviglio Martesana, con l'obiettivo di promuovere effetti importanti di riqualificazione di tutto il territorio circostante a più livelli.

I principi generali che fanno da filo conduttore per le scelte di pianificazione sul territorio a tutti i livelli, locale e sovra-locale, devono essere tenuti in considerazione per qualsiasi tipo di intervento, per far sì che ogni progetto rientri all'interno di un quadro di valorizzazione e conservazione generale dell'area della Martesana; per questo, a nostro parere uno strumento davvero efficace dovrebbe avere valore non solo come indicazione di massima, ma porre dei limiti e indirizzare le azioni locali, dove si renda necessario per garantire uno sviluppo di respiro più ampio e coordinato.

La creazione di uno strumento di pianificazione per la Martesana vuole essere l'avvio di un processo di gestione coordinata di una realtà territoriale che finora è stata riconosciuta solo dal basso, nella cultura e nella percezione delle popolazioni locali, ma che non è ancora stata definita in alcun modo specifico a livello amministrativo, né riconosciuta ufficialmente dagli organi delle amministrazioni regionali, provinciali e sovra-locali in genere.

Non essendovi un riconoscimento ufficiale di questo territorio la pianificazione risulta ad oggi slegata rispetto alla percezione collettiva locale. Questo fa sì che i progetti che possono nascere dagli attuali strumenti non siano sempre riflesso della volontà e delle esigenze effettive della popolazione.

Per questo motivo in molti casi gli unici progetti che vengono concretamente realizzati sono quelli ideati e gestiti localmente, e totalmente svincolati da un'idea collettiva di sviluppo del territorio, a scapito perciò di una sua generale valorizzazione e di un suo sviluppo.

Riflettendo sui caratteri del territorio che emergono dai piani analizzati e dalla possibilità di realizzazione di progetti e iniziative di sviluppo territoriale, la prima considerazione da fare riguarda il rapporto tra l'area della Martesana e il capoluogo lombardo.

Negli ultimi decenni infatti la dipendenza di tale territorio dalla città si è fatta sempre crescente, sotto diversi aspetti:

- il pendolarismo lavorativo, dovuto alla prevalenza delle sedi terziarie nel centro urbano milanese;
- l'accentramento di molti servizi (es. ospedali, scuole superiori e università), dovuto a piani regionali o provinciali che considerano Milano quale centro effettivo di sviluppo di tutto il territorio e lo pongono a capo della maggior parte delle iniziative di sviluppo legate a questo tema;
- le reti del trasporto che gravitano tutte verso il centro cittadino e consentono solo il suo raggiungimento o attraversamento;
- le infrastrutture quali gas, acqua, energia che essendo di gestione comunale o provinciale dipendono sempre in prevalenza dal capoluogo lombardo.

Questa breve riflessione ci porta perciò a concludere che bisogna tenere conto, nello sviluppo e redazione di uno strumento di governo del territorio, soprattutto del fatto che il rapporto principale stabilito deve essere con il locale. È la singola amministrazione o un gruppo di esse che diventa il vero committente nonché l'utilizzatore di qualunque opera.

Perciò è necessario che un piano territoriale prenda in considerazione aree omogenee sulle quali è possibile coordinare e realizzare interventi concreti.

La progettazione territoriale di un'area vasta come quella della Martesana, che tuttavia per la sua dimensione deve tener conto delle aree circostanti e di essere inserita a sua volta in un'area più ampia come quella generata dalla forza attrattiva del capoluogo lombardo, non può fare a meno di considerare gli aspetti endogeni ed esogeni. In altre parole è necessario contemperare l'esigenza del territorio e dei suoi abitanti con quelle dei territori limitrofi, tra i quali la presenza della città di Milano, che genera contemporaneamente grandi criticità e grandi opportunità.

Se il territorio preso in se stesso avrebbe interesse ad una salvaguardia molto elevata delle risorse ambientali, dall'altra parte il peso della città di Milano tende a comprimere l'esigenza del territorio che anche negli anni passati ha visto la metropoli espellere abitanti, che si sono insediati nella Martesana generando fenomeni di urbanizzazione.

Il territorio della Martesana di contro a goduto di infrastrutture per il trasporto su ferro come la linea MM2 che altre aree della regione non hanno avuto.

Un progetto che tenga conto di queste diverse esigenze può svilupparsi lungo alcune direttrici principali: le infrastrutture, gli insediamenti e l'ambiente.

5.1.1. INFRASTRUTTURE

L'area si trova in un punto già molto accessibile, a ridosso del capoluogo lombardo, da cui si dipana la maggior parte delle infrastrutture del trasporto della regione, sia private che collettive.

Tuttavia non esiste una rete coordinata del trasporto locale dell'area Martesana e, di conseguenza, le infrastrutture del trasporto privato risultano facilmente congestionate in diverse ore della giornata, sia nella direzione del capoluogo lombardo, dove si concentrano la maggior parte dei poli terziari, sia negli spostamenti tangenziali dove le reti infrastrutturali sono più carenti, proprio per la minor presenza di poli attrattivi e centralità.

Andrà quindi istituita una rete locale di trasporto collettivo che riunisca quelle già esistenti a livello comunale, e andrà incentivato l'utilizzo dei mezzi pubblici per sgravare le reti del trasporto privato dal traffico veicolare eccessivo, e per garantire una migliore qualità dell'ambiente e della vita a chi abita l'area.

Per fare ciò andranno potenziate e valorizzate soprattutto le infrastrutture che connettono la Martesana con Milano: in particolare le linee del ferro, costituite dalla ferrovia e dalla linea metropolitana MM2.

La seconda corre lungo la linea del Naviglio, ed è quella maggiormente utilizzata per il pendolarismo lavorativo verso il capoluogo lombardo. Tuttavia questa infrastruttura risulta sottodimensionata per l'effettivo bacino di utenza che serve.

La rete risulta infatti sovraccarica nelle ore di punta, rendendo il tragitto dei pendolari, che la utilizzano per tratte medio-lunghe (30min- 1h), disagiata, e incentivando di conseguenza all'uso dell'auto.

Inoltre il disinteresse degli organi competenti nei confronti di questa tratta della MM2, è dimostrato dalla presenza di varie stazioni che risultano di scarsa fruibilità per gli utenti e del tutto o parzialmente inaccessibili a eventuali utenti con problemi di deambulazione, essendo sprovviste degli accorgimenti necessari al superamento delle barriere architettoniche.

Nel medio periodo sarebbe quindi necessario riqualificare la linea esistente, facendo particolare attenzione al rifacimento delle stazioni, per rendere il mezzo maggiormente fruibile.

Inoltre, nel breve, per sgravare la linea dal carico eccessivo di utenti, sarebbe utile istituire un coordinamento tra i mezzi di trasporto collettivo su gomma già esistenti, ma che oggi percorrono solo tratte brevi all'interno dei confini dei singoli territori comunali.

Dovrebbe inoltre essere consentito anche il trasporto delle biciclette, per incentivare l'integrazione tra il mezzo pubblico e privato negli spostamenti quotidiani.

Per rendere sostenibile un aumento degli utenti del trasporto collettivo, nel lungo periodo, nell'area sarebbe tuttavia necessaria la costruzione di una nuova infrastruttura, che sgravi quelle esistenti oggi già al limite delle loro capacità.

Nell'ottica della maggiore fruibilità delle strutture del ferro, il potenziamento delle linee del trasporto su gomma all'interno dell'area dovrebbe intercettare sia i poli attrattivi, quali scuole e ospedali, e dovrebbe interconnettere le stazioni della metropolitana con quelle della ferrovia, per evitare all'utenza di dover raggiungere il capoluogo per poter accedere alla direttrice che si sviluppa verso est.

Inoltre è stato avviato un progetto per la radicale modifica della mobilità privata su gomma, con la realizzazione di alcune grandi infrastrutture di collegamento, BreBeMi e TEM, nella speranza di risolvere l'attuale condizione di congestione presente sulla maggior parte delle infrastrutture della zona nelle ore di maggiore spostamento nell'arco della giornata. Tali progetti dovrebbero a breve, con la loro apertura, portare al miglioramento delle condizioni di traffico esistenti, soprattutto in direzione di Milano, ma necessitano di essere affiancate da opere accessorie di riqualificazione della rete viaria esistente che non può essere rinviata nel tempo e lasciata alla gestione dei singoli enti locali.

La tendenza generale, sia a livello teorico che realizzativo, è quella di un sempre maggiore sviluppo della mobilità lenta, ciclo-pedonale.

Questo fa sì che, seguendo le linee dei piani urbanistici di livello sovra locale, le amministrazioni comunali singolarmente o in gruppi stiano lavorando alla definizione e realizzazione di progetti di tracciati che consentano l'attraversamento sempre più capillare dei loro territori (vedi progetto *Biciplan della Martesana*).

In Martesana esistono infatti già molti interventi di valorizzazione della mobilità lenta ciclo-pedonale che favorisce spostamenti più sostenibili e una qualità della vita migliore per i propri cittadini. Tuttavia molti interventi, fatto salvo quello di riqualificazione dell'alzaia del Naviglio, portato a termine con successo negli anni '90, si sono sviluppati solo a livello comunale/locale o

al più come accordo tra due amministrazioni. Le difficoltà incontrate sono dovute soprattutto all'assenza di un piano e di un ente specifico capace di coordinare gli interventi necessari alla creazione di un'unica rete ciclopedonale.

Il Naviglio, grazie alla pista ciclabile già esistente, deve diventare il connettivo della rete, facendo da congiunzione tra parchi regionali, aree verdi di interesse sovracomunale, parchi urbani e ambienti naturali, oltre che tra comuni e polarità legate ai servizi di interesse collettivo.

Sarà così possibile connettere maggiormente l'utenza di Milano con l'area della Martesana fino al Parco dell'Adda, passando attraverso i diversi Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (Parco delle Cascine, Parco delle Cave, Parco del Molgora), nell'ottica di incentivare il turismo di prossimità mettendo a disposizione degli abitanti del capoluogo aree relativamente poco urbanizzate con ampi spazi di verde ancora fruibili.

Nella stessa ottica la mobilità lenta e il trasporto pubblico potrebbero servire per rendere disponibili le strutture storiche alla fruizione didattica-museale, sia le ville di origine patrizia, sia gli stabilimenti industriali dismessi, sia le aziende agricole.

