

# SISTEMA INFRASTRUTTURALE

Potenziamento delle grandi infrastrutture per spostamenti veloci su lunghe distanze e attraversamento del territorio:  
rete di trasporto privato, rete del trasporto collettivo (su ferro)

Potenziamento della mobilità lenta, con creazione di piste ciclopedonali capillari e collegate in tutto il territorio

Confini comunali

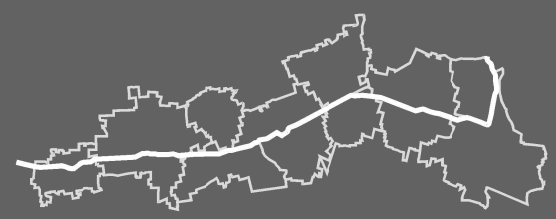
Naviglio Martesana



	<b>PTRA Navigli Lombardi</b>	<b>PA Adda-Martesana</b>	<b>MASTERPLAN dei Navigli</b>
<b>INFRASTRUTTURE</b>	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
<b>MOBILITA' LENTA</b>	Rete regionale di mobilità lenta	Rete delle piste ciclabili	Recupero delle alzaie per costruire un sistema di piste ciclo-pedonali



**POLITECNICO DI MILANO**  
FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'  
CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA  
PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA  
Anno Accademico 20'3-2014



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

Studenti: Vergani Chiara 782162  
Vergani Marta 786663  
Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

CAPITOLO 2.7 "CONFRONTO CRITICO TRA GLI STRUMENTI"

**SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE**

TAVOLA N° **2.7a**  
SCALA 1: 10.000

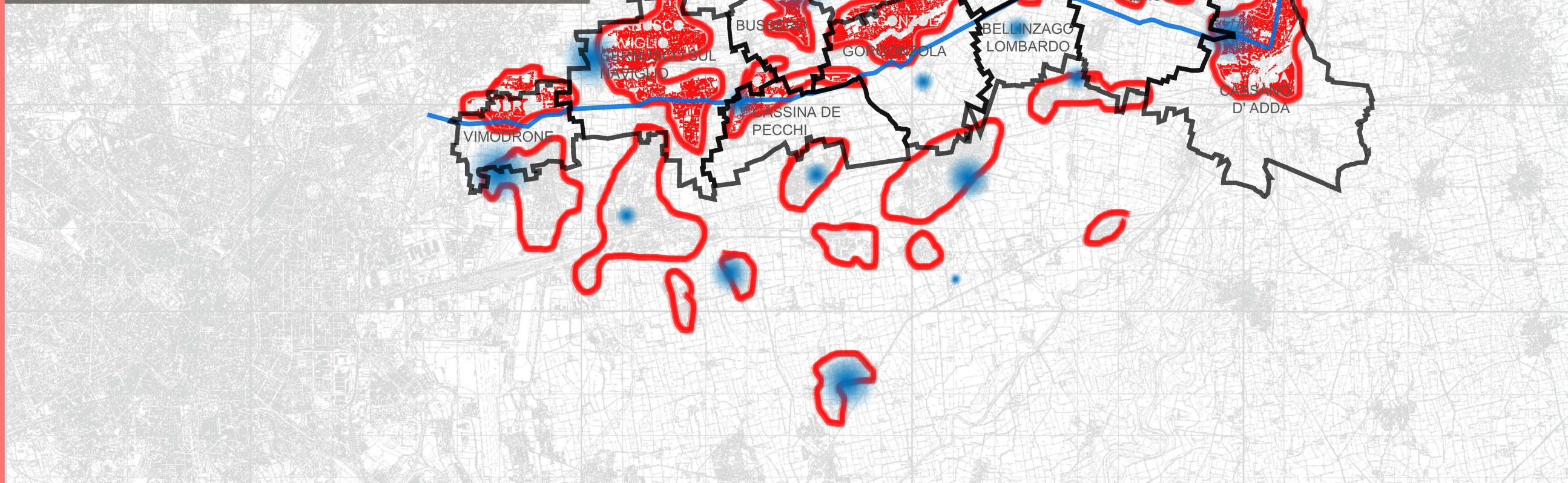
# SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI

Allargamento della rete dei servizi su tutto il territorio potenziando le polarità esistenti e inserendone di nuove

Contenimento dell'edificato: riuso delle aree dismesse edificato di qualità, sia residenziale che industriale e commerciale

Confini comunali

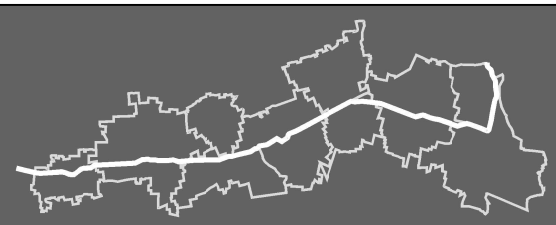
Naviglio Martesana



	<b>PTRA Navigli Lombardi</b>	<b>PA Adda-Martesana</b>	<b>MASTERPLAN dei Navigli</b>
<b>SERVIZI</b>	Rete di ospitalità diffusa	Valorizzare e completare le nuove e vecchie centralità: ospitare servizi e funzioni metropolitane	Coordinamento degli interventi
<b>EDIFICATO</b>	Incentivi per l'uso di aree degradate; perequazione	Riqualificare l'esistente, contenere l'espansione	Consolidamento, restauro e manutenzione dell'esistente



**POLITECNICO DI MILANO**  
 FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'  
 CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA  
 PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA  
 Anno Accademico 20'3-2014



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

Studenti: Vergani Chiara 782162  
 Vergani Marta 786663  
 Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

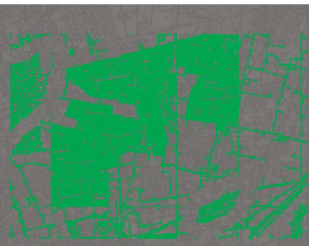
CAPITOLO 2.7 "CONFRONTO CRITICO TRA GLI STRUMENTI"

**SISTEMA DEGLI INSEDIAMENTI E DEI SERVIZI**

TAVOLA N° **2.7b**  
 SCALA 1: 10.000

## SISTEMA AMBIENTALE

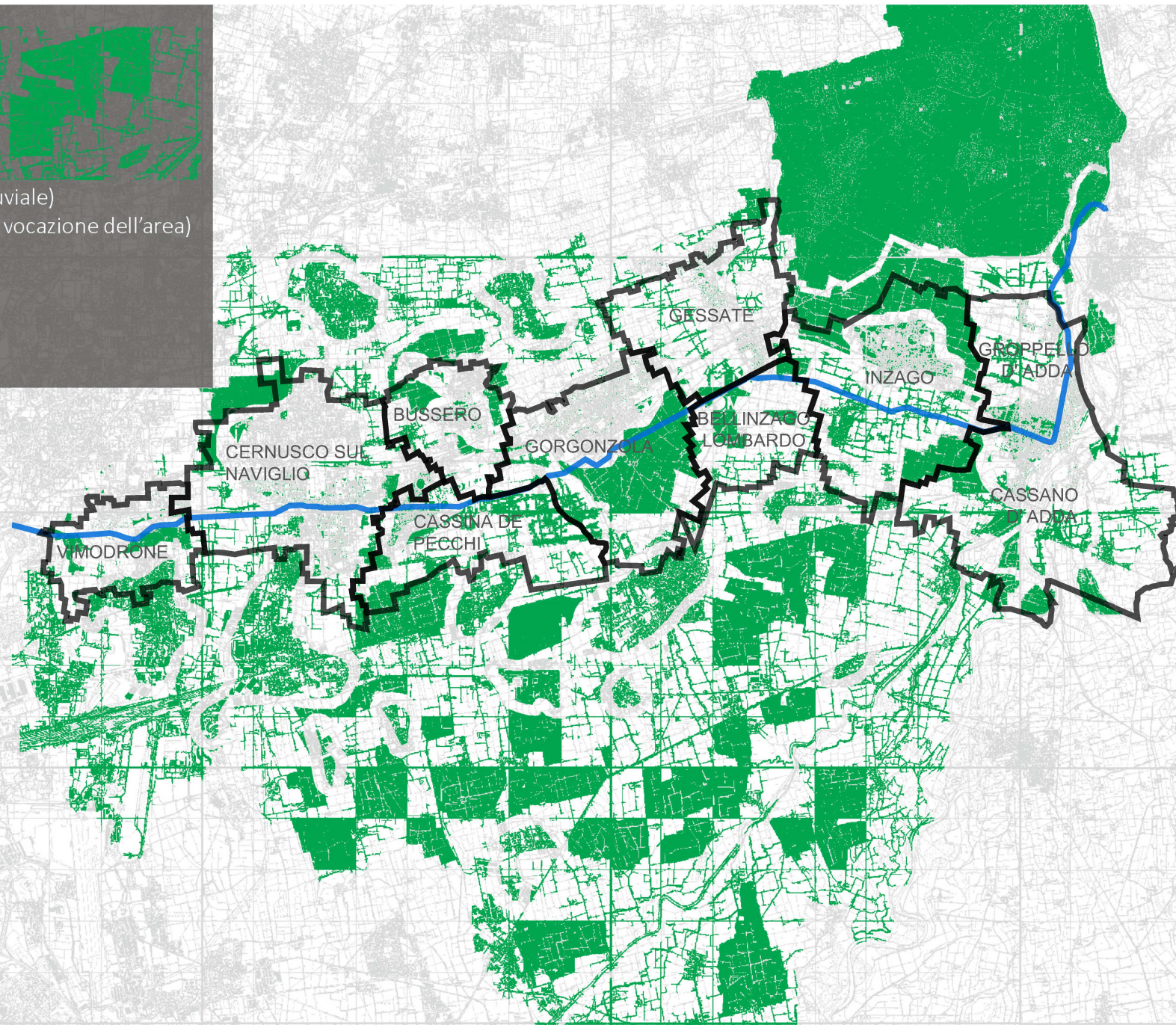
Salvaguardia e tutela delle aree verdi:  
potenziamento della rete dei parchi già esistente  
maggiore coordinamento



Salvaguardia dell'ambiente sia naturale (boschivo/fluviale)  
sia agricolo (anche come testimonianza storica della vocazione dell'area)

Confini comunali

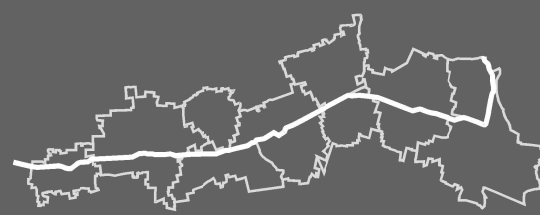
Naviglio Martesana



	<b>PTRA Navigli Lombardi</b>	<b>PA Adda-Martesana</b>	<b>MASTERPLAN dei Navigli</b>
<b>AMBIENTE</b>	Valorizzazione delle identità paesistico- ambientali	Ampliare la rete dei parchi	Recupero e riuso dei Navigli come occasione di riqualificazione paesistico-ambientale



**POLITECNICO DI MILANO**  
FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'  
CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA  
PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA  
Anno Accademico 20'3-2014



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

Studenti: Vergani Chiara 782162

Vergani Marta 786663

Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

CAPITOLO 2.7 "CONFRONTO CRITICO TRA GLI  
STRUMENTI"

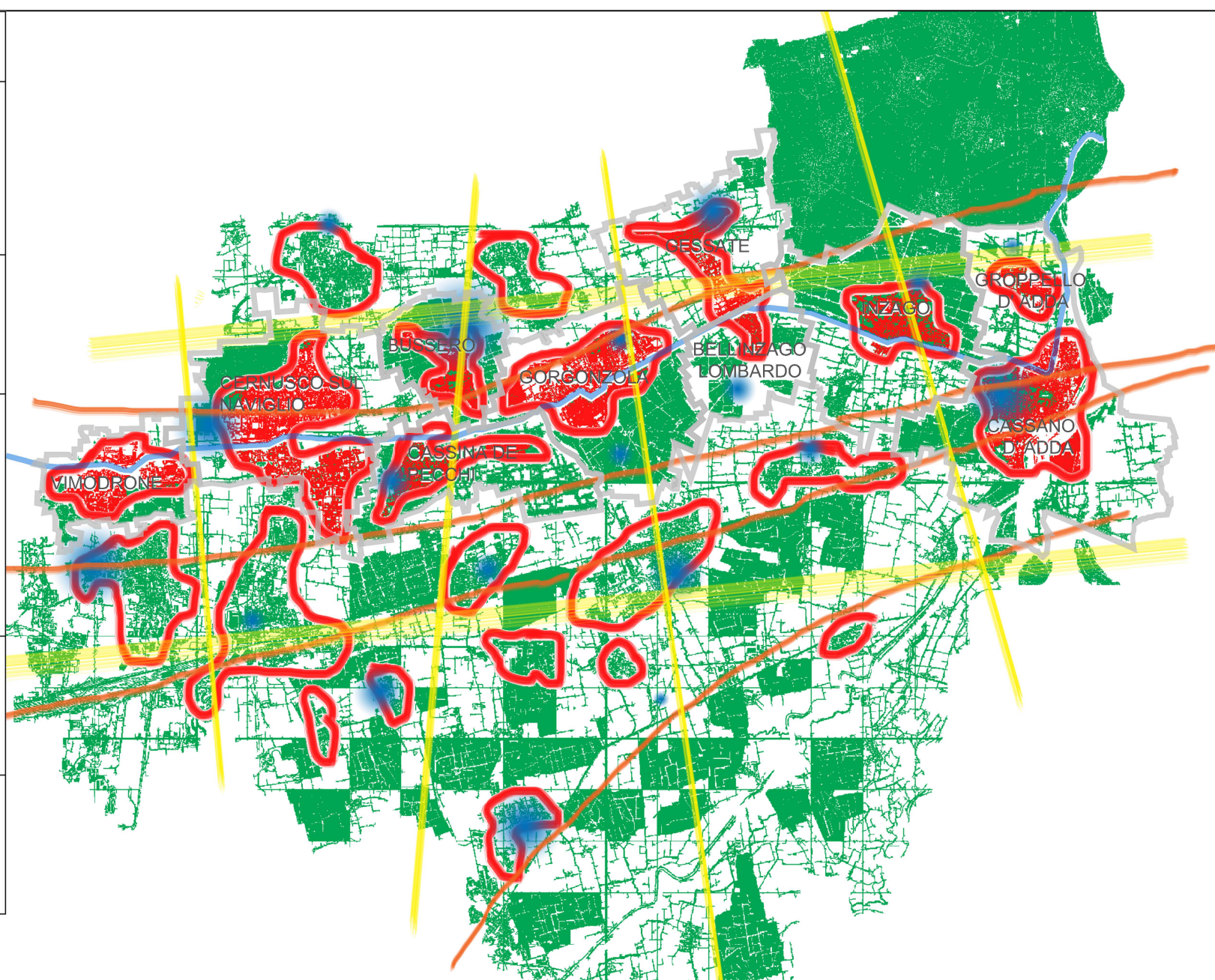
### SISTEMA AMBIENTALE

TAVOLA N° **2.7c**

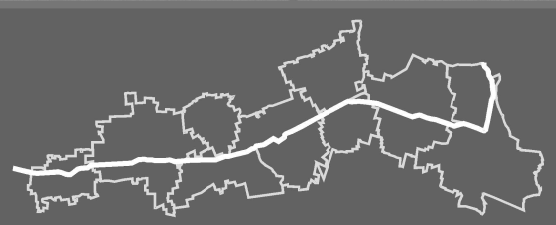
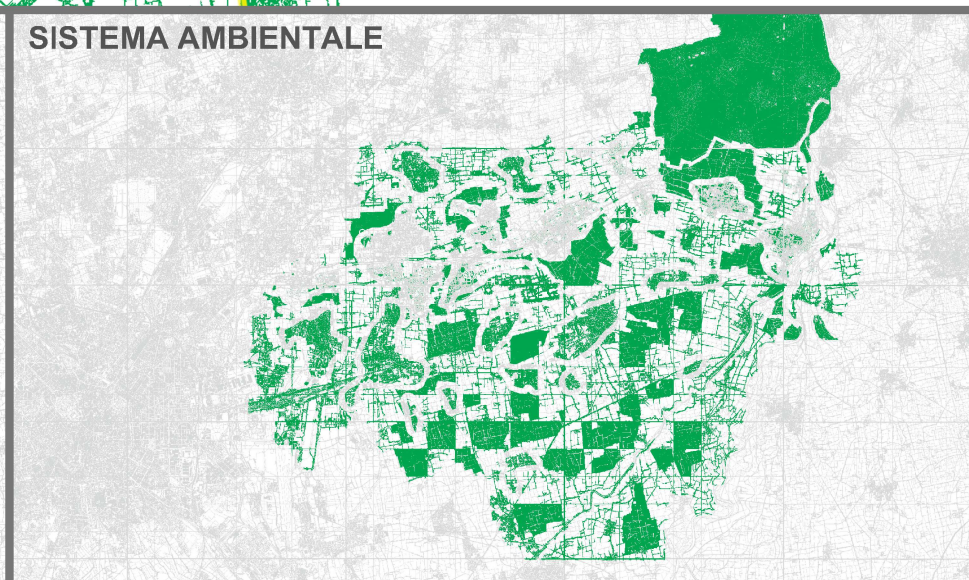
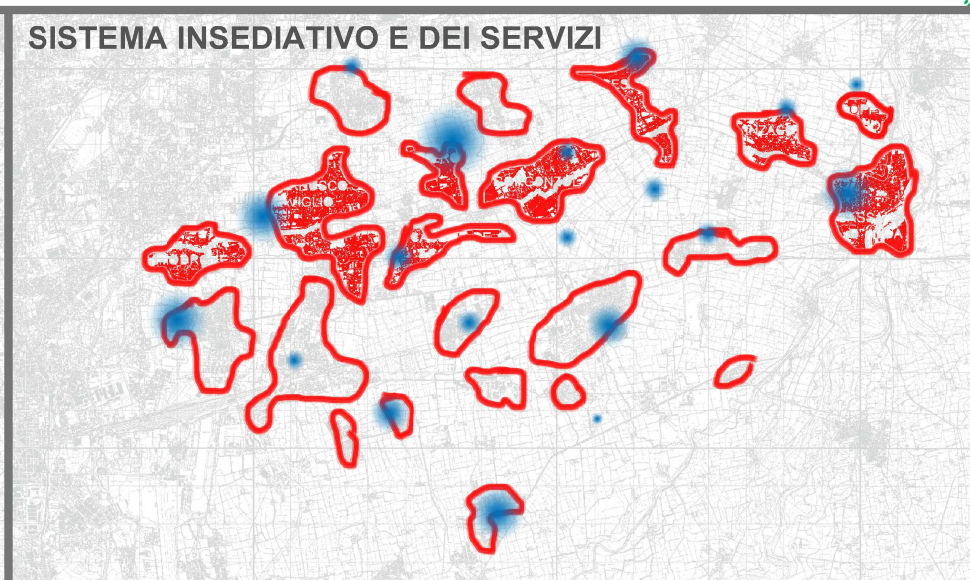
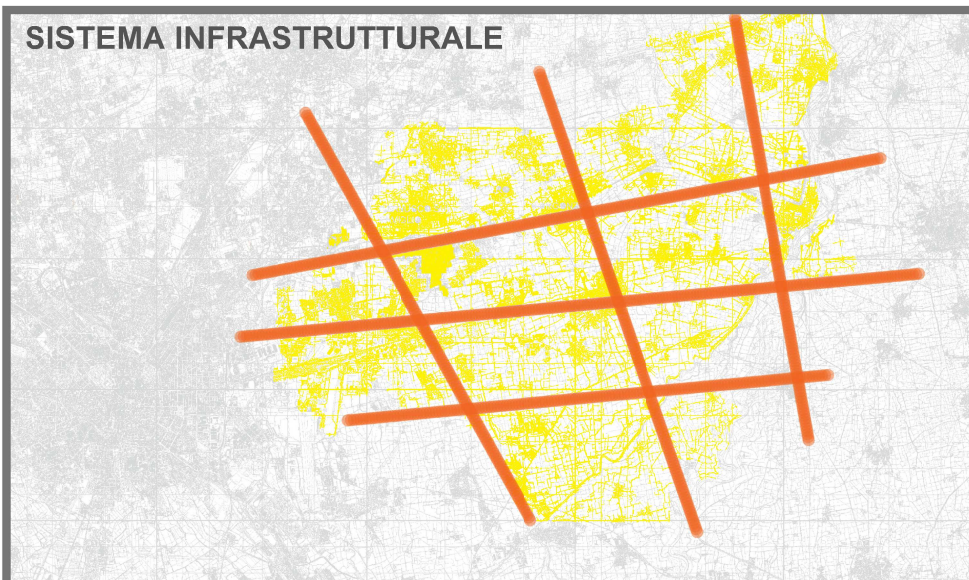
SCALA 1: 10.000

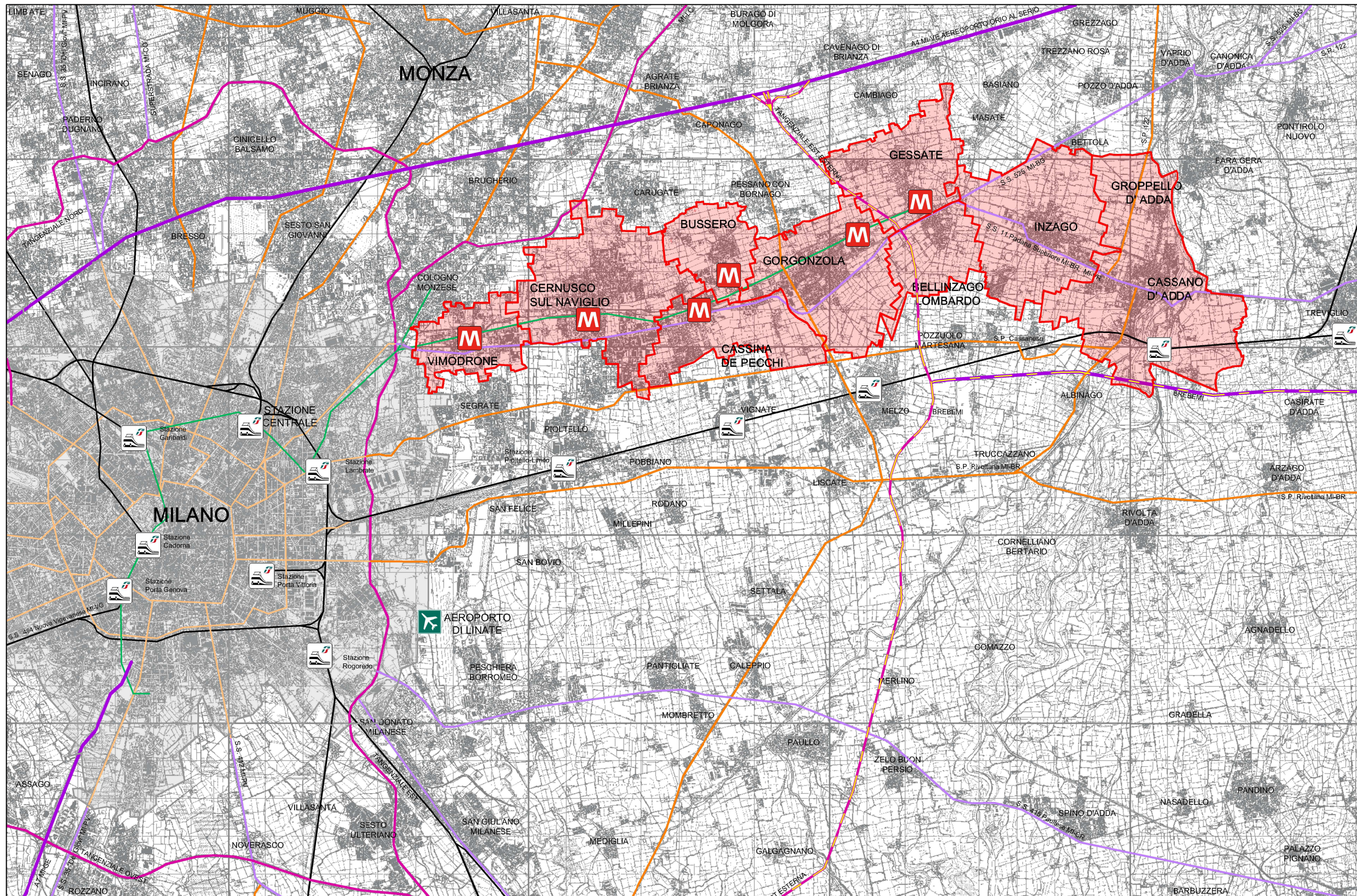


	<b>PTRA Navigli Lombardi</b>	<b>PA Adda-Martesana</b>	<b>MASTERPLAN dei Navigli</b>
<b>SERVIZI</b>	Rete di ospitalità diffusa	Valorizzare e completare le nuove e vecchie centralità: ospitare servizi e funzioni metropolitane	Coordinamento degli interventi
<b>EDIFICATO</b>	Incentivi per l'uso di aree degradate; perequazione	Riqualificare l'esistente, contenere l'espansione	Consolidamento, restauro e manutenzione dell'esistente
<b>INFRASTRUTTURE</b>	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
<b>MOBILITA' LENTA</b>	Rete regionale di mobilità lenta	Rete delle piste ciclabili	Recupero delle alzaie per costruire un sistema di piste ciclo-pedonali
<b>AMBIENTE</b>	Valorizzazione delle identità paesistico-ambientali	Ampliare la rete dei parchi	Recupero e riuso dei Navigli come occasione di riqualificazione paesistico-ambientale



\* i colori riportati nella tabella corrispondono a quelli utilizzati nella redazione dei simboli sulla cartografia.





# LE INFRASTRUTTURE DI PROGETTO



## BREBEMI

Con la sigla BreBeMi si indicano sia l'autostrada, in costruzione, che si propone di attuare un collegamento diretto tra le città di Milano e Brescia, sia l'omonima società che se n'è aggiudicata l'appalto. Ai termini dei lavori di costruzione l'autostrada assumerà la classificazione di A35. Nonostante il collegamento tra il capoluogo lombardo e Brescia sia già assicurato dall'autostrada *Serenissima*, la A4, la necessità di prendere in considerazione una soluzione alternativa si è mostrata di anno in anno più impellente. Questo perché il tratto in questione della suddetta autostrada presenta volumi di traffico particolarmente consistenti, essendo percorso mediamente da 100.000 veicoli al giorno, con punte di 140.000. Ad aggravare la situazione è il transito di molti mezzi pesanti (punte di 40.000 al giorno).

I lavori di costruzione sono iniziati il 22 luglio 2009 e dovrebbero terminare a primavera del 2014.

## TEM

La tangenziale Est Esterna di Milano è un'opera infrastrutturale il cui iter autorizzativo è ancora in corso. Ottenuto il via libera sul progetto definitivo, avrà inizio la costruzione del nuovo asse autostradale. La TEM rappresenterà la seconda tangenziale est di Milano, aggiungendosi all'attuale A51, andando così a costituire un sistema di tangenziali particolarmente articolato, che permetterà all'utente che gravita sull'area ad est di Milano di scegliere se insistere sul percorso urbano o evitare il centro abitato.

Il primo progetto preliminare, corredato dagli studi sull'impatto ambientale, è stato depositato presso la Regione Lombardia nel 2003.

I lavori sono iniziati l'11 giugno 2012 e finiranno nel 2015.

Il progetto preliminare prevede un costo di 1.578 milioni di € per la realizzazione dell'infrastruttura.

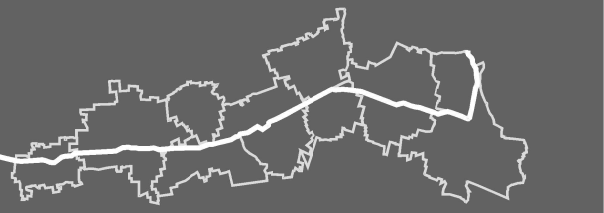


SISTEMA INFRASTRUTTURALE	
<b>CONFINI AMMINISTRATIVI</b>	<b>RETI CINEMATICHE</b>
Area di progetto	Autostrade
Comune di Milano	Tangenziali
<b>INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO</b>	Strade Statali
Aeroporto	Strade provinciali
Stazioni ferroviarie principali	Strade urbane scorrimento
Linea metropolitana MM2	Rete ferroviaria
	Infrastrutture di progetto

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

Il capoluogo costituisce il baricentro della rete della viabilità autostradale e rappresenta anche uno snodo essenziale anche del sistema ferroviario e della rete del trasporto pubblico locale sia urbano che interurbano. Questo sistema infrastrutturale è completato anche dalle strutture aeroportuali (due in provincia di Milano e una di Bergamo).