5.1.2. INSEDIAMENTI E SERVIZI

Il sistema insediativo e dei servizi si caratterizza, come già specificato in precedenza, per il maggiore sviluppo nelle zone e nei centri urbani più vicini a Milano e per un suo diradamento nelle zone più vicine all'Adda, dove l'edificato lascia spazio a zone libere caratterizzate dallo sviluppo dell'agricoltura (storicamente alla base della vita economica della Martesana).

Infatti, mentre nella zona a nord di Milano la progressiva urbanizzazione ha portato i vari centri a congiungersi, sostanzialmente eliminando le differenze tra un paese e l'altro, nella zona della Martesana la minore urbanizzazione ha fatto sì che tra un paese e l'altro siano rimaste fasce di verde destinate all'agricoltura. Le pianificazioni urbanistiche hanno consentito la creazione di zone commerciali e produttive per lo più su scala comunale, collocate ai margini delle zone residenziali.

Le caratteristiche morfologiche dei Navigli e del territorio che essi attraversano, determinano, lungo alcuni tratti dei canali, dislivelli naturali che portano alla formazione di salti d'acqua. La naturale forza sprigionata dalle masse d'acqua crea le condizioni che potrebbero permettere lo sfruttamento della stessa a fini energetici: lo sfruttamento di tale risorsa andrebbe inserito all'interno di una generale riqualificazione del canale.

Il carattere policentrico della zona è caratterizzato da una rete di servizi diffusa, quali scuole, ospedali, centri sportivi, teatri, biblioteche e cinema. La frammentazione di tali strutture rischia tuttavia di sminuirne il valore complessivo.

Nella logica di sviluppo del territorio andrebbe istituito un ente che coordini le attività tra queste strutture e in certi casi consenta un loro maggiore accentramento in aree che divengano polarità ed emergenze attrattive sia a scala locale che sovralocale.

In particolare i servizi che richiedono un coordinamento maggiore a livello locale sono quelli del comparto sanitario e del comparto scolastico. Tanto più in questo periodo che vede affacciarsi sulla scena amministrativa la città metropolitana, i cui poteri e i cui contorni di dettaglio non sono ancora stati ben precisati.

Vi sono tutta una serie di enti intermedi, quali ASL, distretti e consorzi, che sviluppano la loro attività su aree più vaste di quella della Martesana, mentre ve ne sono altri che sviluppano la loro attività in ambiti più ristretti limitandosi al coordinamento intercomunale.

La maggior parte dei comuni dell'area sono caratterizzati da un contenimento degli spazi urbanizzati, che negli ultimi anni sta divenendo parte degli obiettivi dei piani urbanistici di tutta la Martesana. Tale caratteristica rende l'area appetibile dal punto di vista insediativo, non solo per le aree residenziali che possono favorire di un ambiente meno congestionato rispetto a quello delle grandi città, ma anche per gli insediamenti terziari che potrebbero ugualmente garantire una qualità della vita lavorativa migliore.

Per mantenere questa tendenza bisogna imporre la difesa dei suoli liberi dall'urbanizzato, favorendo politiche di recupero del patrimonio edilizio esistente e delle aree compromesse o degradate.

Per poter fare ciò sarà necessario trovare soluzioni concrete, ad esempio: da una parte aumentare gli oneri nel caso di consumo di suolo agricolo e dall'altra parte favorire la crescita di attività a carattere agricolo che incrementino il reddito di tali zone, rendendo meno appetibile la loro urbanizzazione.

Per sostenere l'attività imprenditoriale delle aziende agricole, bisogna incentivare anche la sperimentazione di approcci multifunzionali, quali ad esempio agriturismi, casine didattiche e prodotti a km zero. Il prodotto a km zero non deve necessariamente essere inteso come vendita diretta dal produttore al consumatore, ma anche come vendita dei prodotti dell'agricoltura attraverso la rete di distribuzione locale già esistente, senza passare attraverso l'intermediazione dei mercati generali.

La linea generale da seguire è quindi quella della qualità degli spazi costruiti, con l'inserimento di maggiori servizi e in modo sempre più capillare e diversificato, cercando di rispondere alle diverse esigenze dei fruitori (vedi progetto *Terra d'Acqua e di Delizie*, che sottolinea l'importanza di introdurre maggiori servizi alla persona in tutta l'area).

Nei centri abitati, lungo il corso del Naviglio o nelle immediate vicinanze, si trovano numerosi edifici di antica costruzione, alcuni dei quali di notevole pregio architettonico e artistico.

Tali edifici sono in parte abbandonati o degradati e sarebbero da inserire all'interno di progetti di riqualificazione e rifunzionalizzazione, nella direzione di una maggiore valorizzazione turistica della zona.

All'interno delle strutture potrebbero essere infatti inseriti percorsi museali- didattici per la diffusione e la salvaguardia della cultura locale.

5.1.3. AMBIENTE

Per quanto riguarda il sistema ambientale, l'area della Martesana è costituita da un paesaggio vario e ricco di identità naturali e rurali di qualità. Grazie alla rete di canali naturali e artificiali ben sviluppata, in tutta la zona sono rimaste numerose aree agricole, molte delle quali già tutelate da parchi di interesse locale e sovralocale (Parco del Molgora, Parco Agricolo Sud Milano, Parco delle Cascine, ecc.).

Tali aree potrebbero tuttavia essere maggiormente valorizzate se unite in un'unica rete che ricomprenda anche le zone ad oggi non ricomprese nel sistema dei parchi, e che garantirebbe un blocco dell'espansione delle aree urbane, obbligando al riuso delle aree dismesse e degradate già ricomprese nel tessuto urbanizzato esistente.

In tale senso numerose iniziative di carattere locale, tra cui la formazione di orti sociali all'interno di molti comuni dell'area, stanno nascendo negli ultimi anni; tuttavia la mancanza di un piano di coordinamento sovralocale non permette una loro messa in rete, e una loro tutela concreta.

Sta di fatto alle amministrazioni locali la scelta di essere virtuose in questa direzione e contenere l'espansione dell'edificato in favore della valorizzazione dei terreni agricoli, e ciò indipendentemente dagli eventuali vincoli che derivano dagli strumenti di pianificazione sovraordinata.

Tra gli interventi da realizzare assume particolare importanza il riutilizzo e la valorizzazione dell'enorme patrimonio di architetture, monumenti, ville, palazzi e giardini allineati lungo il corso dei canali; il potenziamento e la razionalizzazione delle funzioni irrigue, la riqualificazione delle aree agricole.

Questi interventi sulla rete irrigua vanno posti in relazione a quelli contestuali e necessari di riqualificazione delle fasce agricole laterali ai Navigli, spesso degradate e compromesse e comunque dequalificate dall'agricoltura delle monoculture, denaturalizzata dai processi di meccanizzazione e industrializzazione. Processi che mal si conciliano con i territori a parco in cui l'ecosistema del Naviglio è inserito. Il Naviglio potrebbe rappresentare la spina dorsale di un complesso di reti ecologiche in grado di portare a sistema un processo di rinaturalizzazione dello spazio rurale per una valorizzazione paesistico/ambientale, fitodepurativa.

Oltre alla fruibilità dello spazio di esclusiva pertinenza del canale (alzaia ciclo-pedonale) deve essere concepita in modo sinergico anche la partecipazione al processo degli spazi rurali, già sottoposti a tutela e non, con politiche di riconversione delle colture agricole verso una maggiore sostenibilità ambientale del processo produttivo.

Si tratta quindi in primo luogo di costruire una rete integrata di siti ambientali, dove operare un uso integrato di risorse naturali e culturali che consentiranno uno sviluppo del tempo libero, ma anche una qualità della vita più elevata per la popolazione residente nell'area; ponendosi in controtendenza rispetto ai processi di degrado degli spazi urbani e rurali cui oggi assistiamo scorgendo pochissime reazioni concrete da parte delle istituzioni e dell'opinione pubblica (seppure in crescita negli ultimi decenni).

Il "verde" sta infatti assumendo un ruolo di sempre crescente importanza e centralità a tutti i livelli, ed in un'area, come la Martesana, storicamente sviluppatasi sull'agricoltura, diventa occasione anche per una riflessione storica, di recupero della tradizione e della cultura locale.

A partire dal livello più alto, nazionale, fino a quello locale viene percepita sempre più la necessità di valorizzare gli spazi agricoli. Tale sentimento è molto sentito anche dai singoli cittadini, che manifestano le proprie esigenze anche attraverso la creazione di associazioni che portano avanti idee e iniziative nella direzione di una sempre crescente consapevolezza delle ricchezze ambientali.

Per questo negli ultimi anni le amministrazioni locali dei Comuni della Martesana stanno cercando di rispondere a tale esigenza ideando progetti e strategie per la valorizzazione delle proprie aree agricole.

Tra queste iniziative possiamo ricordare la creazione di parchi agricoli di livello sovralocale e locale (es. Parco Agricolo Sud Milano, Parco del Molgora, Parco delle Cave), che tuttavia andrebbero vitalizzati con iniziative mirate alla loro divulgazione.

Inoltre si sta diffondendo capillarmente anche la realizzazione di aree destinate ad orti urbani: questi consentono infatti di creare maggiore contatto tra la popolazione urbana e l'ambiente agricolo/verde, migliorando la vivibilità degli spazi edificati e confinanti con l'edificato (es. Gorgonzola, Cernusco, Bussero).

Questa tendenza è da incentivare e diffondere capillarmente su tutto il territorio, proprio per la sua capacità di unire l'aspetto del servizio con quello ambientale e di rafforzare il tema della cultura agricola.

Per quanto la Martesana non sia urbanizzata, e per quanto siano presenti ampie aree verdi destinate all'agricoltura, vi sono ampie fasce di residenti che non possono, in quanto non addetti alle attività agricole, accedere in concreto a queste aree.

Per favorire la fruizione di questi spazi e/o di spazi verdi destinati allo svago, occorre lavorare lungo due direzioni: la prima che riguarda la riqualificazione delle strade interpoderali, la riformazione di filari alberati, la creazione di piccole aree di sosta che contemperino l'accesso alle aree agricole senza andare in contrasto con le necessità dell'agricoltura. In quest'ottica occorre anche ricreare una cultura della fruizione dello spazio agricolo da parte di soggetti che non hanno conosciuto l'attività agricola concreta. Allo scopo possono servire le cascine didattiche, ma potrebbero essere utili anche iniziative di presentazione dell'attività agricola da parte degli agricoltori sia nelle scuole, sia in occasione di manifestazioni pubbliche o di iniziative culturali mirate.