**POLITECNICO DI MILANO**  
 FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'  
 CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA  
 PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA  
 Anno Accademico 2013-2014



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

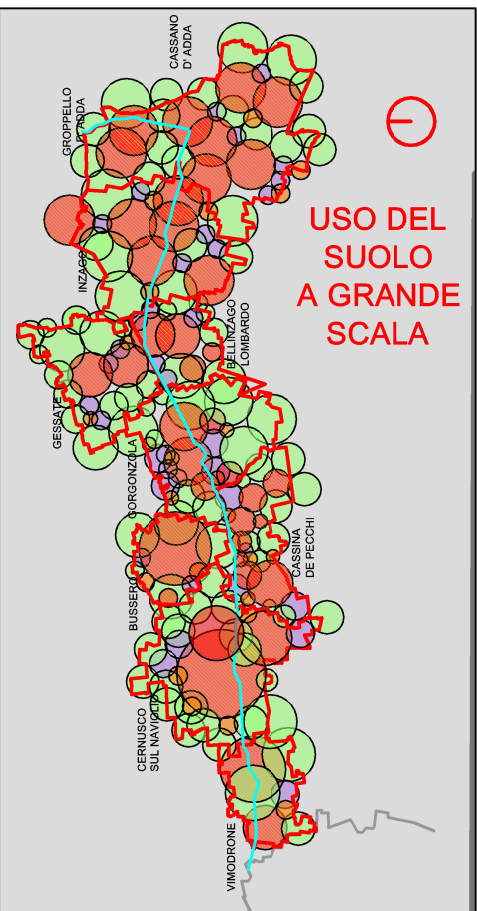
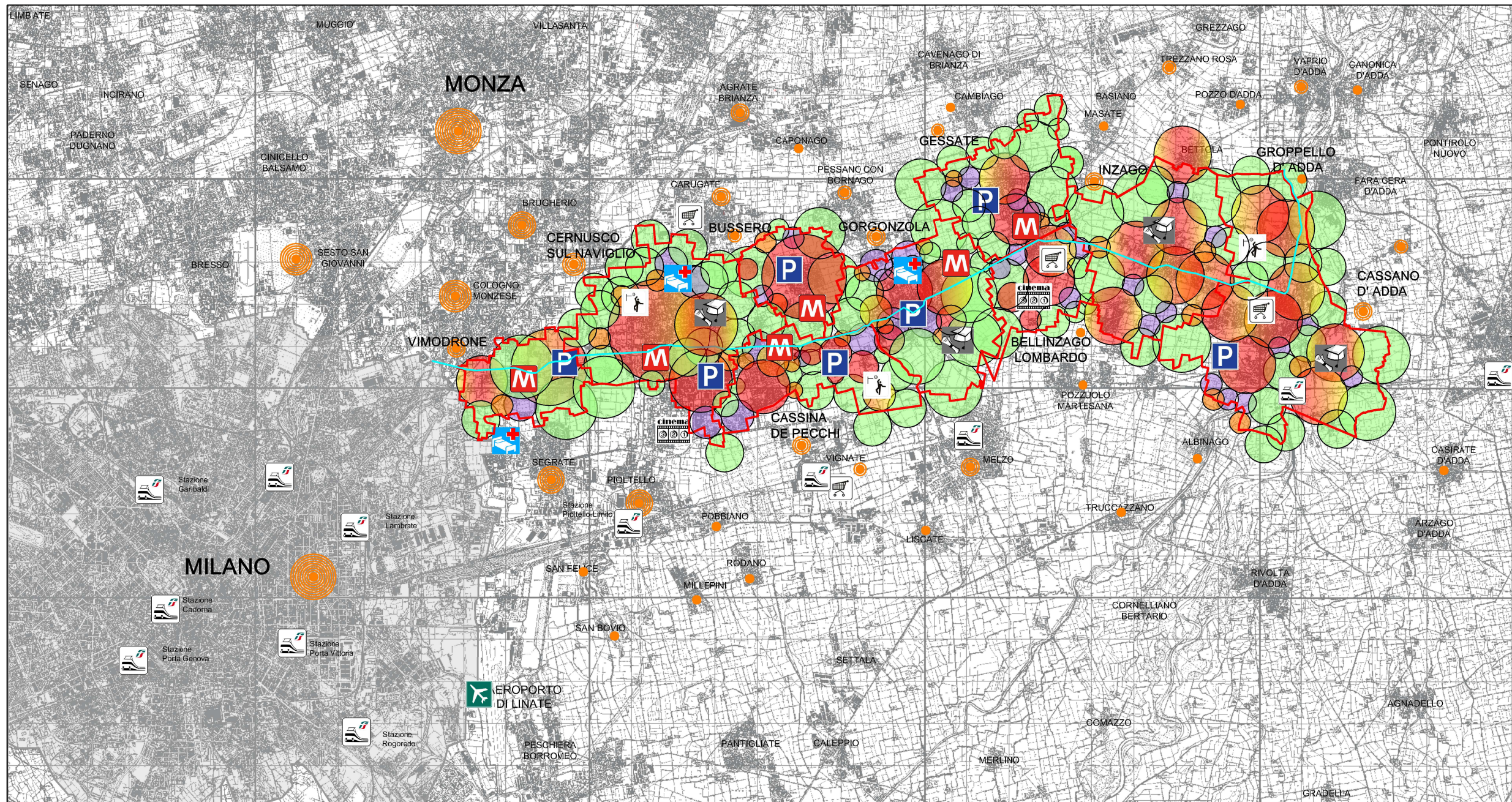
Studenti: Vergani Chiara 782162  
 Vergani Marta 786663  
 Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

**CAPITOLO 3.1 "ANALISI DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE"**

**ANALISI DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE**

**TAVOLA N° 3.1**

SCALA 1: 10.000



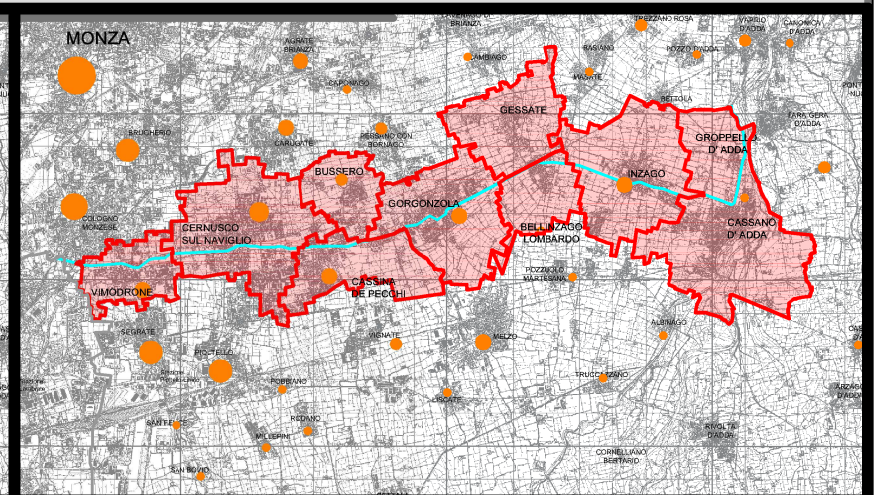
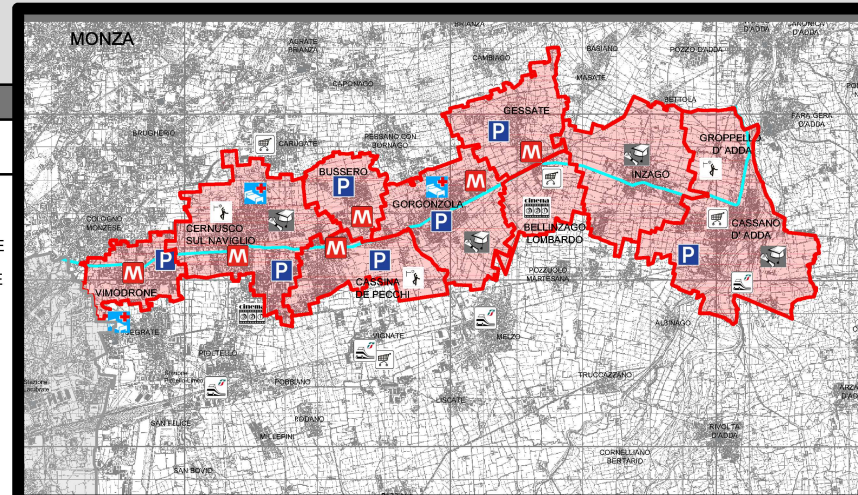
**NUMERO ABITANTI**  
(estrapolati dai siti ufficiali e aggiornati di ciascun comune)

- CERNUSCO SUL NAVIGLIO: 32.429 abitanti
- VIMODRONE: 19.877 abitanti
- GORGONZOLA: 19.633 abitanti
- CASSANO D'ADDA: 18.700 abitanti
- CASSINA DE PECCHI: 13.324 abitanti
- INZAGO: 10.730 abitanti
- GESSATE: 8.770 abitanti
- BUSSERO: 8.593 abitanti
- BELLINZAGO: 3.850 abitanti

Per quanto riguarda le aree urbanizzate la Martesana si caratterizza in generale per la presenza di insediamenti prevalentemente abitativi con piccole industrie principalmente artigianali, mentre gran parte del territorio è ancora ad uso agricolo. In particolare nel tratto che va tra Trezzano d'Adda e Cassano i paesaggi sono prevalentemente naturali e di elevata qualità ambientale, con nuclei urbani e complessi di valore storico. Da Cassano d'Adda fino a Gorgonzola le aree agricole si alternano a quelle urbanizzate, nelle quali sono presenti sia nuclei di carattere storico, sia aree di recente formazione. Infine tra Gorgonzola e il capoluogo diviene sempre più predominante la presenza di centri urbani: questi sono composti da ambiti storici, in prevalenza affacciati sulle rive del Naviglio, e altri di minore qualità, soprattutto nelle zone in prossimità di Cologno Monzese vicino al fiume Lambro. Nell'area prevalgono le piccole realtà urbane, costituite da comuni con meno di 10.000 abitanti.

**I SERVIZI A GRANDE SCALA**

**INTERVALLO DI POPOLAZIONE**



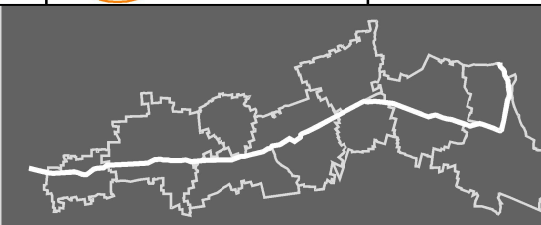
**SISTEMA INSEDIATIVO**

CONFINI AMMINISTRATIVI	SPAZI ALL'APERTO	SERVIZI A GRANDE SCALA	USO DEL SUOLO A GRANDE SCALA
Area di progetto	Naviglio Martesana	Ospedale	RESIDENZIALE
Comune di Milano	PARCHEGGI PUBBLICI	Centro Commerciale	COMMERCIALE
INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	Parcheggio interscambio	Cinema multisala	COMMERCIALE DIFFUSO
Aeroporto		Scuole Superiori	PRODUTTIVO
Stazioni ferroviarie principali		Centro Sportivo	TERZIARIO
Stazioni Metropolitana			VERDE

**CENTRI URBANI PRINCIPALI: intervallo di popolazione tra**

Popolazione	Intervallo
3.500 - 6.000	20.001 - 30.000
6.001 - 10.000	30.000 - 40.000
10.001 - 20.000	40.001 - 100.000
	Oltre 1.000.000

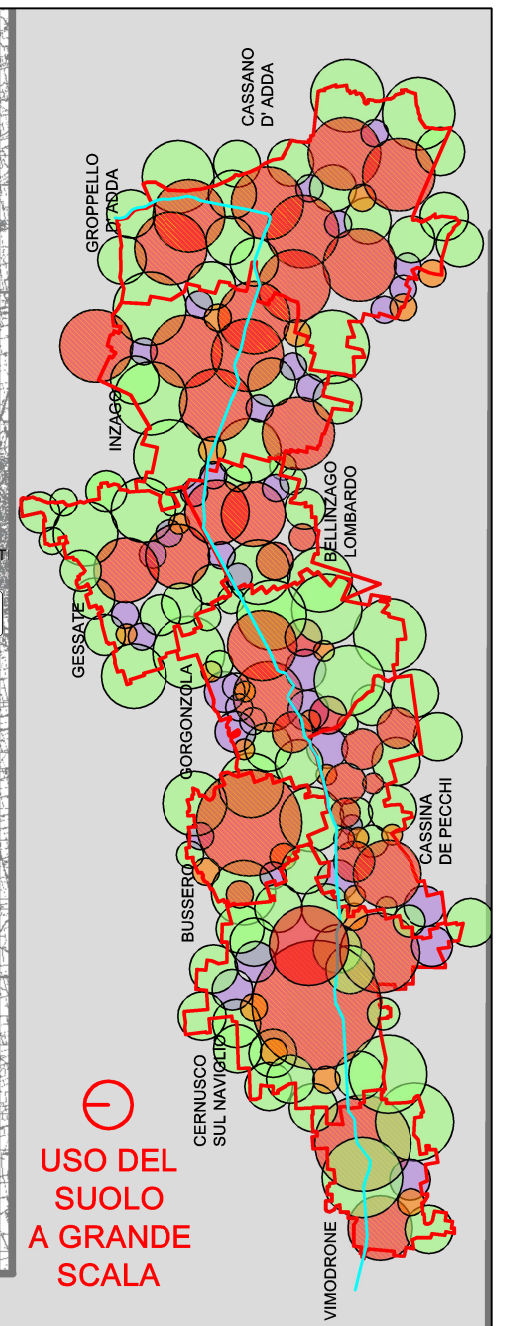
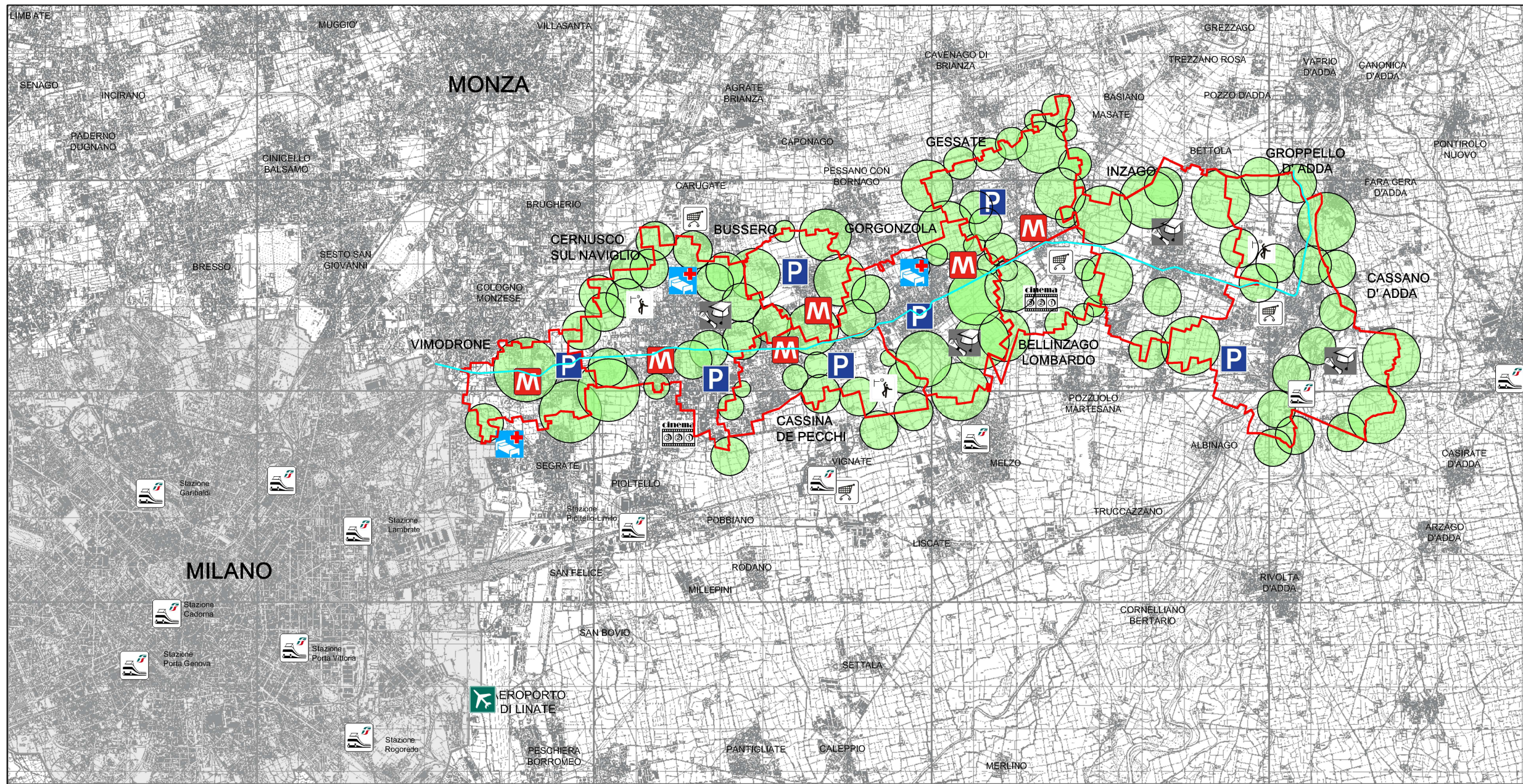
**POLITECNICO DI MILANO**  
FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'  
CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA  
PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA  
Anno Accademico 2013-2014