La seconda direttrice riguarda invece la destinazione di spazi verdi all'interno, o ai margini degli abitati, che superando il livello del parco storico possano essere destinati alla creazione di parchi urbani variamente attrezzati per l'utilizzo ludico del verde.

Questi parchi urbani devono essere collocati lungo le direttrici della mobilità lenta.

5.2. LA FATTIBILITA' DEI PROGETTI

5.2.1. SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

Tabella riepilogativa (dal capitolo 4 della presente tesi)

PROGETTO	ANNO	AMBITO INTERESSATO	TEMA AFFRONTATO	REALIZZAZIONE
Formazione della pista ciclabile lungo l'alzaia del Naviglio Martesana	1990-2000	Territoriale	Mobilità lenta	Completato
Nuove infrastrutture: BREMEMI	1999	Sovralocale	Mobilità privata su gomma	In corso di realizzazione (apertura prevista fine 2014)
Nuove infrastrutture: TEM	2001	Sovralocale	Mobilità privata su gomma	In corso di realizzazione (apertura prevista 2015)
Progetto e realizzazione degli orti urbani a Gorgonzola (via Mattei)	2003-2004	Locale	Ambiente/servizi	Completato
Ideazione del Parco della Martesana all'interno del PTCP	2006	Territoriale	Ambiente	Non realizzato; anche perché parte di un piano non vincolante
Il progetto ABCd nel Parco Adda Nord	2006	sovralocale	Ambiente/servizi	Realizzato
Nascita del Parco delle Cascine e del Parco delle Cave , con accordi tra i comuni di Cernusco sul Naviglio e Pioltello	2006-2010	Sovralocale	Ambiente	Presi gli accordi per la sua costituzione ma non ancora realizzato
Redazione del BiciPlan della Martesana	2007	Territoriale	Mobilità lenta	Realizzato parzialmente a livello locale non territoriale
Incontri tra i comuni interessati in Martesana dal passaggio della linea metropolitana MM2 , per una riqualificazione delle stazioni	2008	Territoriale	Trasporto collettivo	Non realizzato
Riqualificazione dell'ex Linificio di Cassano d'Adda	2009	Locale	Costruito/ambiente/servizi	PII inserito nel PGT comunale
Ristrutturazione e ampliamento di orti sociali a Cernusco sul Naviglio	2010	Locale	Ambiente/servizi	Realizzato

Il progetto PANE nel comune di Vimodrone	2011	Locale	Ambiente	Avviato con redazione di studi di fattibilità di alcune aree
Ideazione del progetto Terra d'Acqua e di Delizie	2011-2012	Territoriale	Ambiente/servizi/cost ruito/mobilità	Non realizzato
Avvio del processo per la realizzazione di orti sociali a Bussero	2013	Locale	Ambiente/servizi	Avviato
Collegamento ciclabile tra l'alzaia del Naviglio Martesana e il Parco Agricolo Sud Milano a Gorgonzola	2013	Locale	Mobilità lenta	Proposta di Astrov a Regione Provincia e Comune: processo per la realizzazione avviato dal comune

Di questi progetti abbiamo redatto delle schede di sintesi per poterli inserire all'interno della nostra visione d'insieme sulla Martesana.

Questo approccio è utile per non perdere di vista i temi e gli ambiti presi in considerazione dalle analisi fatte dai piani urbanistici, specificati in precedenza, e di riportare successivamente in modo più ordinato e organico le nostre considerazioni per sviluppare la nostra idea di uno sviluppo sostenibile e realizzabile nel territorio della Martesana.

5.2.2. SCHEDE DI FATTIBILITA' DEI PROGETTI

Se da una parte tutti i progetti analizzati e sintetizzati in precedenza ci sono parsi interessanti per i loro obiettivi e finalità, non tutti sono stati sviluppati in modo da poter essere ripresi all'interno di un piano attuativo o di pianificazione, se non in alcune parti specifiche, come spunto per altre iniziative analoghe.

Con questo spirito abbiamo riportato, nelle schede allegate a questo capitolo, gli interventi a nostro parere realizzabili e da realizzare per il territorio al fine di raggiungere gli obiettivi prefissati dalle precedenti schede di sintesi di masterplan per la Martesana (cap. 5.1).

Nell'analisi del territorio abbiamo fatto riferimento alla componenti territoriali, ed anche le tavole allegate seguono la stessa logica.

La descrizione dei progetti realizzabili cerca invece di portare ad unità le diverse caratteristiche dei singoli progetti che vengono trattati senza distinguerli rispetto alla componente territoriale di riferimento. Perché in questa fase vogliamo privilegiare la visione d'insieme.

I progetti da realizzare devono partire da quelli che privilegiano l'insieme, anche se non sono propriamente progetti urbanistici, perché si preoccupano piuttosto di favorire la nascita di una cultura territoriale unitaria.

I progetti urbanistici di pianificazione o attuativi si potranno meglio inserire in un territorio che ha già visto nascere luoghi di discussione coordinata sugli stessi temi.

DISTRETTO BIO-CULTURALE DELLA MARTESANA

Resta interessante e da attuare l'idea della creazione di un distretto culturale proposta nel 2010, e mai attuata, anche se ancora negli ultimi anni è stato in vari ambiti riproposto il progetto **Martesana Terra d'Acqua e di Delizie**, che sembra andare in questa direzione.

Anche il **progetto pilota del Parco della Martesana**, proposto nel Piano d'Area Adda-Martesana, allo stato attuale più che uno strumento di pianificazione può essere visto come uno strumento di indirizzo.

Alla luce dello studio di altri progetti e iniziative simili, prima fra tutte la realtà del **Distretto Bio-Culturale del Parco Adda Nord**, proponiamo la creazione di un ente consorziale, o a livello minimo un'associazione di comuni, che si occupi della promozione e sponsorizzazione dell'area, attraverso la proposta e realizzazione di iniziative che vadano nella direzione di una valorizzazione del territorio per i suoi caratteri ambientali e culturali.

I comuni coinvolti, una volta avviato il percorso di associazione, potrebbero essere affiancati da gruppi di volontari legati alle associazioni ambientaliste e culturali della zona.

Nel concreto si tratterebbe di lavorare su più livelli, con iniziative a breve, medio e lungo termine.

Nel breve periodo:

- la promozione di iniziative culturali legate all'educazione e alla scoperta delle risorse del territorio;
- l'individuazione dei beni storico-architettonici di valore che potrebbero essere inseriti in percorsi museali-didattici-turistici.
- l'organizzazione di percorsi e visite guidate a luoghi di particolare interesse, rivolti sia alle scuole che a gruppi di privati cittadini;

Nel medio:

- la realizzazione di cartellonistica e segnaletica, come è già stato parzialmente fatto con la creazione della **Ciclovia della Martesana**, che renda maggiormente fruibile il territorio sia per gli utenti locali che sovralocali;
- la realizzazione di brochure che sponsorizzino il territorio e incentivino un turismo attento alla storia e alla cultura ancora vivi nell'area.
- la riqualificazione delle piste ciclopedonali esistenti e il loro mantenimento in efficienza, facendosi da promotore nella richiesta ai comuni direttamente interessati degli interventi da realizzare,
- la messa in rete delle iniziative e degli eventi culturali e museali esistenti, o che i singoli comuni potrebbero autonomamente realizzare.

Nel lungo periodo:

- la creazione di una rete della mobilità lenta più diffusa che consenta di attraversare il territorio in tutte le direzioni, promuovendo tavoli di incontro e iniziative comuni tra le amministrazioni direttamente interessate dagli interventi da realizzare;
- il recupero degli edifici storici emergenti, con la creazione di poli museali e di servizi organizzati, sia nei centri urbani (recuperando spazi nelle ville storiche presenti in tutta l'area e molto spesso abbandonate), sia nelle campagne (recuperando cascine dismesse e abbandonate ed incentivando la riqualificazione di quelle esistenti) per una valorizzazione della realtà agricola.

LA RIQUALIFICAZIONE DELLE STAZIONI DELLA LINEA MM2

Un tentativo di avviare un dialogo tra il Comune di Milano, proprietario delle stazioni della MM2, e i comuni interessati dalla presenza delle stazioni, per trovare accordi per l'ammodernamento e riqualificazione delle stesse, è stato fatto con il workshop *Riqualificazione urbana e territoriale degli ambiti prossimi alle stazioni M2 lungo l'asta della Martesana*, nel 2009.

Gli obiettivi di questi incontri erano molto interessanti, ma non hanno portato ad esiti progettuali concreti. Sarebbe auspicabile riprendere questo tema, per giungere ad accordi sul rifacimento e la riqualificazione delle stazioni della metropolitana e sugli ambiti limitrofi. Sia per garantire una maggiore fruibilità dell'infrastruttura che collega l'area con il capoluogo lombardo, sia per migliorare gli spazi urbani e quindi la qualità della vita dei cittadini che risiedono nelle immediate vicinanze.

Gli interventi da realizzare, una volta raggiunti gli accordi necessari, potrebbero essere avviati dai Comuni interessati, che si sono detti favorevoli ad investire nella riqualificazione delle strutture. I progetti da avviare nel breve periodo richiederanno tempi di realizzazione abbastanza estesi, quindi potrebbero essere pensati per tappe prioritarie successive.

Inizialmente un adeguamento per il superamento delle barriere architettoniche, poi il rifacimento complessivo delle strutture delle stazioni, e contemporaneamente la creazione e realizzazione di interventi negli ambiti adiacenti alla linea metropolitana stessa.

Tra gli interventi da integrare riveste un ruolo importante l'istituzione di servizi di bike sharing, che consentano di integrare il trasporto collettivo su ferro con la mobilità lenta ciclo-pedonale, sia nell'ottica degli spostamenti quotidiani casa-lavoro, sia per lo sviluppo del turismo dal capoluogo verso la Martesana.

Per questo tali interventi andrebbero integrati con la realizzazione della rete della mobilità ciclistica del territorio.

BICIPLAN DELLA MARTESANA

A partire dalla ciclabile della Martesana occorre favorire l'interconnessione di tutte le altre piste ciclabili, che in concreto o a livello di progetto attraversano il territorio.