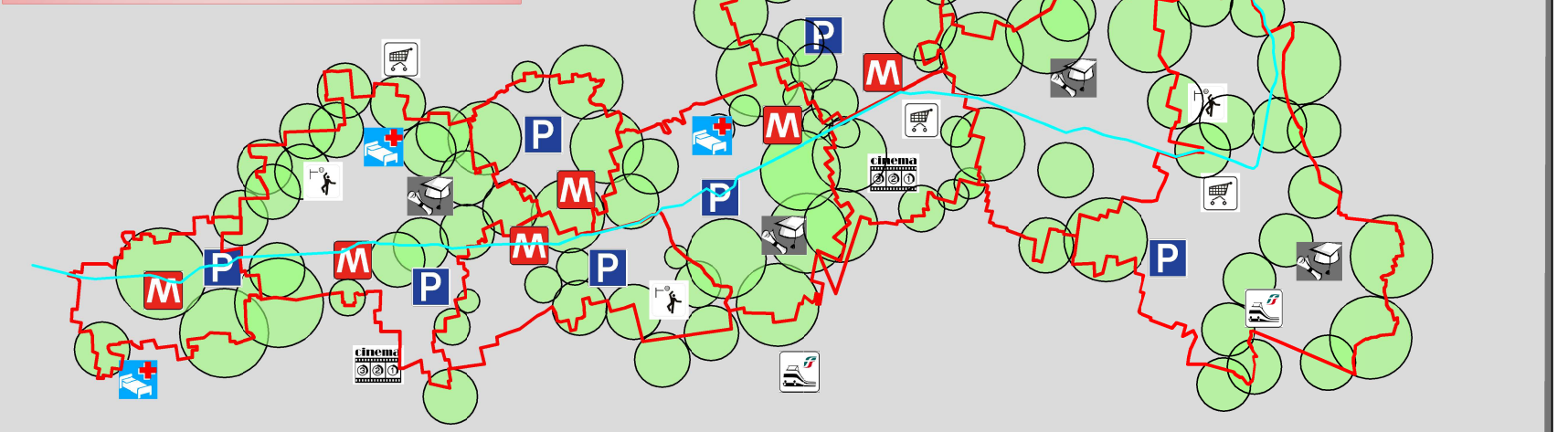
**PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE TERRITORIALE IN MARTESANA: IPOTESI DI UN NUOVO STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO**  
Studenti: Vergani Chiara 782162  
Vergani Marta 786663  
Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

**CAPITOLO 3.2 "ANALISI DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI"**  
**ANALISI DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI**

TAVOLA N° **3.2a**  
SCALA 1: 10.000

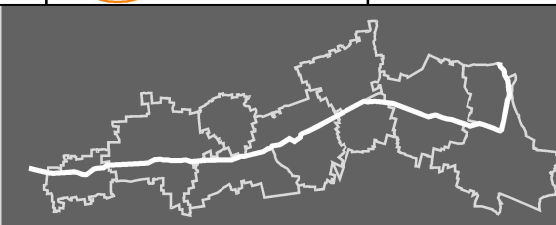


## VERDE E SERVIZI



SISTEMA INSEDIATIVO			
LEGENDA	CONFINI AMMINISTRATIVI	SPAZI ALL'APERTO	SERVIZI A GRANDE SCALA
	Area di progetto	Naviglio Martesana	Ospedale
	Comune di Milano	PARCHEGGI PUBBLICI	Centro Commerciale
	INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	Parcheggio interscambio	Cinema multisala
	Aeroporto	P	Scuole Superiori
Stazioni ferroviarie principali		Centro Sportivo	
Stazioni Metropolitana	M		
CENTRI URBANI PRINCIPALI: intervallo di popolazione tra			
3.500 - 6.000	20.001 - 30.000	40.001 - 100.000	
6.001 - 10.000	30.000 - 40.000	Oltre 1.000.000	
10.001 - 20.000			
		USO DEL SUOLO A GRANDE SCALA	
		RESIDENZIALE	
		COMMERCIALE	
		COMMERCIALE DIFFUSO	
		PRODUTTIVO	
		TERZIARIO	
		VERDE	

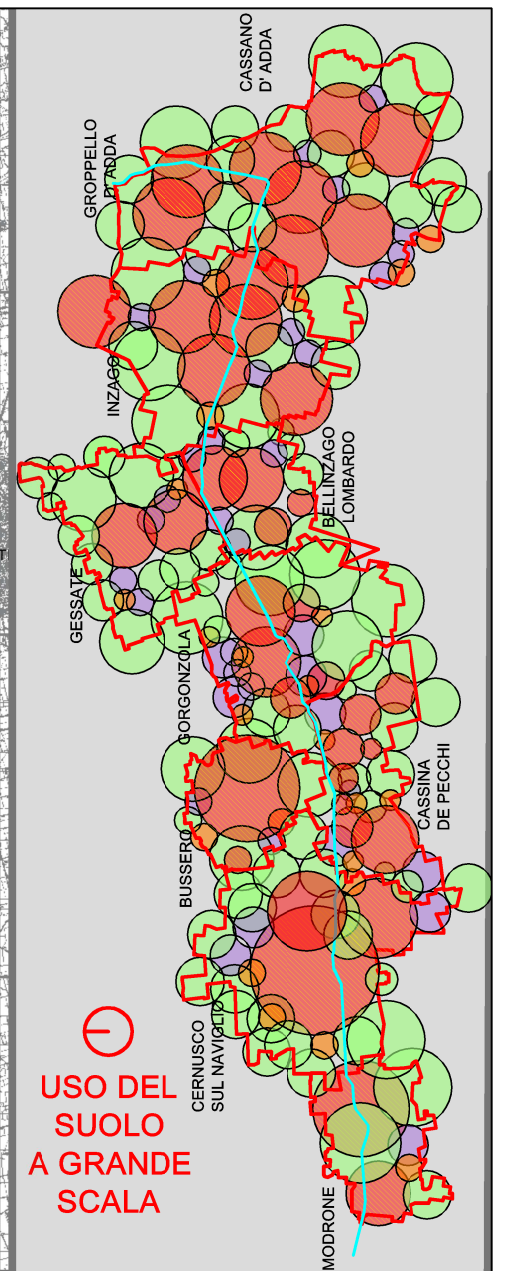
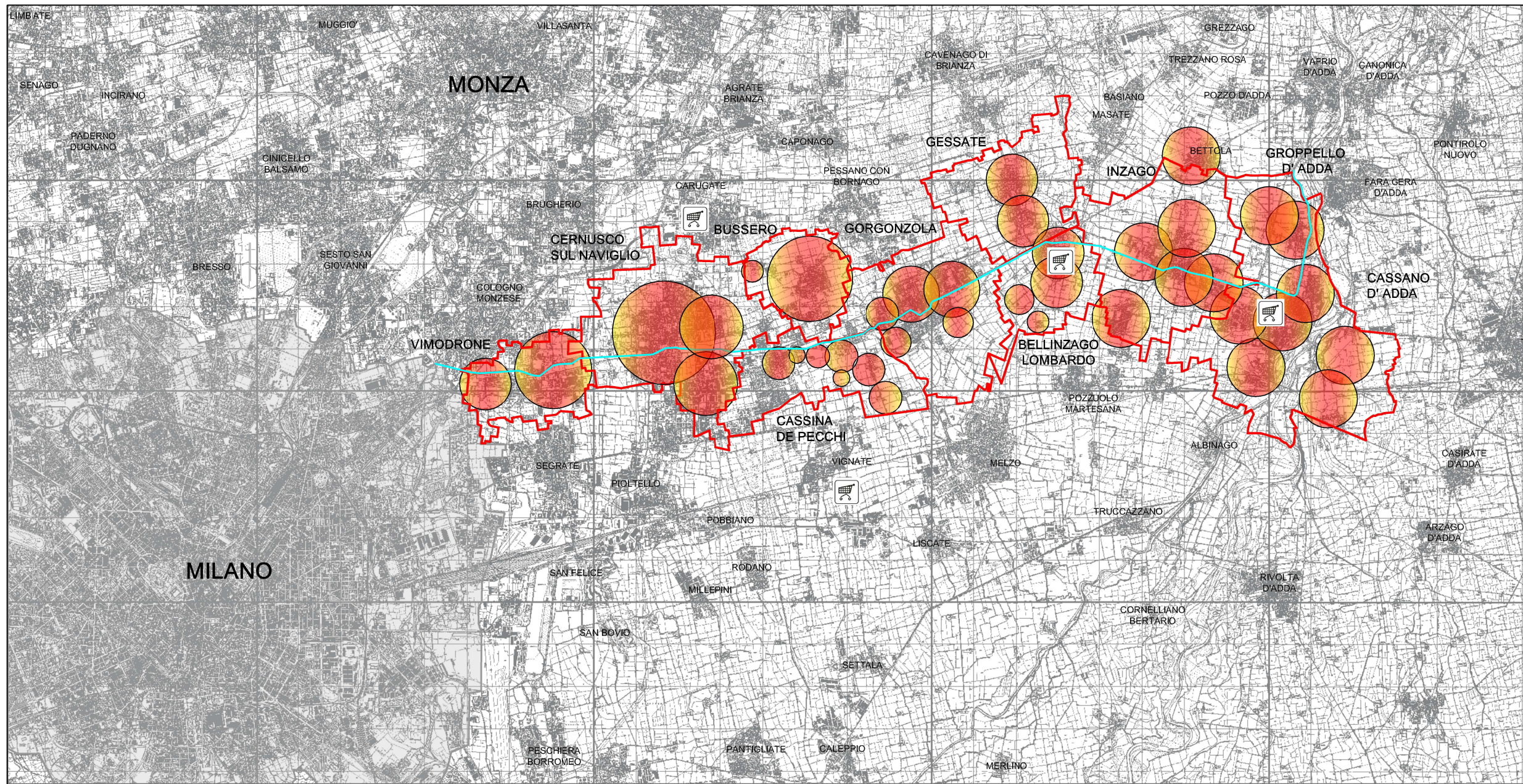
**POLITECNICO DI MILANO**  
 FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'  
 CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA  
 PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA  
 Anno Accademico 2013-2014



**PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE TERRITORIALE IN MARTESANA: IPOTESI DI UN NUOVO STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO**  
 Studenti: Vergani Chiara 782162  
 Vergani Marta 786663  
 Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

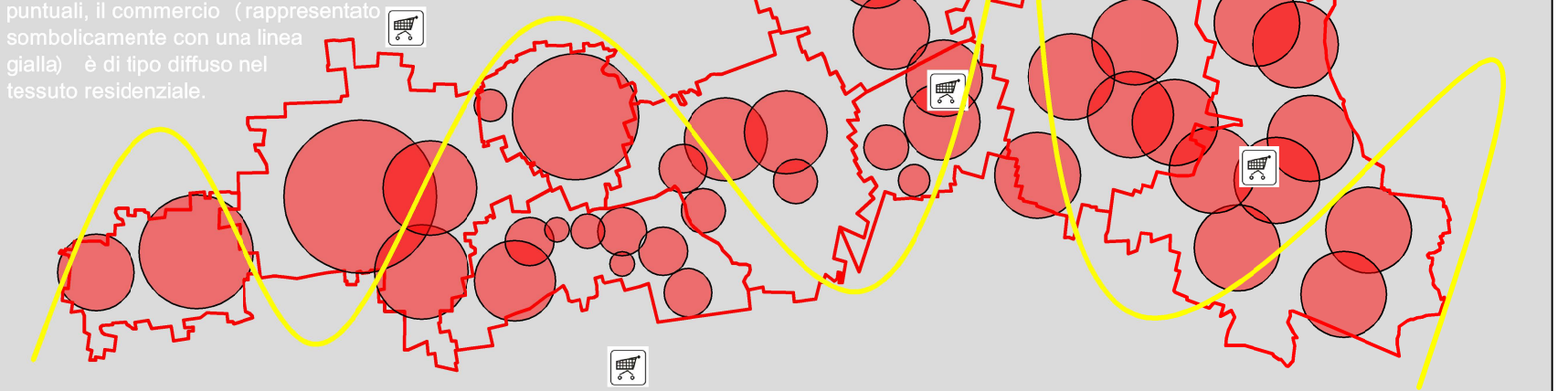
CAPITOLO 3.2 "ANALISI DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI"  
**ANALISI DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI**

TAVOLA N° **3.2b**  
 SCALA 1: 10.000



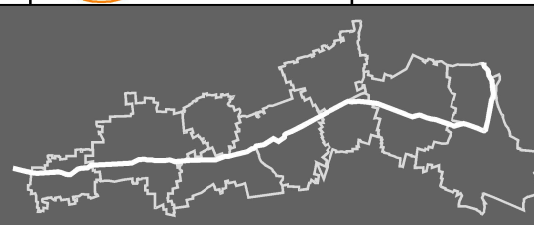
## RESIDENZA E COMMERCIO

Oltre alla presenza di grandi centri commerciali puntuali, il commercio (rappresentato simbolicamente con una linea gialla) è di tipo diffuso nel tessuto residenziale.