Il **BiciPlan** della Martesana è uno strumento che ha già individuato il reticolo dei percorsi della mobilità lenta e può essere la base per la costruzione di uno strumento di pianificazione sovraordinato e anche lo spunto per gli interventi delle singole amministrazioni.

Parte delle risorse per realizzare i tracciati destinati alla mobilità lenta possono derivare dalle opere compensative previste a margine della realizzazione della TEEM e della BreBeMi. Già alcuni comuni hanno spinto in questa direzione: come ad esempio nel caso della **ciclabile Melzo-Gorgonzola**, che come opera compensativa vedrà la realizzazione di tratti di ciclabile nuova congiungersi con il recupero di strade interpoderali a partire proprio dalla ciclabile del Naviglio Martesana, e connettendola con il Parco Sud.

LA VALORIZZAZIONE DELLE AREE AGRICOLE

I progetti di creazione di **orti urbani** si inseriscono nell'ottica della fruizione degli spazi verdi, e non sono solo l'occasione di un utilizzo diretto del territorio da parte di soggetti che altrimenti non potrebbero disporre degli spazi per tale attività, ma anche momento di educazione culturale all'utilizzo responsabile del suolo.

L'occasione della progettazione e della realizzazione dei singoli orti sociali, che hanno dimensioni limitate, può diventare un momento di coinvolgimento di fasce più vaste di popolazione rispetto a quella che in concreto diventerà assegnataria dei singoli lotti.

I Comuni non dovrebbero limitarsi ad assegnare i lotti ai privati, ma dovrebbero spingere i privati assegnatari a rendersi promotori di iniziative tese a far conoscere l'attività di coltivazione e a promuovere l'interscambio dei prodotti.

L'esempio di orto sociale già organizzato e funzionante si trova a Gorgonzola, presso la Cascina Pagnana, ed è stato fondato dalla comunità ivi residente.

I comuni e gli enti parco dovrebbero inoltre regolamentare e controllare in modo più specifico le attività di coltivazione spontanea di spazi interstiziali, per evitare che il buon uso del recupero di aree abbandonate non si trasformi in abuso ed elemento di tarmatura del territorio, con la costruzione di strutture inadeguate e incontrollate.

Sono ancora poco evidenti le attività di promozione didattica delle attività agricole, che trovano solo in qualche occasione, durante le feste di paese, l'opportunità di mettere in mostra le loro produzioni e le loro attività.

Un maggiore interscambio tra le realtà produttive e le realtà scolastiche, attraverso l'organizzazione di visite periodiche guidate, potrebbe, in una prima fase, creare un legame tra le popolazioni e le attività agricole presenti sul territorio.

In una seconda fase le stesse aziende agricole potrebbero farsi promotrici, se adeguatamente supportate, di corsi e attività di sponsorizzazione del proprio operato, avvicinando il residente alla conoscenza delle risorse agricole locali, anche attraverso la compravendita diretta.

RECUPERO DEL PATRIMONIO ARCHITETTONICO

Il patrimonio architettonico della Martesana può essere valorizzato sia creando una rete tra gli edifici e i musei già esistenti, sia procedendo al recupero di quelle strutture che ancora oggi risultano abbandonate, o per motivi contingenti dismesse.

Il catalogo delle ville storiche è nutrito, si tratta di creare i percorsi più opportuni perché questi spazi vengano visti nel loro insieme piuttosto che come singoli oggetti separati tra loro, a seconda delle funzioni che gli sono state assegnate dai proprietari.

Purtroppo le risorse economiche da destinare a progetti di recupero concreti non sono sempre facilmente reperibili e se troviamo facilmente gli edifici e gli ambiti da recuperare è più difficile individuare progetti in corso di realizzazione concreta.

Spesso infatti, individuato il bene da ristrutturare e le funzioni da assegnargli, dopo una prima fase progettuale il procedimento si interrompe per la mancanza di risorse economiche adeguate.

Alcuni strumenti urbanistici stanno cercando di affrontare questo tema in termini di incentivi di vario genere, ma non sempre riescono a centrare gli obiettivi, vuoi perché i beni sono di proprietà privata, vuoi perché frazionati, ovvero perché le risorse economiche da mettere in campo sono più elevate di quelle che gli incentivi urbanistici possono muovere.

5.2.3. CATALOGO TURISTICO DELLA MARTESANA

Senza voler essere esaustivi, anche perché un catalogo dovrebbe essere redatto come esito del percorso per la formazione del sopracitato distretto bio-culturale della Martesana, abbiamo provato ad immaginare come potrebbe presentarsi un opuscolo di presentazione del territorio da mettere a disposizione agli abitanti e a chi fosse interessato a visitarlo.

Al di là dell'impaginazione che in questa sede utilizza lo stesso formato di questo elaborato, l'opuscolo potrebbe essere suddiviso in questo modo:

- una prima parte è dedicata all'inquadramento territoriale e alle infrastrutture di maggiore impatto, che attraversano l'area;
- una seconda parte è dedicata alla descrizione dei percorsi di mobilità lenta e alla individuazione dei beni e delle attività di maggiore interesse;
- una terza parte descrive le singole emergenze incontrate e visitabili lungo i percorsi, con le spiegazioni per raggiungerli;
- in chiusura l'indicazione degli enti e dei recapiti dei soggetti che si occupano della Martesana.