SISTEMA INSEDIATIVO			
CONFINI AMMINISTRATIVI	SPAZI ALL'APERTO	SERVIZI A GRANDE SCALA	
Area di progetto	Naviglio Martesana	Ospedale	
Comune di Milano	PARCHEGGI PUBBLICI	Centro Commerciale	
INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO		Cinema multisala	
Aeroporto	Parcheggio interscambio	Scuole Superiori	
Stazioni ferroviarie principali		Centro Sportivo	
Stazioni Metropolitana			
CENTRI URBANI PRINCIPALI: intervallo di popolazione tra			
3.500 - 6.000	20.001 - 30.000	40.001 - 100.000	
6.001 - 10.000	30.000 - 40.000	Oltre 1.000.000	
10.001 - 20.000			

**POLITECNICO DI MILANO**  
 FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'  
 CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA  
 PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA  
 Anno Accademico 2013-2014

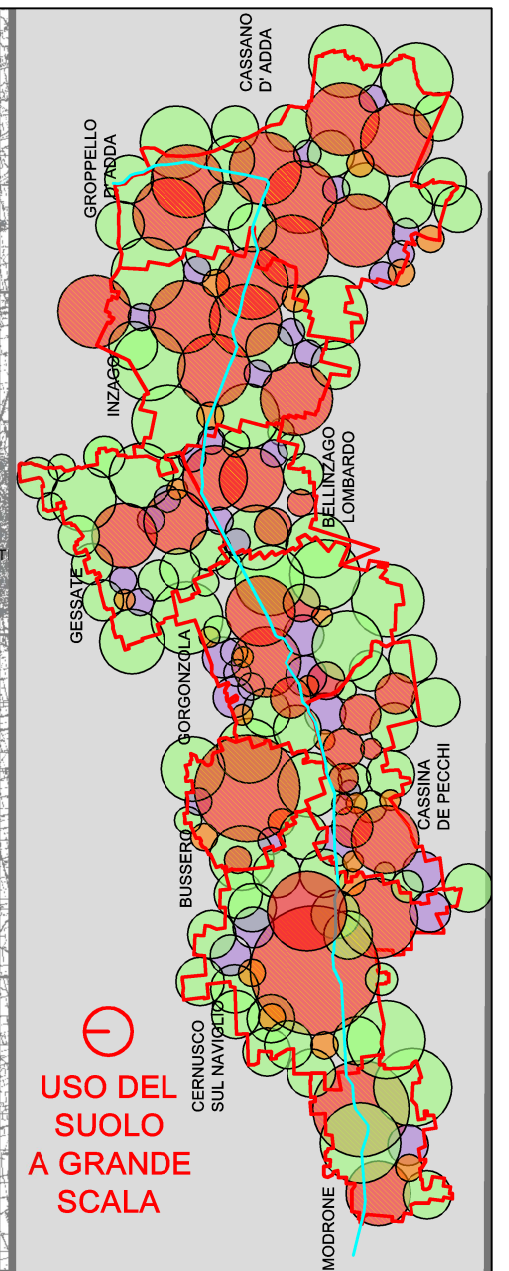
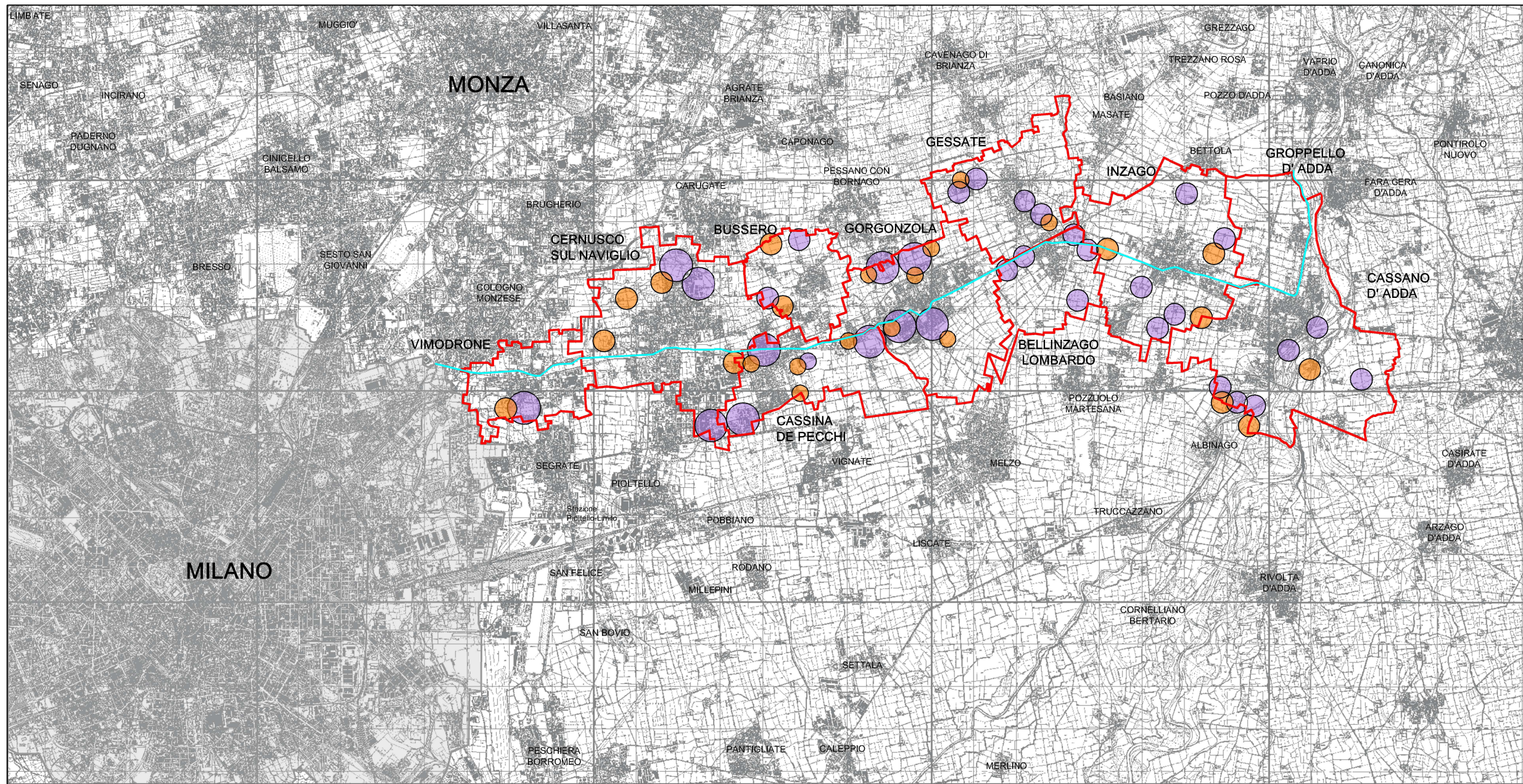


**PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE TERRITORIALE IN MARTESANA: IPOTESI DI UN NUOVO STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO**  
 Studenti: Vergani Chiara 782162  
 Vergani Marta 786663  
 Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

CAPITOLO 3.2 "ANALISI DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI"  
**ANALISI DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI**

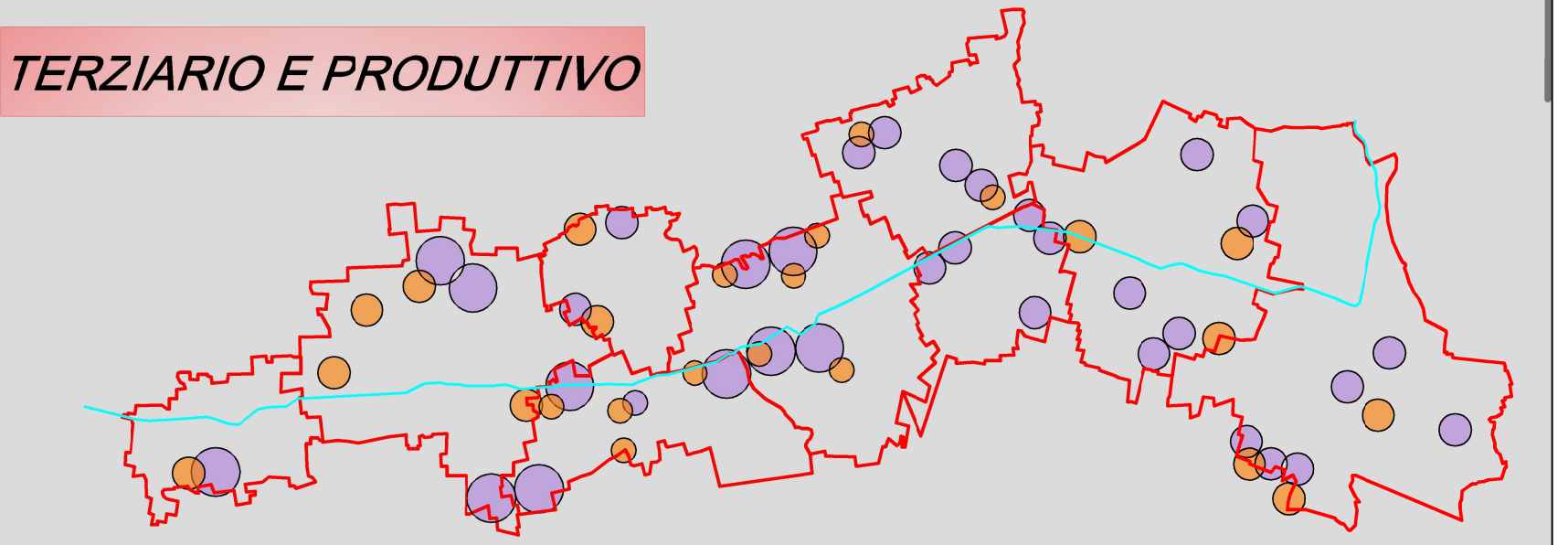
TAVOLA N° **3.2c**  
 SCALA 1: 10.000



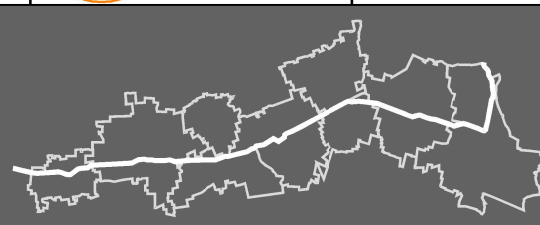


## TERZIARIO E PRODUTTIVO

SISTEMA INSEDIATIVO			
CONFINI AMMINISTRATIVI	SPAZI ALL'APERTO	SERVIZI A GRANDE SCALA	USO DEL SUOLO A GRANDE SCALA
Area di progetto	Naviglio Martesana	Ospedale	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">●</span> RESIDENZIALE</li> <li><span style="color: yellow;">●</span> COMMERCIALE</li> <li><span style="color: orange;">●</span> COMMERCIALE DIFFUSO</li> <li><span style="color: purple;">●</span> PRODUTTIVO</li> <li><span style="color: green;">●</span> TERZIARIO</li> <li><span style="color: green;">●</span> VERDE</li> </ul>
Comune di Milano	PARCHEGGI PUBBLICI	Centro Commerciale	
INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO	Parcheggio interscambio	Cinema multisala	
Aeroporto		Scuole Superiori	
Stazioni ferroviarie principali		Centro Sportivo	
Stazioni Metropolitana			
CENTRI URBANI PRINCIPALI: intervallo di popolazione tra			
3.500 - 6.000	20.001 - 30.000	40.001 - 100.000	
6.001 - 10.000	30.000 - 40.000	Oltre 1.000.000	
10.001 - 20.000			



**POLITECNICO DI MILANO**  
 FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'  
 CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA  
 PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA  
 Anno Accademico 2013-2014



**PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE TERRITORIALE IN MARTESANA: IPOTESI DI UN NUOVO STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO**  
 Studenti: Vergani Chiara 782162  
 Vergani Marta 786663  
 Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

CAPITOLO 3.2 "ANALISI DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI"  
**ANALISI DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI**

TAVOLA N° **3.2d**  
 SCALA 1: 10.000

# PRINCIPALI PARCHI LA LORO FONDAZIONE

**PARCO DELLA VILLA REALE DI MONZA** Il parco fu voluto da Eugenio di Beauharnais, figliastro di Napoleone e viceré del Regno d'Italia, come complemento alla Villa Reale costruita alcuni decenni prima per volontà del governo austriaco. Venne costituito ufficialmente con decreto napoleonico il 14 settembre 1805 in estensione ai già esistenti Giardini Reali. Il progetto fu affidato all'architetto Luigi Canonica; i lavori iniziarono nel 1806 e terminarono nel 1808.

**PARCO LAMBRO** Il progetto di Enrico Casiraghi, inaugurato nel 1936, si poneva l'obiettivo di riprodurre una sintesi del tipico paesaggio lombardo, dalla collina alla pianura ricca di acque e dalla vegetazione tipica dei diversi ambienti. Purtroppo del parco originale rimane molto poco. Dagli anni '70, è nota la storia dell'inquinamento del fiume, dagli anni settanta in avanti, con le acque "biologicamente morte", di colore variabile a seconda degli scarichi, perennemente ricoperte di schiume dense e maleodoranti. A tutto ciò si sommarono gli effetti dell'incuria e dell'abbandono.

**PARCO FORLANINI** Il parco venne inaugurato nel 1970 dopo tre anni di lavori che valorizzarono la struttura, secolare, del contado agricolo lombardo così come era stato organizzato secondo il Catasto Teresiano (1760). Il parco, solcato dal Lambro nella parte occidentale, è attraversato da una fitta rete di viali alberati, e a nord-est si trova il Laghetto Salesina, alimentato sia da acque di falda che piovane.

### PARCO ADDA NORD E ADDA SUD

Il 4 febbraio 1973 si tenne a Trezzo sull'Adda un Convegno per il Parco Fluviale dell'Adda per esprimere la volontà di salvaguardare il patrimonio naturale e paesaggistico attraverso lo strumento del Parco. Nel conseguente progetto di legge n° 249/74 si individuano i confini del Parco attraverso una planimetria generale. Le leggi istitutive dei singoli parchi prevedono 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.

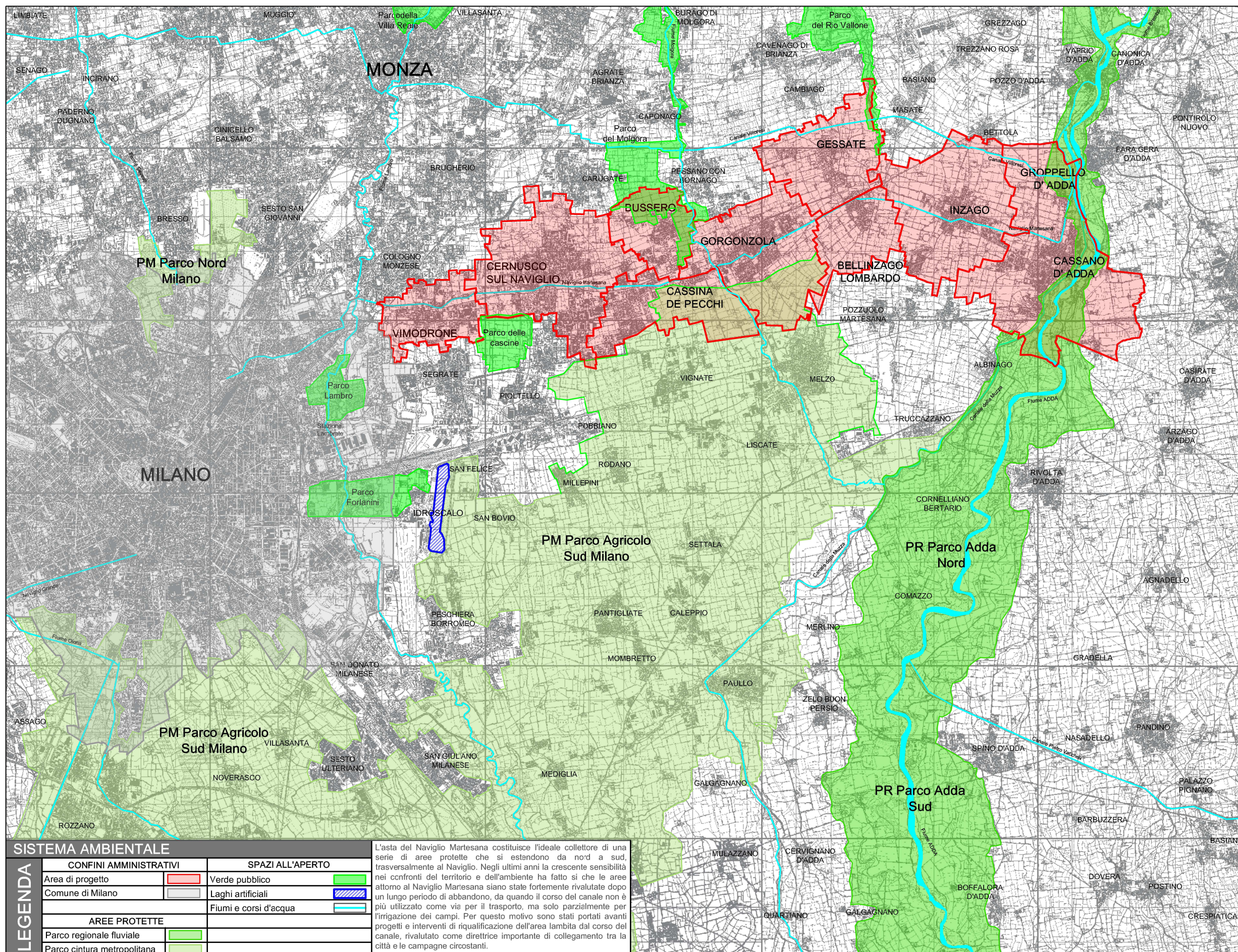
**PARCO NORD MILANO** Il parco Nord è stato realizzato inizialmente sulle aree dismesse, subito dopo la guerra, della Breda Aeronautica. La sua ideazione risale alla fine degli anni sessanta e nel 1970 è classificato da un decreto prefettizio come "parco di interesse pubblico", ma è solo nel 1975 che viene riconosciuto dalla Regione Lombardia come parco regionale. I primi interventi di riforestazione furono avviati a partire dal 1983.

**PARCO DEL MOLGORA** 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 PLIS viene quindi riconosciuto dalla Regione Lombardia nel 1985.

**PARCO AGRICOLO SUD** Istituito il 23 aprile 1990, la gestione è stata affidata direttamente alla provincia di Milano, nasce con lo scopo di proteggere e valorizzare l'economia agricola del Sud Milano e di tutelare ambiente e paesaggio, mettendo così a disposizione di milioni di cittadini un enorme polmone verde e un grande patrimonio di natura, storia e cultura.

**PARCO DEL RIO VALLONE** Il Parco del Rio Vallone si sviluppa lungo l'asta dell'omonimo torrente, uno dei principali elementi di caratterizzazione dell'altopiano ferrettizzato dell'est brianzolo, formando un polmone verde in un territorio fortemente urbanizzato, a nord-est della cintura metropolitana milanese. A seguito del riconoscimento originario del 1992 (Deliberazione di Giunta Regionale n. 5/21784 del 23/04/1992) è stato più volte ampliato, arrivando a comprendere oggi ben 12 comuni, su 3 province (Milano, Monza e Brianza e Lecco). Gran parte del territorio (oltre 900 ettari) è coperto da superfici agricole a seminativo, talvolta delimitate da siepi e filari, mentre lungo tutto il corso del Rio Vallone la vegetazione è costituita in maggioranza da boschi di robinia.

**PARCO DELLE CASCINE** Il Parco prende il nome dalla presenza di numerose cascate che, oltre a formare un patrimonio storico e architettonico notevole, richiamano alla memoria le radici antiche della pianura irrigua lombarda. Gestito dal comune di Piolletto, la quasi totalità del Parco è costituita da appezzamenti agricoli con colture di cereali vernini. È stato riconosciuto a livello legislativo con la deliberazione di Giunta Regionale n. 7/7574 del 21/12/2001.

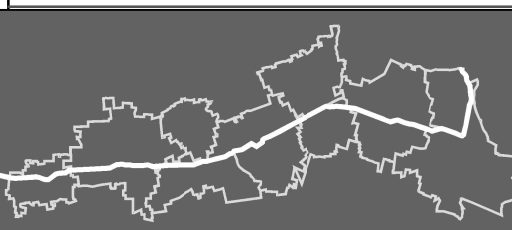


## SISTEMA AMBIENTALE

LEGENDA	CONFINI AMMINISTRATIVI		SPAZI ALL'APERTO	
	Area di progetto		Verde pubblico	
Comune di Milano		Laghi artificiali		
		Fiumi e corsi d'acqua		
AREE PROTETTE				
Parco regionale fluviale				
Parco cintura metropolitana				

L'asta del Naviglio Martesana costituisce l'ideale collettore di una serie di aree protette che si estendono da nord a sud, trasversalmente al Naviglio. Negli ultimi anni la crescente sensibilità nei confronti del territorio e dell'ambiente ha fatto sì che le aree attorno al Naviglio Martesana siano state fortemente rivalutate dopo un lungo periodo di abbandono, da quando il corso del canale non è più utilizzato come via per il trasporto, ma solo parzialmente per l'irrigazione dei campi. Per questo motivo sono stati portati avanti progetti e interventi di riqualificazione dell'area lambita dal corso del canale, rivalutato come direttrice importante di collegamento tra la città e le campagne circostanti.

**POLITECNICO DI MILANO**  
FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'  
CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA  
PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA  
Anno Accademico 2013-2014



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

Studenti: Vergani Chiara 782162  
Vergani Marta 786663  
Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

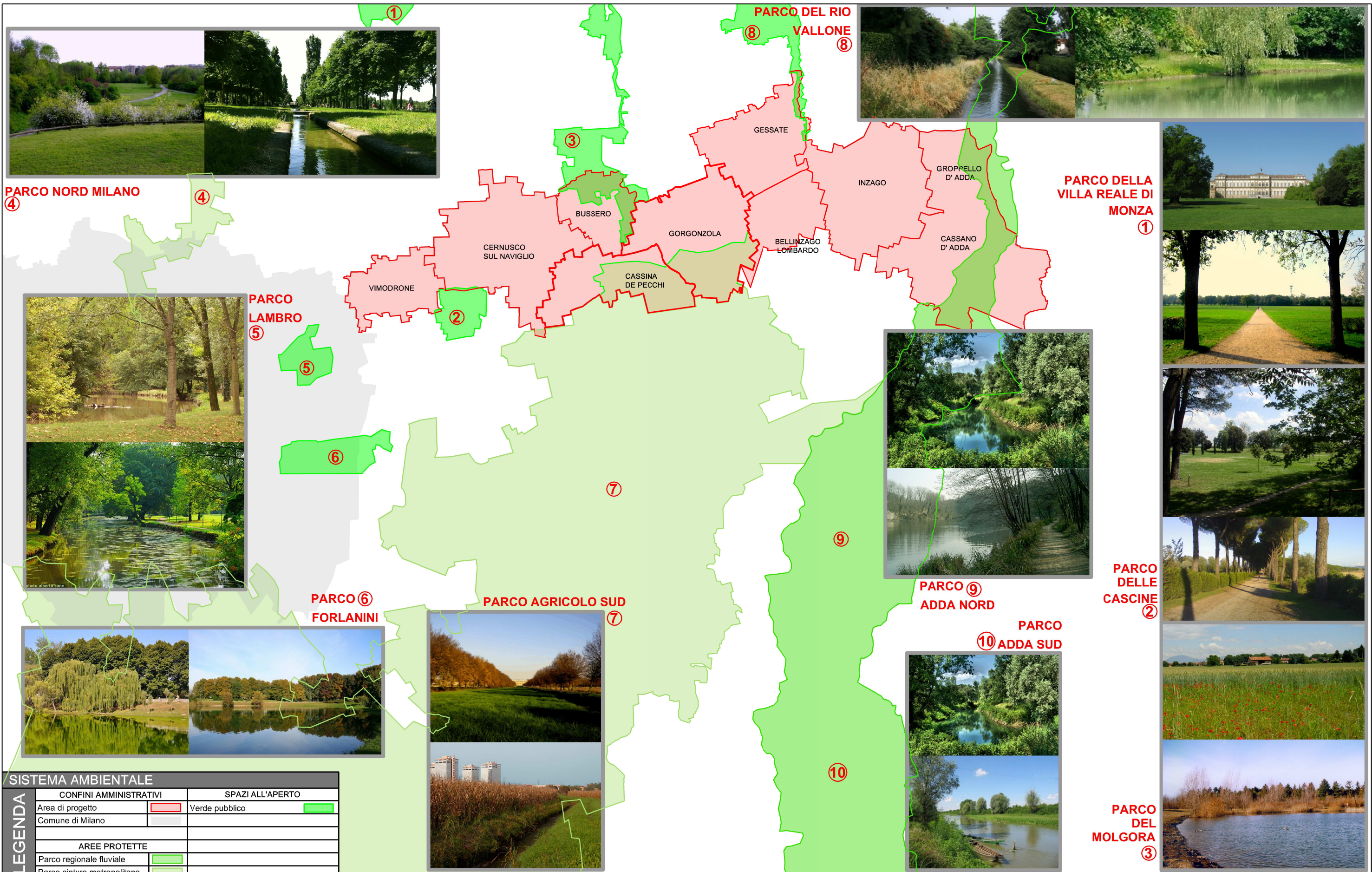
CAPITOLO 3.3 "ANALISI DEL SISTEMA AMBIENTALE"

## ANALISI DEL SISTEMA AMBIENTALE

TAVOLA N° **3.3a**

SCALA 1: 10.000

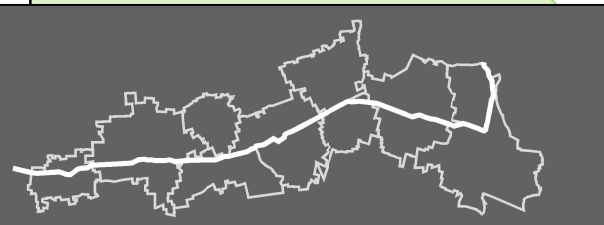




**SISTEMA AMBIENTALE**

LEGENDA	CONFINI AMMINISTRATIVI	SPAZI ALL'APERTO
	Area di progetto	<span style="color: red;">■</span>
Comune di Milano	<span style="color: grey;">■</span>	
AREE PROTETTE		
Parco regionale fluviale	<span style="color: lightgreen;">■</span>	
Parco cintura metropolitana	<span style="color: lightgreen;">■</span>	

**POLITECNICO DI MILANO**  
 FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'  
 CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA  
 PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA  
 Anno Accademico 2013-2014



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

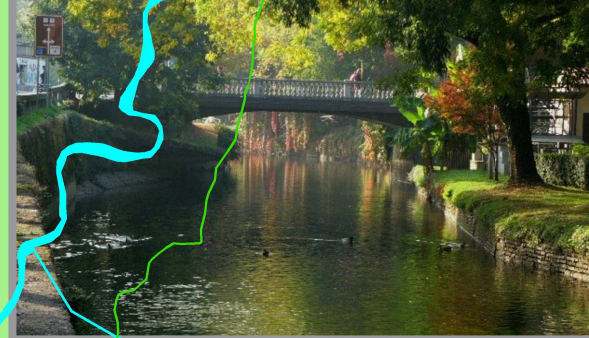
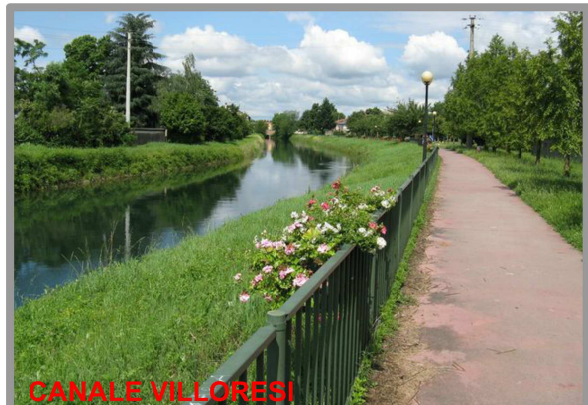
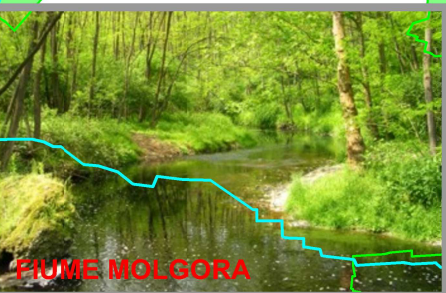
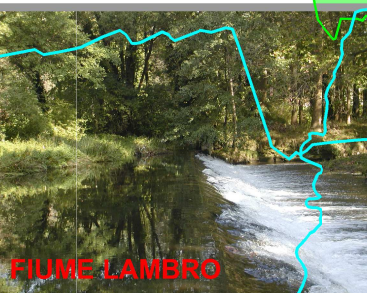
Studenti: Vergani Chiara 782162  
 Vergani Marta 786663  
 Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

CAPITOLO 3.3 "ANALISI DEL SISTEMA AMBIENTALE"

**ANALISI DEL SISTEMA AMBIENTALE**

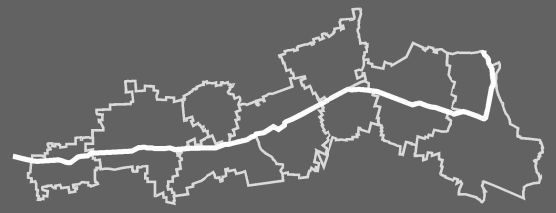
TAVOLA N° **3.3b**

SCALA 1: 10.000



**LEGENDA**

SISTEMA AMBIENTALE		SPAZI ALL'APERTO	
CONFINI AMMINISTRATIVI		Verde pubblico	
Area di progetto		Laghi artificiali	
Comune di Milano		Fiumi e corsi di acqua	
<b>AREE PROTETTE</b>			
Parco regionale fluviale			
Parco cintura metropolitana			



# LEGENDA SISTEMA INFRASTRUTTURALE

## POTENZIALITA'



Stazioni metropolitane, ferroviarie, aeroportuali: punti di connessione e apertura verso il contesto.