Visitare la Martesana

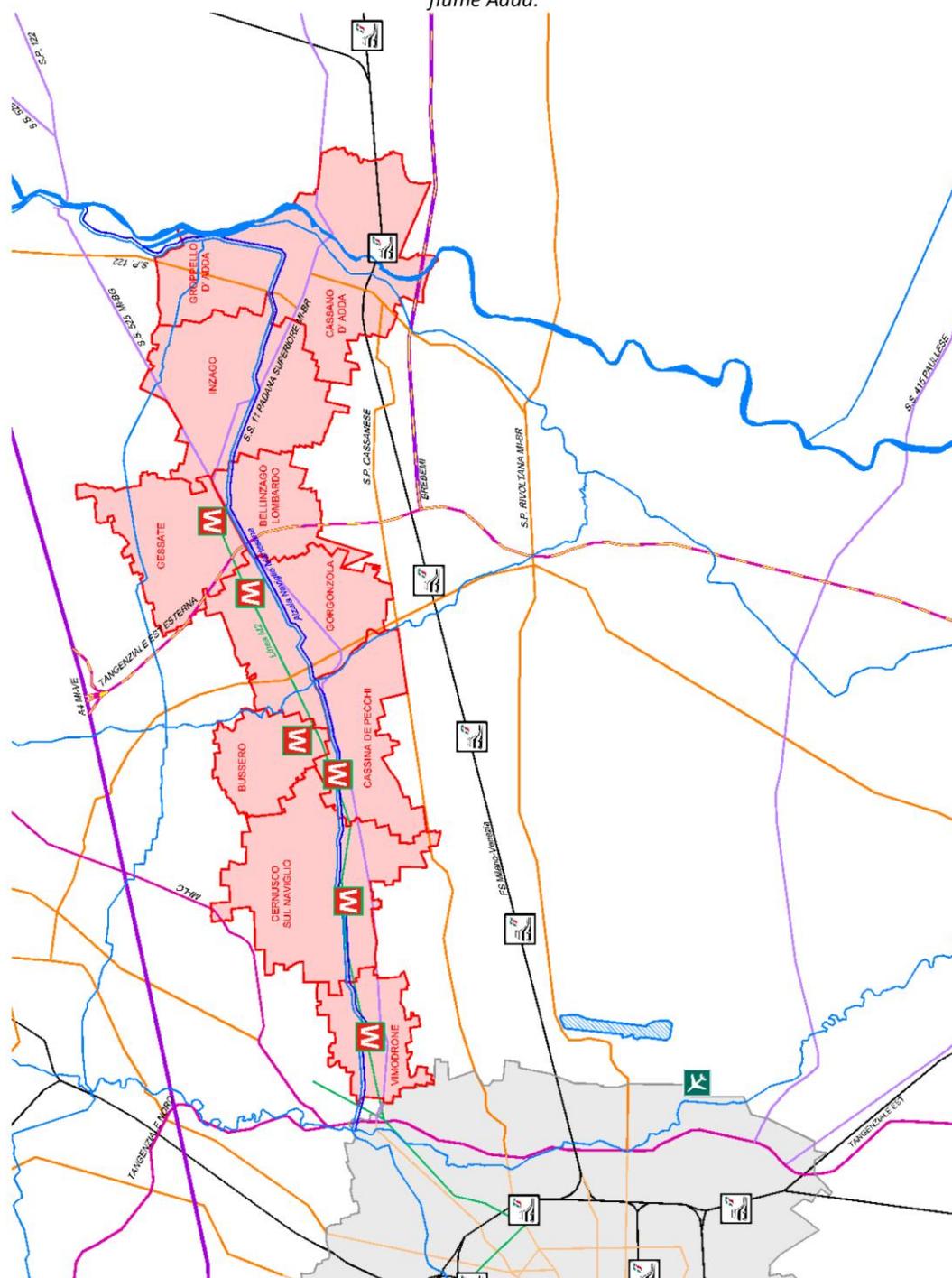
CATALOGO TURISTICO DEL DISTRETTO BIOCULTURALE DELLA MARTESANA



PER RAGGIUNGERE LA MARTESANA

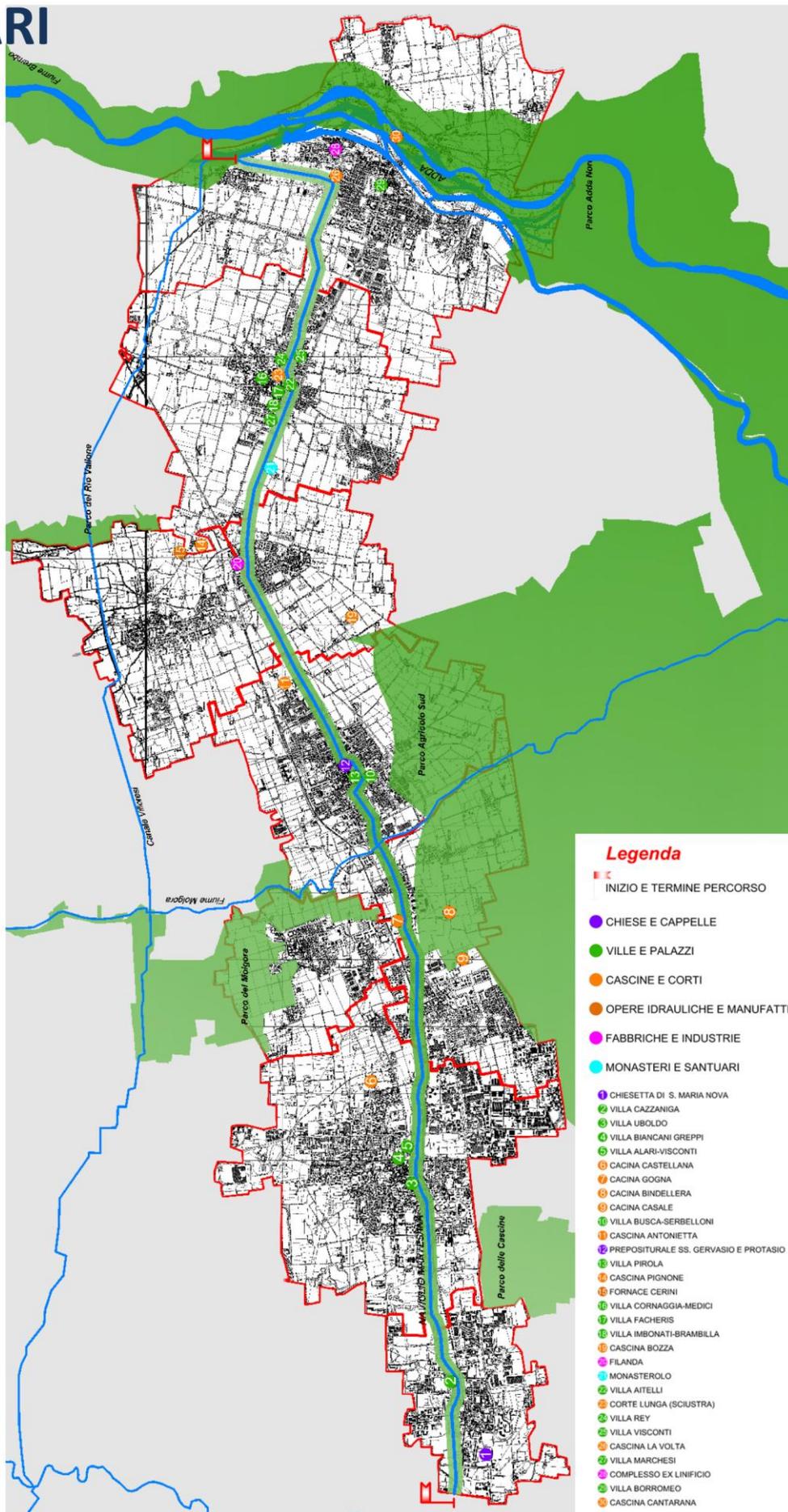
E' possibile raggiungere la Martesana: attraverso una delle arterie di trasporto su gomma, sotto riportate (gli assi portanti della viabilità hanno un andamento est-ovest, cioè dalla campagna verso Milano e da Milano verso l'esterno); attraverso gli assi di trasporto pubblico su ferro: la linea M2 della metropolitana milanese che serve i paesi lungo l'asta del Naviglio fino a Gessate oppure attraverso l'asse della ferrovia Milano-Venezia, nella zona sud dell'aera. I paesi non serviti dalle linee del ferro sono raggiungibili attraverso linee automobilistiche gestite a livello provinciale o intercomunale; attraverso il percorso ciclo-pedonale che costeggia il Naviglio e che collega la città di Milano con il

fiume Adda.



ITINERARI

Alla riscoperta delle emergenze storico-architettoniche più importanti visitabili e incontrabili lungo il Naviglio Martesana, raccolte in un itinerario turistico, che si snoda all'interno di un sistema ambientale di grande valore e prestigio paesaggistico.





1. Chiesa di Santa Maria Nuova, Vimodrone

E' una piccola chiesa situata sempre a San Giuseppe all'interno del cimitero comunale di Vimodrone. Detta anche di Santa Maria Vergine del Pilastrello.



2. Villa Cazzaniga, Vimodrone

Proprietà privata. Con affaccio sul Naviglio in sponda destra. E' un classico edificio patrizio settecentesco restaurato.



3. Villa Uboldo, Cernusco S/N

Villa Ottocentesca, attualmente di proprietà dell'ASL Milano 2, riconvertita in Ospedale civico. Conserva un giardino all'inglese.



4. Villa Biancani Greppi, Cernusco S/N

Villa del XVII secolo, attualmente sede del Municipio. Gli interni, con il recente restauro, sono quasi completamente perduti..



5. Villa Alari Visconti, Cernusco S/N

Villa Settecentesca, oggi riconvertita in Ospedale. Nel '700 la villa conobbe un periodo di splendore, poiché ospitò, nei mesi di villeggiatura, l'arciduca Ferdinando d'Asburgo



6. Cascina Castellana, Cernusco S/N

Cascina edificata tra il XVII e il XVIII secolo. Proprietà privata ancora oggi abitata. Alcune sue parti sono oggi abbandonate.



7. Cascina Gogna, Bussero

Cascina edificata tra il XVI e il XVIII secolo.
Proprietà privata ancora oggi ancora abitata.



8. Cascina Bindellera, Cassina de Pecchi

Cascina edificata nel XVI. Proprietà privata.



9. Cascina Casale, Cassina de Pecchi

Cascina edificata nel XVI. Proprietà privata.



10. Villa Busca-Serbelloni, Gorgonzola

Oggi Villa Sola Cabiati, grande complesso articolato su più corti che si estendono lungo il Naviglio.

La villa possiede un parco pubblico.



11. Cascina Antonietta, Gorgonzola

Cascina edificata nel centro abitato tra il XVII e secolo. Proprietà privata ancora oggi ancora abitata. Il corpo è attraversato perpendicolarmente da una strada.



12. Prepositurale SS. Gervasio e Protasio, Gorgonzola

Grande edificio di gusto neoclassico, di forma basilicale con cappelle laterali. Edificata nella prima metà del XIX secolo.



13. Villa Pirola, Gorgonzola
Palazzo edificato tra il XVII e il XVIII secolo. La villa è costituita da un imponente corpo di fabbrica lineare, parallelo al corso del Naviglio. Proprietà privata.



14. Cascina Pignone, Gorgonzola
Ruderi del vecchio cascinale (già fornace), sulla strada per Bettola.



15. Fornace Cerini, Gorgonzola
Ruderi del forno Hoffmann, per la produzione dei mattoni pieni.



16. Villa Cornaggia-Medici, Inzago



17. Villa Facheris, via Pilastrello, Inzago
Villa del XVII secolo edificata in pieno centro abitato, in posizione dominante.



18. Villa Imbonati-Brambilla di Civesio, Inzago
Villa del XIX secolo edificata in pieno centro abitato, in continuità con altri edifici.



19. Cascina Bozza, Bellinzago Lombardo

Uso attuale: casa colonica: deposito; casa d'abitazione; ricovero animali; scuderia.



20. Filanda, Villa Fornaci

Ex Filanda sul Naviglio Martesana, su Via Padana Superiore.



21. Monasterolo, Inzago

Si trova lungo l'alzaia del Naviglio Martesana, fondato nel 1489 dagli Agostiniani dell'Incoronata.



22. Villa Aitelli, Inzago

Si trova sul Naviglio Martesana; villa Cinquecentesca, ex-convento.



23. Corte Lunga (Sciustra), Inzago



24. Villa Rey, Inzago

Villa del XVIII secolo, proprietà privata. Edificata lungo il naviglio. Su via Secco D'Aragona (nel centro edificato storico).



25. Villa Visconti, Inzago

Su via Lazzaretto (nel centro abitato). Edificata nel XVIII secolo. Proprietà privata.



26. Cascina la Volta, Cassano d'Adda

Cascina edificata nel 1376 nel nucleo esterno di Cassano, nelle vicinanze del Naviglio Martesana.



27. Villa Marchesi, Inzago

Villa del XVIII secolo, posta nel centro storico di Inzago.



28. Complesso ex-linifco, Cassano D'Adda

Complesso Ottocentesco lungo il Naviglio Martesana, posto nel centro storico di Cassano.



29. Villa Borromeo, Cassano D'Adda

Villa Neoclassica del Settecento Lombardo realizzata dal Piermarini. Nel suo complesso la Villa che ha ospitato importanti personaggi come Napoleone I° e Gioacchino Murat.



30. Cascina Cantarana, Cassano D'Adda

Con la collaborazione dei Comuni di Vimodrone

Cernusco Sul Naviglio

Bussero

Cassina Dè Pecchi

Gorgonzola

Gessate

Bellinzago

Inzago

Cassano D'Adda

e delle associazioni locali,

Coordinati dal distretto biculturale della Martesana.

6. CONCLUSIONE

Attraverso il nostro percorso di ricerca abbiamo analizzato l'area della Martesana a partire dai suoi caratteri storici per arrivare a comprendere quale sia una possibile strada per il suo sviluppo futuro.

Negli ultimi anni l'interesse per questo territorio, ed in particolare per il suo valore ambientale, si sta manifestando a tutti i livelli, a partire da quello locale fino a quello regionale. Stanno perciò nascendo, e alcuni sono già realtà, piani ed iniziative che mirano alla salvaguardia delle aree ancora caratterizzate da importanti rimanenze storico-culturali-paesaggistiche.

Partire da un'analisi di tipo storico consente di comprendere quale sia l'origine dei caratteri che ancora oggi permangono sul territorio e quali abbiano bisogno di salvaguardie e interventi maggiori. Gli strumenti che già sono stati messi in campo su più livelli, anche se non specifici per la Martesana, mostrano quale sia l'interesse per quest'area e quali siano le iniziative e gli obiettivi già messi in campo per salvaguardarla e promuoverla.

Il territorio oggetto del nostro studio ha infatti una natura molto labile a livello urbanistico-amministrativo, poiché non vi sono dei confini stabiliti ufficialmente per la Martesana, che tuttavia resta un'identità fortemente percepita e riconosciuta soprattutto a livello locale e non solo.

Lo studio dello stato attuale delle componenti ambientali ci ha permesso di capire quali punti di forza e quali debolezze emergano su questa regione, e di conseguenza quali siano i progetti e le iniziative più interessanti messe in campo negli ultimi anni da Regione, Provincia e Comuni.

Abbiamo perciò sintetizzato quindici casi studio di progetti e iniziative nate sul territorio, i cui obiettivi e finalità vanno nella direzione dello sviluppo di quest'area senza però essere sempre in grado di arrivare agli esiti attesi, a causa di complicazioni burocratiche, errori di valutazione, sovrapposizione di competenze, difficoltà nel trovare accordi tra realtà apparentemente simili ma con posizioni a volte inconciliabili.

Ragionando sulle conseguenze di tali iniziative abbiamo infine espresso le esigenze a cui secondo noi dovrebbe rispondere uno strumento urbanistico mirato a gestire lo sviluppo futuro del territorio della Martesana; più nello specifico a quei comuni che sono strettamente legati alla presenza del Naviglio Piccolo, e in questo modo capire quali siano i progetti che possono portare sviluppo, valorizzazione e un miglioramento della qualità della vita per i cittadini dell'area interessata, ma anche una sua sponsorizzazione a livello regionale, quale possibile polo attrattore zona.

Lo studio di un'area come quella della Martesana, dai caratteri ambientali e storici fortemente marcati, ma sempre meno valorizzati a seguito di una sempre maggiore espansione edilizia incontrollata che ha fatto sparire negli ultimi decenni molte aree di grande valore storico-paesaggistico, diventa di particolare importanza in un momento di forte sviluppo del tema della cultura dell'ambiente,.

La valorizzazione e la tutela del paesaggio sono infatti temi di grande attualità in un periodo in cui i concetti di cultura e ambiente stanno mutando, assumendo nuovi significati e nuovo valore di fronte ad un pubblico sempre più vasto e maggiormente interessato.

Questo interesse si è tramutato negli ultimi anni anche in azioni concrete da parte della stessa Regione Lombardia: i Navigli infatti sono stati posti come un obiettivo strategico del governo regionale, ponendo come intervento prioritario la loro riqualificazione e rifuzionalizzazione.

Tuttavia l'estensione degli obiettivi e dei progetti regionali e provinciali ha disperso le risorse a disposizione in una pluralità di iniziative e intenti non sempre realizzati e realizzabili; questa riflessione ci ha portato ad ipotizzare la creazione di un nuovo strumento più mirato alla Martesana, formata da un numero di realtà locali limitato ma caratterizzate dalla presenza del Naviglio Piccolo, che può diventare il punto di incontro per la realizzazione dei progetti necessari allo sviluppo comune.

A nostro parere la Martesana risulta infatti essere un nucleo territoriale di straordinario valore storico-culturale, su cui investire strategicamente nell'ottica, assolutamente attuale, del marketing territoriale.

Per questo tra le nostre proposte risulta fondamentale l'idea di creare una serie di brochure divulgative delle bellezze storico-paesaggistiche di questo territorio, al fine di incentivare il turismo e l'interesse nei confronti di questa regione, e in tal modo avviare un processo di rinnovamento territoriale di portata vasta.

INDICE DELLE FIGURE

- Fig. 1.1.1 cartografia schematica che rappresenta il territorio della Martesana: il corso del Naviglio e dell'Adda, i confini dei vari paesi pag. 4
- Fig. 1.1.2. foto del 1958, scattata ad Omate, mostra la fase della mietitura che, fino a metà del Novecento, veniva eseguita esclusivamente a mano pag. 6
- Fig. 1.1.3. nascita dei bachi da seta pag. 6
- Fig. 1.1.4 e 1.1.5. raccolta e taglio delle foglie di gelso pag. 7
- Fig. 1.2.1.2.1. miniatura di Giovan Pietro da Birago, Massimiliano Sforza e il suo maestro; sullo sfondo le acque del paesaggio milanese pag. 10
- Fig. 1.2.1.2.2. il corso del Fiume Adda da Lecco a Cassano e il Naviglio Martesana da Trezzo a Milano. Dal trattato di C. Pagano pubblicato nel 1530. Collezione Rino Tinelli pag. 12
- Fig. 1.2.1.2.3. dipinto di Luigi Conconi del 1885 ca., Idillio; rappresenta la peschiera nei giardini della Guastalla pag. 13
- Fig. 1.2.1.2.4. incisione all'acquaforte di Gasparo Galliari, 1808; veduta del Naviglio Martesana dall'esterno della Cassina de Pomi fuori di Porta Nova pag. 13
- Fig. 1.2.1.2.5. dipinti di Bernardo Bellotto del 1744 ca.; il paesaggio dell'Adda e del Naviglio Martesana, Vaprio con Villa Melzi a sinistra e Canonica a destra pag. 14
- Imm 1.2.2.1.1. Stratificazione del terreno pag. 17
- Fig. 1.2.3.1. Gaetano Fasanotti, Paesaggio della Brianza, 1879, olio su tela, cm 51x82 pag. 22
- Fig. 1.2.3.2. la piantana di alberi vitati e la pigiatura dell'uva in una miniatura del *Theatrum Sanitas*, un breviario di medicina medievale, e in un dipinto di Aldo Borgonzoni pag. 24
- Fig. 1.2.3.4. trasposizione Quattrocentesca delle Georgiche di Virgilio, con illustrazione della vite maritata a gelso pag. 24
- Fig. 1.3.1.1. rappresentazione del Naviglio della Martesana del 1619 pag. 34
- Fig. 1.3.2.1 e 1.3.2.2, immagini fotografiche del Naviglio a Cernusco sul Naviglio pag. 35
- Fig. 1.3.2.3 e 1.3.2.4 immagini fotografiche del Naviglio a Gorgonzola pag. 35

Fig. 1.3.3.1 Castello doppio a sette file. Illustrazione del 1851 che rappresenta un locale “ideale” per la coltivazione dei bachi: soffitti alti, possibilità di riscaldare il locale con un focale o una stufa, presenza di varie aperture per la ventilazione, apribili all’occorrenza.	pag. 38
Fig. 1.3.3.2. mercatini lungo il Naviglio della Martesana	pag. 39
Fig. 2.2.1 I Sistemi Territoriali del PTR	pag. 43
Fig. 2.3.1.1 e Fig. 2.3.1.2 Tav. 1.11 e 1.12 valori e identità paesistico-ambientali, allegate al PTR. Cartografia relativa all'area del Naviglio Martesana	pag. 61
Fig. 2.5.1-2-3-4 Cartografie allegate al Piano d’Area Adda-Martesana	pag. 70
Fig. 2.7.1 Inquadramento dei comuni principali dell'area della Martesana, evidenziati in rosso sulla base di un'aerofotogrammetrico estrapolato da Google Earth	pag. 84
Fig. 3.1. vista aerea dell'area attraversata dal Naviglio Martesana	pag. 89
Fig. 3.3.1.1-2. Cascina Vecchia, Gorgonzola, fotografie scattate dagli abitanti, agosto 1988	pag. 95
Fig. 3.3.1.3-4. immagini fotografiche di alcune aree agricole a Cernusco sul Naviglio	pag. 96
Fig. 3.3.1.5-6. fossi nei dintorni della Cascina Pagnana, a Gorgonzola	pag. 97
Fig. 3.3.2.1. rappresentazione cartografica del Parco Agricolo Sud di Milano	pag. 99
Fig. 3.3.2.2 cartografia del Parco del Molgora	pag. 101
Fig. 3.3.2.3 cartografia del Parco Adda Nord	pag. 103
Fig. 4.2.1.1 i comuni coinvolti nel progetto, in uno schema di analisi della tesi di A. Tanzi	pag. 113
Fig. 4.2.1.2 Tavola riassuntiva del progetto: Martesana Terra d'acqua e di delizie	pag. 115
Fig. 4.2.1.3 locandina del progetto Martesana, terra d'acqua e di delizie	pag. 118
Fig. 4.2.1.4 Localizzazione nel contesto di Cascina Gogna a Bussero; evidenziata con un cerchio giallo, su aerofotogrammetrico tratto da Google Earth	pag. 121
Fig. 4.2.1.5 Cascina Gogna a Bussero, 1990	pag. 122
Fig. 4.2.1.6 Cascina Gogna a Bussero, 2011	pag. 122

Fig. 4.2.2.1 Logo scelto per la presentazione del progetto	pag. 127
Fig. 4.2.2.2 Istogramma dei pesi dei temi di valutazione	pag. 128
Fig. 4.2.2.3 La rete esistente (in arancione) e i percorsi su strade a basso traffico e/o campestri (in verde)	pag. 129
Fig. 4.2.2.4 La rete esistente e programmata (in magenta)	pag. 129
Fig. 4.2.2.5 La rete di progetto (in blu)	pag. 130
Fig. 4.2.2.6 Individuazione degli itinerari esistenti e dei tratti mancanti	pag. 133
Fig. 4.2.2.7 Esempio di elaborato progettuale sugli ambiti di intervento individuati	pag. 134
Fig. 4.2.3.1 Scheda di presentazione dell'itinerario pubblicata dalla Regione Lombardia	pag. 135
Fig. 4.2.3.1 e 4.2.3.2. Cartografia del tracciato pubblicata dalla Regione Lombardia	pag. 139
Fig. 4.2.3.3 Il tracciato dell'idrovia della Martesana con indicate le tappe per l'ascolto della guida	pag. 140
Fig. 4.2.4.1 Inquadramento dell'area oggetto di intervento	pag. 145
Fig. 4.2.4.2 Schema delle strategie su Milano	pag. 146
Fig. 4.2.4.3 Inquadramento del progetto, tav. 01	pag. 149
Fig. 4.2.4.4- 4.2.4.5 Sintesi del progetto sulle stazioni di Vimodrone	pag. 154
Fig. 4.2.4.6 Quadro progettualità locali, tav. 02	pag. 158
Fig. 4.2.4.7 Temi progettuali, tav. 03.	pag. 159
Fig. 4.2.5.1 Sezioni tipo del Parco della Martesana	pag. 161
Fig. 4.2.5.2 Il sistema delle emergenze paesaggistiche. Il rilievo delle emergenze paesaggistiche disegna un territorio dotato di numerosi luoghi rilevanti. Le aree sottomesse al regime di parco sono salvaguardate ma relativamente poco sviluppate, e c'è la necessità di scegliere i punti di appoggio per una riforma strategicamente orientata del verde non agricolo.	pag. 163
Fig. 4.2.5.3 Il sistema verde lungo il Naviglio. Il naviglio della Martesana è l'asse portante di una serie di	

spazi dedicati al verde pubblico che da Vimodrone a Cassano, disegnano già un sistema riconoscibile fortemente rafforzato dalla presenza della pista ciclabile più importante e più frequentata dell'est milanese. pag. 163