Punti di connessione e apertura del territorio della Martesana verso il contesto.

Principali punti di snodo infrastrutturale, che permettono il collegamento e la connessione dell'area verso il contesto.

Mobilità ciclabile esistente lungo il Naviglio Martesana e di attraversamento di alcuni comuni. 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.

## CRITICITA'

Viabilità collettiva: rete ferroviaria e metropolitana esistenti

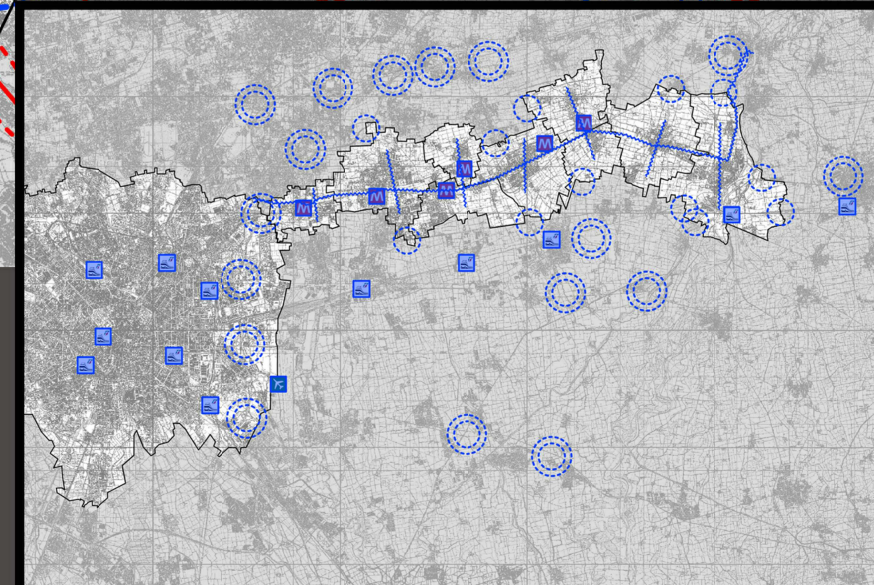
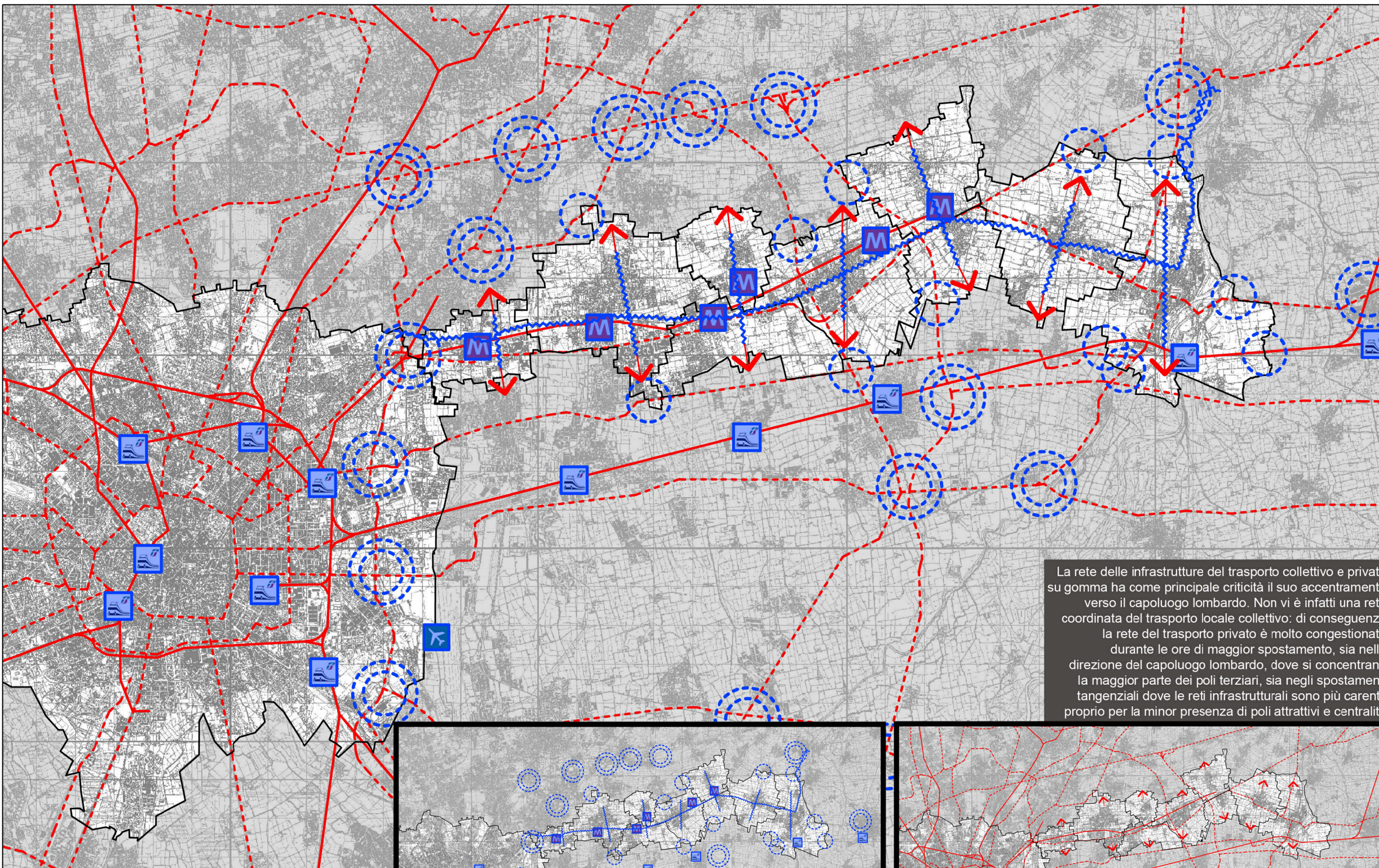
Viabilità privata esistente: autostrade, tangenziali, strade statali, strade provinciali, strade urbane.

Previsione di apertura al contesto del trasporto lento: ora carenza e mancanza di collegamenti tra le diverse reti ciclabili comunali.

Molti interventi, fatto salvo quello di riqualificazione dell'alzaia del Naviglio, portato a termine con successo negli anni '90, molti dei progetti realizzati si sono sviluppate solo a livello di singoli comuni o al più come accordo tra due amministrazioni.

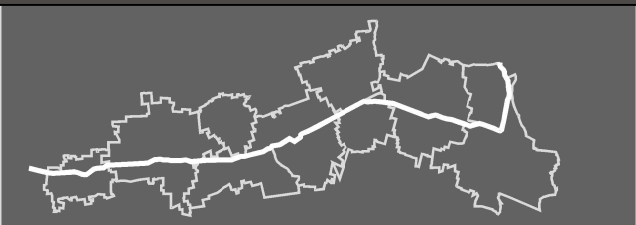
Tuttavia le trattative difficili tra le amministrazioni locali non coordinate da un piano collettivo con carattere prescrittivo non sempre hanno portato a esiti positivi e molto spesso le ciclabili esistenti non sono tra loro collegate rendendo impossibili, o molto difficoltosi gli spostamenti tra un comune e l'altro.

La rete delle infrastrutture del trasporto collettivo e privato su gomma ha 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.



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. In Martesana esistono già molti interventi di valorizzazione della mobilità lenta ciclo-pedonale che favorisce spostamenti più sostenibili e una qualità della vita migliore: tuttavia molti sono ancora oggi le reti che necessitano di un'urgente connessione, valorizzazione e ampliamento (soprattutto di collegamento tra i vari comuni).

**POLITECNICO DI MILANO**  
FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'  
CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA  
PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA  
Anno Accademico 2013-2014



**PROGETTI DI RIQUALIFICAZIONE E VALORIZZAZIONE TERRITORIALE IN MARTESANA: IPOTESI DI UN NUOVO STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO**  
Studenti: Vergani Chiara 782162  
Vergani Marta 786663  
Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

CAPITOLO 3.4 "CRITICITA' E POTENZIALITA'"  
**ANALISI DELLE CRITICITA' E DELLE POTENZIALITA'**  
(SISTEMA INFRASTRUTTURALE)

TAVOLA N° **3.4a**  
SCALA 1: 10.000


# LEGENDA

## SISTEMA INSEDIATIVO E DEI SERVIZI


### POTENZIALITA'

Il sistema dei servizi presenti nell'area della Martesana potrebbe essere maggiormente connesso verso Milano. 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.

 I servizi esistenti attualmente in Martesana

 I servizi esistenti in Martesana messi a sistema attraverso una linea di congiunzione ideale che ne indica una volontà di collaborazione connessione. Il sistema insediativo e dei servizi si caratterizza 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.

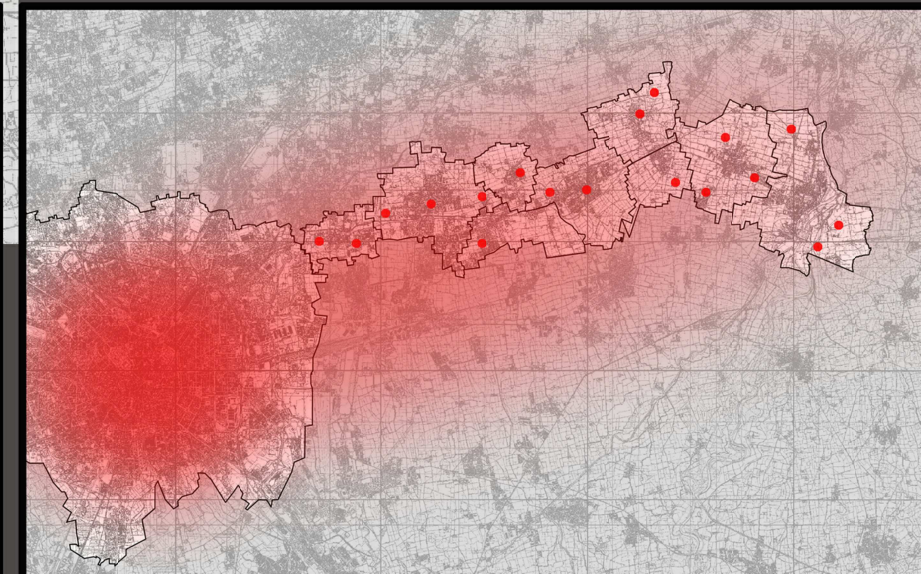
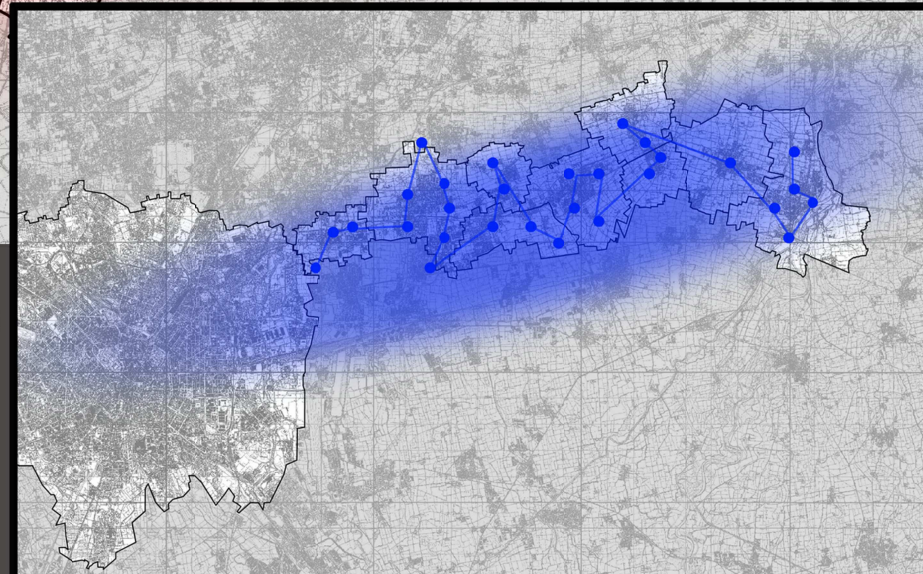
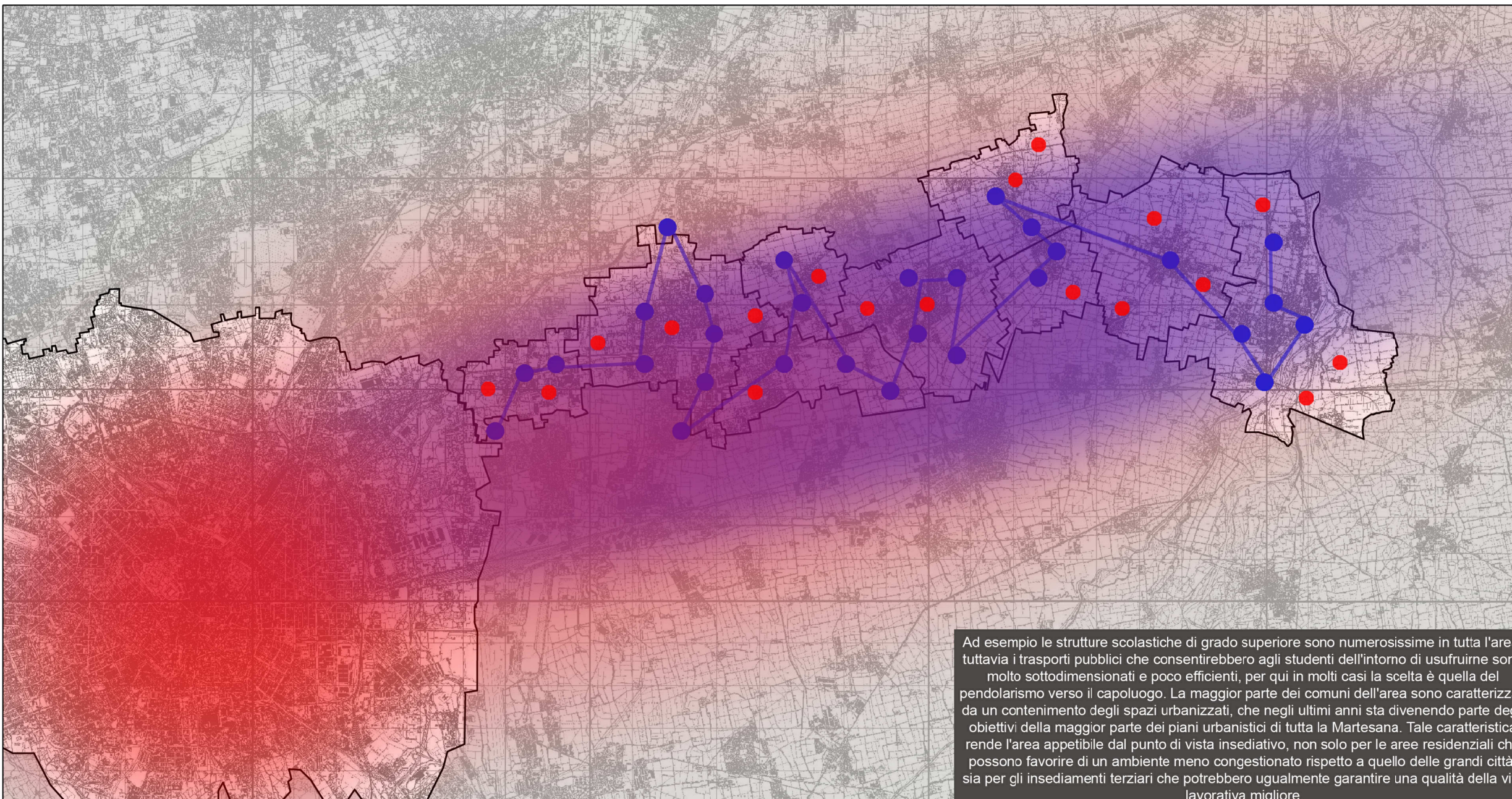
### CRITICITA'