Fig. 4.2.5.4 Analisi percettiva del transito lungo la ex statale della padana superiore. L'alternarsi disordinato dei landmark, dei centri abitati, delle aree industriali impedisce di comprendere i caratteri dei luoghi, declassa il paesaggio agricolo a mero intervallo, soprattutto verso Milano, e i centri abitati diventano presenze occasionali di cui non sono più leggibili gli antichi e profondi legami col territorio circostante. pag. 165

Fig. 4.3.1.1 Immagine aerea del Parco Adda Nord, evidenziato in verde chiaro; a est il PLIS del Monte Canto e del Bedesco e il PLIS del Basso Brembo pag. 169

Fig. 4.3.1.2. Inquadramento delle proposte turistiche presenti nel distretto ABCd del Parco Adda Nord pag. 171

Fig. 4.3.1.3. Il PLIS del Monte Canto e del Bedesco pag. 175

Fig. 4.3.1.4. PLIS del basso corso del Brembo pag. 176

Fig. 4.3.1.5 Il sentiero Leonardo - Unesco pag. 177

Fig. 4.3.1.6. La navigazione fluviale sull'Adda pag. 178

Fig. 4.3.1.7. Villa D'Adda pag. 179

Fig. 4.3.1.8. Passerella pedonale tra Concesa e Crespi d'Adda pag. 179

Fig. 4.3.2.1 Cartografia del parco pag. 192

Fig. 4.3.2.2 Cartografia del PLIS del parco delle Cascine pag. 194

Fig. 4.3.2.3 Cartografia del PLIS del parco delle Cave pag. 195

Fig. 4.3.3.1 il tracciato della BreBeMi pag. 202

Fig. 4.3.4.1 il tracciato della TEM pag. 206

Fig. 4.4.1.1 cartografia allegata alla lettera di Astrov per la proposta di ciclabile che colleghi l'alzaia del Naviglio Martesana con il Parco Agricolo Sud Milano pag. 221

Fig. 4.4.1.2 In arancione il tracciato completo della nuova ciclabile tra Melzo e Gorgonzola pag. 222

Fig. 4.4.2.1: il parco del Molgora	pag. 225
Fig. 4.4.2.2: inquadramento territoriale del comune di Bussero	pag. 230
Fig. 4.4.2.3: il territorio del Comune di Bussero: in rosso l'area che sarà oggetto dell'intervento di compensazione forestale e della realizzazione di orti sociali	pag. 232
Fig. 4.4.2.4: schema degli interventi previsti	pag. 232
Fig. 4.4.2.5: schema dei lotti dell'area di intervento	pag. 234
Fig. 4.4.3.1. analisi del verde sul territorio comunale; estratta dal PGT di Gorgonzola	pag. 239
Fig. 4.4.3.2. vista aerea dell'area di orti sociali in via Mattei	pag. 240
Fig. 4.4.3.3 planimetri dell'area di progetto, evidenziata in rosso	pag. 241
Fig. 4.4.3.4 estratto di PGT TAV_a1.07, Carta di sintesi dei vincoli paesistici e fasce di rispetto; l'area di progetto è evidenziata da un cerchio giallo.	pag. 242
Fig. 4.4.3.5 planimetri dell'area di progetto, con gli interventi previsti	pag. 243
Fig. 4.4.3.6. Localizzazione della Cascina Pagnana nelle campagne a nord del comune di Gorgonzola	pag. 247
Fig. 4.4.3.7 Cascina Pagnana, vista aerea	pag. 247
Fig. 4.4.4.1. Localizzazione degli orti di via Calvino, a Nord Ovest di Cernusco Sul Naviglio	pag. 254
Fig. 4.4.4.21. Orti di via Calvino, Cernusco Sul Naviglio	pag. 254
Fig. 4.4.5.1 Foto aerea dell'area dell'ex Linificio, dal PGT di Cassano d'Adda	pag. 257
Fig. 4.4.5.2 Vincoli normativi, stralcio di PGT	pag. 258
Fig. 4.4.5.3 Ambito urbanistico e comparti funzionali	pag. 259
Fig. 4.4.5.4 Edifici da conservare mediante recupero, restauro e restauro conservativo	pag. 260
Fig. 4.4.5.5 Sistema ambientale	pag. 262
Fig. 4.4.6.1 Tavola del PTR: Sistema rurale paesistico e ambientale (stralcio) - In giallo gli ambiti agricoli e naturalistici nella fascia di 500 m dalle sponde	pag. 265

Fig. 4.4.6.2 Immagine aerea dell'area di progetto (Aerofotogrammetrico, Comune di Vimodrone) pag. 267

Fig. 4.4.6.3 - Stralcio di PGT relativo all'area di progetto tratto dal Piano dei Servizi "Sistemi del verde urbano e territoriale" pag. 268

Fig. 4.4.6.4 - Stato di fatto dell'area agricola comunale (Fonte: elaborazioni studio progettazione Arch. Anna Maestri) pag. 270

Fig. 4.4.6.5 - Immagine aerea della zona agricola di progetto con delimitazione delle particelle catastali pag. 271

Fig. 4.4.6.6 - Stralcio del Piano dei Servizi e linee tratteggiate in rosso rappresentano i tracciati della rete ciclopedonale prevista dal PdS.(Fonte: PGT Comune di Vimodrone) pag. 272

INDICE DELLE TAVOLE

TAVOLA 2.7 A: Sistema delle Infrastrutture _ capitolo 2.7 CONFRONTO CRITICO TRA GLI STRUMENTI

TAVOLA 2.7 B: Sistema degli Insediamenti e dei Servizi _ capitolo 2.7 CONFRONTO CRITICO TRA GLI STRUMENTI

TAVOLA 2.7 C: Sistema Ambientale _ capitolo 2.7 CONFRONTO CRITICO TRA GLI STRUMENTI

TAVOLA 2.7 D: Sintesi critica delle scelte degli Strumenti di Pianificazione (Sistema delle Infrastrutture, Sistema Insediativo e dei Servizi, Sistema Ambientale)_ capitolo 2.7 CONFRONTO CRITICO TRA GLI STRUMENTI

TAVOLA 3.1 : Analisi del Sistema Infrastrutturale _ capitolo 3.1 ANALISI DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE

TAVOLA 3.2 A: Analisi del Sistema Insediativo e dei Servizi _ capitolo 3.2 ANALISI DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI

TAVOLA 3.2 B: Analisi del Sistema Insediativo e dei Servizi _ capitolo 3.2 ANALISI DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI

TAVOLA 3.2 C: Analisi del Sistema Insediativo e dei Servizi _ capitolo 3.2 ANALISI DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI

TAVOLA 3.2 D: Analisi del Sistema Insediativo e dei Servizi _ capitolo 3.2 ANALISI DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI

TAVOLA 3.3 A: Analisi del Sistema Ambientale _ capitolo 3.3 ANALISI DEL SISTEMA AMBIENTALE

TAVOLA 3.3 B: Analisi del Sistema Ambientale _ capitolo 3.3 ANALISI DEL SISTEMA AMBIENTALE

TAVOLA 3.3 C: Analisi del Sistema Ambientale _ capitolo 3.3 ANALISI DEL SISTEMA AMBIENTALE

TAVOLA 3.4 A: Analisi delle Criticità e Potenzialità (Sistema Infrastrutturale) _ capitolo 3.4
CRITICITA' E POTENZIALITA'

TAVOLA 3.4 B: Analisi delle Criticità e Potenzialità (Sistema Insediativo e dei Servizi) _
capitolo 3.4 CRITICITA' E POTENZIALITA'

TAVOLA 3.4 C: Analisi delle Criticità e Potenzialità (Sistema Ambientale) _ capitolo 3.4
CRITICITA' E POTENZIALITA'

TAVOLA 3.4 D: Analisi delle Criticità e Potenzialità (Sistema delle Infrastrutture, Sistema
Insediativo e dei Servizi, Sistema Ambientale) _ capitolo 3.4 CRITICITA' E POTENZIALITA'

TAVOLA 4.1 : Sintesi dei Progetti _ capitolo 4.1 SINTESI DEI PROGETTI

TAVOLA 5.1 A: Concept Plan: Sistema delle Infrastrutture _ capitolo 5.1 UN NUOVO
STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO

TAVOLA 5.1 B: A: Concept Plan: Sistema Insediativo e dei Servizi _ capitolo 5.1 UN NUOVO
STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO

TAVOLA 5.1 C: A: Concept Plan: Sistema Ambientale _ capitolo 5.1 UN NUOVO
STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO

TAVOLA 5.1 D: A: Concept Plan: Sistema delle Infrastrutture, Sistema Insediativo e dei
Servizi, Sistema Ambientale _ capitolo 5.1 UN NUOVO STRUMENTO URBANISTICO
ATTUATIVO

TAVOLA 5.2.2 A: Schede di fattibilità: Sistema delle Infrastrutture, Sistema Insediativo e dei
Servizi, Sistema Ambientale _ capitolo 5.2.2 SCHEDE DI FATTIBILITA' DEI PROGETTI

TAVOLA 5.2.2 B: Schede di fattibilità: Sistema delle Infrastrutture _ capitolo 5.2.2 SCHEDE DI
FATTIBILITA' DEI PROGETTI

TAVOLA 5.2.2 C: Schede di fattibilità: Sistema Insediativo e dei Servizi _ capitolo 5.2.2
SCHEDE DI FATTIBILITA' DEI PROGETTI

TAVOLA 5.2.2 D: Schede di fattibilità: Sistema Ambientale _ capitolo 5.2.2 SCHEDE DI
FATTIBILITA' DEI PROGETTI

SCHEDE 5.2.1 A: Progetto Martesana Terra d'acqua e di Delizie _ capitolo 5.2.1 SCHEDE DI
SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

SCHEDE 5.2.1 B: Il Piano della Mobilita' Ciclistica dei Comuni della Martesana _ capitolo 5.2.1 SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

SCHEDE 5.2.1 C: La ciclabile lungo l'alzaia del Naviglio Martesana _ capitolo 5.2.1 SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

SCHEDE 5.2.1 D: Riqualificazione Urbana e Territoriale degli Ambiti prossimi alle Stazioni M2 lungo l'asta della Martesana _ capitolo 5.2.1 SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

SCHEDE 5.2.1 E: Il Parco della Martesana _ capitolo 5.2.1 SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

SCHEDE 5.2.1 F: Il Progetto ABCd nel Parco Adda Nord _ capitolo 5.2.1 SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

SCHEDE 5.2.1 G: Il Parco delle Cascine e il Parco delle Cave: alleanza tra i Comuni di Pioltello e Cernusco Sul Naviglio _ capitolo 5.2.1 SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

SCHEDE 5.2.1 H: La BREBEMI _ capitolo 5.2.1 SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

SCHEDE 5.2.1 I: La TEEM _ capitolo 5.2.1 SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

SCHEDE 5.2.1 L: Ciclabile di collegamento tra Naviglio e Parco Sud _ capitolo 5.2.1 SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

SCHEDE 5.2.1 M: Bussero: Orti Urbani e Forestazione, Porta D'accesso al Parco del Molgora _ capitolo 5.2.1 SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

SCHEDE 5.2.1 N: Gorgonzola: Orti Urbani _ capitolo 5.2.1 SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

SCHEDE 5.2.1 O: Cernusco Sul Naviglio: la campagna in citta' _ capitolo 5.2.1 SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

SCHEDE 5.2.1 P: Progetto di riqualificazione dell'ex Linificio di Cassano d'Adda _ capitolo 5.2.1 SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

SCHEDE 5.2.1 Q: Il Progetto P.A.N.E. : valorizzazione dell'agricoltura a Vimodrone _ capitolo

5.2.1 SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI

BIBLIOGRAFIA

1. B. Taegio, *La villa. Dialogo*. Dalla stampa di Francesco Moscheni, Milano, 1559
2. D. Bertolotti, *Viaggio al lago di Como*, Carl Antonio Ostinelli Stampatore provinciale, 1821
3. J. Burger, *Agricoltura del Regno Lombardo-Veneto*, Parco Agricolo Sud Milano, Milano, 2002, (ristampa anastatica dell'edizione 1843)
4. C. Cantù (a cura di), *Grande illustrazione del Lombardo- Veneto*, Carona e Caimi editori, Milano, 1858
5. D. Muoni, *Melzo e Gorgonzola e loro dintorni, studi storici con documenti e note*, Tipografia Gareffi, Milano, 1866
6. E. Sereni, *Storia del paesaggio agrario italiano*, Laterza, Bari, 1961
7. S. Langè, *Ville della provincia di Milano*, Edizioni Sisar, Milano, 1972
8. F. Reggiori, *Lombardia sull'acqua*, Banco Ambrosiano, Cinisello Balsamo, 1972
9. AA VV, *Gorgonzola 1945/1975*, Comune di Gorgonzola, 1975
10. C. Pirovano (a cura di), *Lombardia: il territorio, l'ambiente, il paesaggio*, in 5 vol., ELECTA, Milano, 1981-1985
11. G. Crespi (a cura di), *Orti urbani una risorsa*, Franco Angeli, Milano, 1982
12. AA.VV., *La Lombardia paese per paese*, Bonechi Editore, Firenze, 1985
13. U. Montecorboli, *Il Naviglio della Martesana*, Chiaro e Nero Editore, Milano, 1988
14. P. Camporesi, *Le belle contrade. Nascita del paesaggio italiano*, Garzanti, Milano, 1992
15. E. Bricchetti, *Guida al Naviglio Piccolo della Martesana*, Associazione Gorla Domiani, Milano, 1998
16. C. M. Tartari, *Personaggi celebri e uomini illustri dal Medioevo al Settecento, Quaderni di Martesana N. 1*, Editrice la Martesana, Cernusco Sul Naviglio, 1999

17. AA.VV., *Itinerari storico ambientali*, Cooperativa Universitaria Editrice Scienze Politiche, Milano, 2000
18. Convenzione Europea del paesaggio, Firenze, 20 Ottobre 2000
19. E. Ferrario Mezzadri, *Dimore storiche in Martesana*, *Quaderni di Martesana n. 3*, Editrice La Martesana, Cernusco Sul Naviglio, 2000
20. G. F. Brambilla, *Paesaggio rurale, caschine e case a corte del Parco Molgora e della Brianza Vimercatese*, Consorzio Parco del Molgora, Missaglia (Lc), 2001
21. R. Cordiani (a cura di), *I navigli da Milano lungo i canali, la bellezza nell'arte e nel paesaggio*, Edizioni CELIP, Milano, 2002
22. M. C. Ricci, L. De Giorgio, *Castelli e luoghi fortificati in Martesana*, *Quaderni di Martesana n. 5*, Editrice La Martesana, Cernusco Sul Naviglio, 2002
23. A. Cremonesi, *Il Naviglio della Martesana, da Trezzo sull'Adda a Milano*, Edizioni Selecta, Spoleto, 2002
24. Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), Milano, 2003
25. C. M. Tartari, E. Ferrario, *Le case sul Martesana*, Valdadige costruzioni, Verona, 2003
26. Masterplan dei Navigli Lombardi, Regione Lombardia, 2004
27. N. R. Milani, *Il paesaggio è un'avventura. Invito al piacere di viaggiare e di guardare*, Feltrinelli, Milano, 2005
28. D. Romano, *Conoscere la Martesana*, Editrice La Martesana, Cernusco sul Naviglio, 2005
29. Piano d'Area Martesana Adda, DIAP dipartimento di architettura e pianificazione, Facoltà di Architettura e Società, Politecnico di Milano, Settembre 2006
30. F. Zagari, *Questo è paesaggio- 48 definizioni*, Gruppo Mancosu Editore, Roma, 2006
31. Documento programmatico dei Navigli Lombardi, 2007-2011, Regione Lombardia
32. B. C. Tosco, *Il paesaggio come storia*, Il Mulino, Bologna, 2007
33. Piano Territoriale Regionale d'Area Navigli Lombardi (PTRA), Regione Lombardia, 2008

34. C. Tosco, *Il paesaggio storico*, Laterza, Bari, 2009
35. M. Zoppi, *Storia del giardino europeo*, Alinea, Città di Castello, 2009
36. D. Belotti, A. Colucci (a cura di), *Il Piano Territoriale Regionale della Lombardia-Sintesi*, 2010
37. F. Stucchi (elaborato di tesi), *Governo del territorio e mobilità sostenibile: la greenway del Naviglio Martesana*, Relatore Prof. F. Pinto, Anno Accademico 2009-2010, Facoltà di Ingegneria Edile – Architettura, Corso di laurea specialistica in Ingegneria Edile, Politecnico di Milano
38. A. Abruzzese (elaborato di tesi), *La “linea verde” incontra. Progetto di riqualificazione delle stazioni extraurbane della linea M2 e del sistema degli spazi pubblici nel comune di Vimodrone*, Relatore Prof. Matteo Gambaro, Anno Accademico 2010-2011, Politecnico di Milano, Scuola di Architettura e Società, Corso di Laurea Magistrale in Architettura
39. C. Sanna (elaborato di tesi), *La bicicletta come strumento per conoscere e valorizzare il territorio: l'esempio di Pioltello e comuni limitrofi nell'area della Martesana*, relatore Prof. F. Tartaglia, Anno Accademico 2010-2011, Facoltà di Architettura e Società, Politecnico di Milano
40. A. Tanzi (elaborato di tesi), *Terra d'acqua e di delizie: la magia delle rogge e dei campi*, Relatore Prof. Lionella Scazzosi, Co-relatore Prof. Arch. Raffaella Laviscio, Anno Accademico 2010-2011, Politecnico di Milano, Scuola di Ingegneria Edile-Architettura, Corso di Laurea Magistrale in Ingegneria Edile-Architettura
41. Piano Territoriale Regionale (PTR), Regione Lombardia, 2010-2013

SITI CONSULTATI:

- ❖ www.provincia.milano.it
- ❖ www.territorio.regione.lombardia.it
- ❖ www.unesco.beniculturali.it
- ❖ www.naviglilive.it
- ❖ www.naviglilombardi.it
- ❖ www.archiviodistatomilano.it
- ❖ www.atlantestoricolombardia.it
- ❖ www.comune.gorgonzola.mi.it
- ❖ www.gorgonzolaservizicomunali.it
- ❖ www.gpdargentia.com
- ❖ www.culturadelverde.imaginenetwork.com
- ❖ www.digilander.libero.it/astrovgorgonzola/
- ❖ www.comune.capralba.gov.it/parco/territorio/fascia/
- ❖ www.architetturaecosostenibile.it/architettura/in-italia/recupero-cascine-lombarde-risorsa-tutelare
- ❖ www.teatronaturale.it/tracce/cultura/la-cascina-lombarda-figura-centrale-nella-civilta.htm
- ❖ www.comune.cernuscoalnaviglio.mi.it
- ❖ www.territorio.regione.lombardia.it
- ❖ www.google.it/maps
- ❖ www.viverecernusco.com
- ❖ www.parcomolgora.it/presentazione_parco.asp
- ❖ www.parks.it
- ❖ www.parcoaddanord.it
- ❖ www.milanomet.it
- ❖ www.comune.vimodrone.milano.it
- ❖ www.progettocassinasantagata.it

- ❖ www.panoramio.com
- ❖ www.comune.melzo.mi.it
- ❖ www.turismo.regione.lombardia.it
- ❖ www.viagginbici.com
- ❖ www.visitamilano.it
- ❖ www.pim.mi.it
- ❖ www.ilcambiamento.it
- ❖ www.visitadda.com
- ❖ www.unitipersottoilmonte.it
- ❖ www.provincia.bergamo.it
- ❖ www.comune.villadadda.bg.it
- ❖ www.comune.pioltello.mi.it
- ❖ www.brebemi.it
- ❖ www.tangenziale.esterna.it
- ❖ www.tangenziale.esterna.it
- ❖ www.digilander.libero.it/astrovgorgonzola
- ❖ www.online.stradeeautostrade.it
- ❖ www.comunitaefamiglia.org
- ❖ www.slowfoodgorgonzola.it/ortosolidale
- ❖ www.comune.cernuscoalnaviglio.mi.it/ Presentazione PGT del dicembre 2010
- ❖ www.spaziaperti.fondazionecariplo.it/ Progetto P.A.N.E.