 I servizi potrebbero essere implementati per creare una più fitta rete interconnessa sia in Martesana che con Milano.

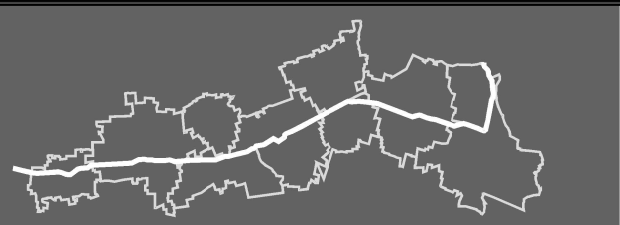
L'attuale sistema fa sì che la maggior parte dei servizi di cui si serve l'area si trovino nel capoluogo lombardo, e per la possibilità di raggiungerli più facilmente attraverso le infrastrutture sia del trasporto collettivo che privato che si accentrano verso la città.

I servizi esistenti attualmente a Milano potrebbero essere messi a sistema con quelli della Martesana: tale sistema è già parzialmente attivo, ma a causa principalmente di problemi di coordinamento e gestione dall'alto, non è in rete in modo efficiente, e le reti del trasporto pubblico e privato non sono sviluppate in questa direzione.

Ad esempio le strutture scolastiche di grado superiore sono numerosissime in tutta l'area, tuttavia i trasporti pubblici che consentirebbero agli studenti dell'intorno di usufruirne sono molto sottodimensionati e poco efficienti, per cui in molti casi la scelta è quella del pendolarismo verso il capoluogo. 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 favorire di un ambiente meno congestionato rispetto a quello delle grandi città, sia per gli insediamenti terziari che potrebbero ugualmente garantire una qualità della vita lavorativa migliore.



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. 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 sia del trasporto collettivo che privato che si accentrano verso la città.



# LEGENDA SISTEMA AMBIENTALE

## POTENZIALITA'

Fiumi, canali, corsi d'acqua esistenti in Martesana: elementi di memoria rurale e di valorizzazione e conservazione dell'identità storica, culturale, paesaggistica e sociale di questi luoghi.



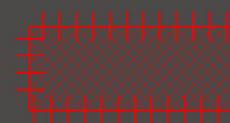
Aree verdi esistenti: verde pubblico, parchi regionali fluviali, parchi di cintura metropolitana.

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.).

## CRITICITA'

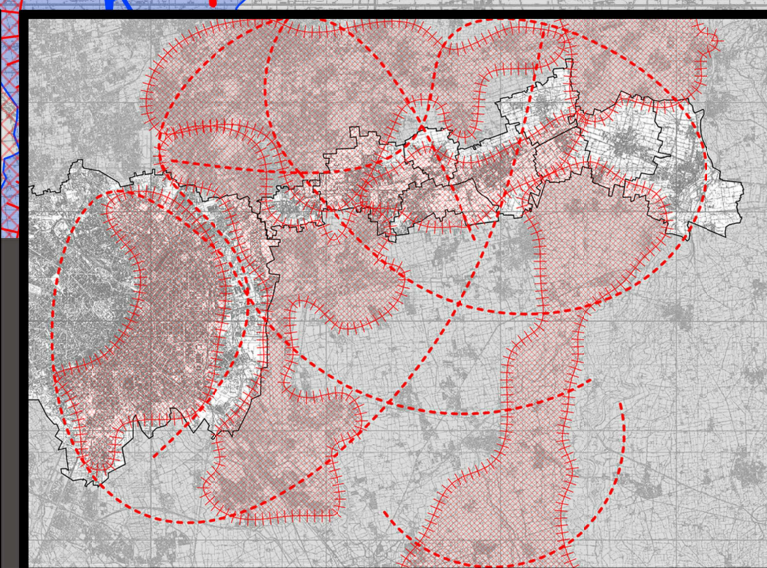
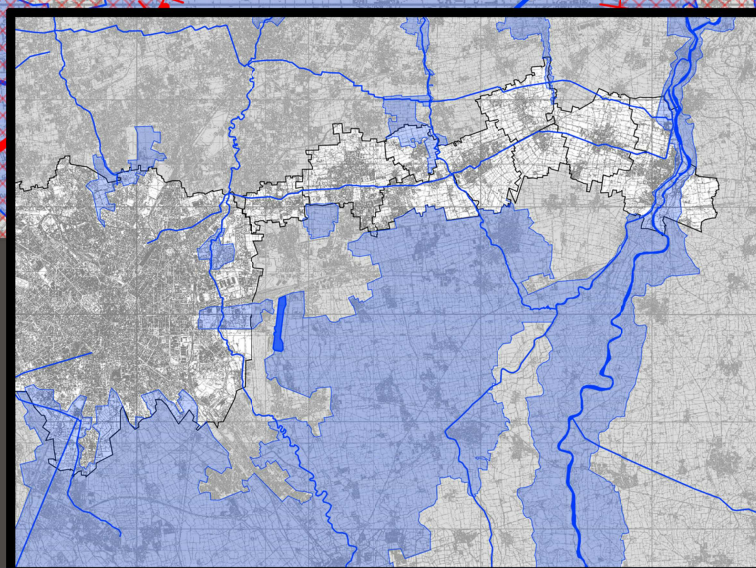
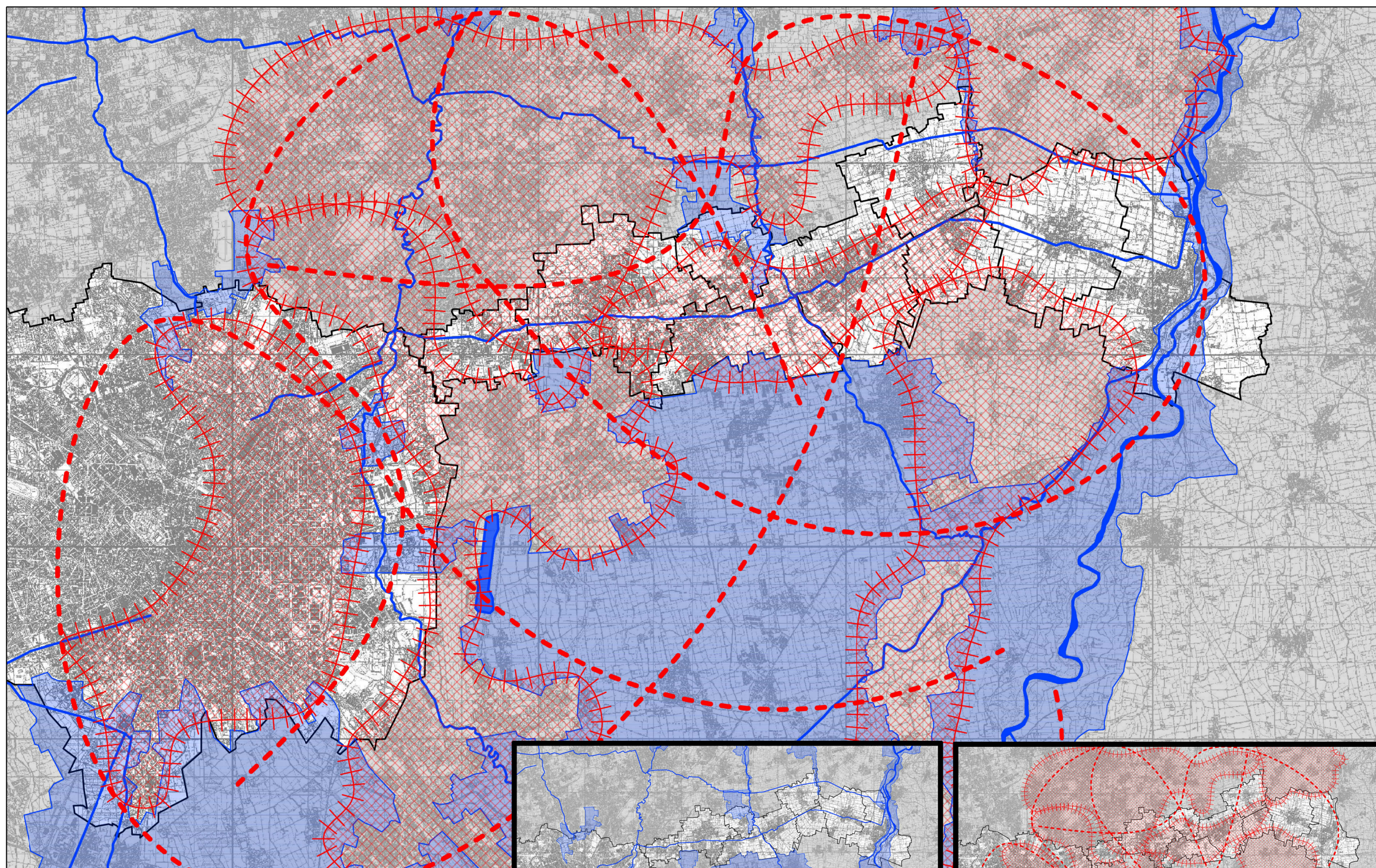


Le aree verdi esistenti sono slegate tra loro



Previsione di possibili aree verdi di congiunzione e connessione tra quelle già esistenti

Tali aree potrebbero essere 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 ciali all'interno di numerosi comuni dell'area, stanno nascendo, 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: non esiste alcuna prescrizione di carattere normativo che obblighi ogni comune a rispettare quest'idea ormai da tutti condivisa.

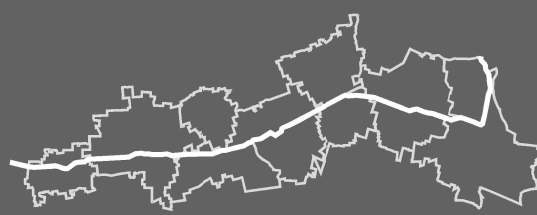


Partendo dalle analisi fatte sui diversi sistemi che compongono il territorio della Martesana abbiamo tentato di sintetizzare le criticità e le potenzialità presenti nell'area attraverso una serie di schemi cartografici.

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.



**POLITECNICO DI MILANO**  
FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'  
CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA  
PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA  
Anno Accademico 2013-2014



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

Studenti: Vergani Chiara 782162

Vergani Marta 786663

Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

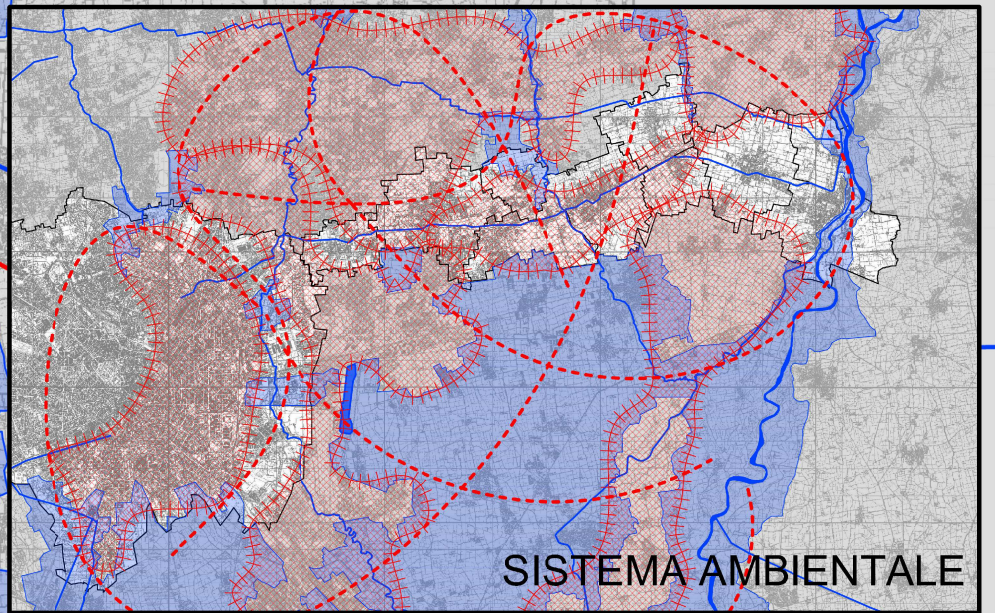
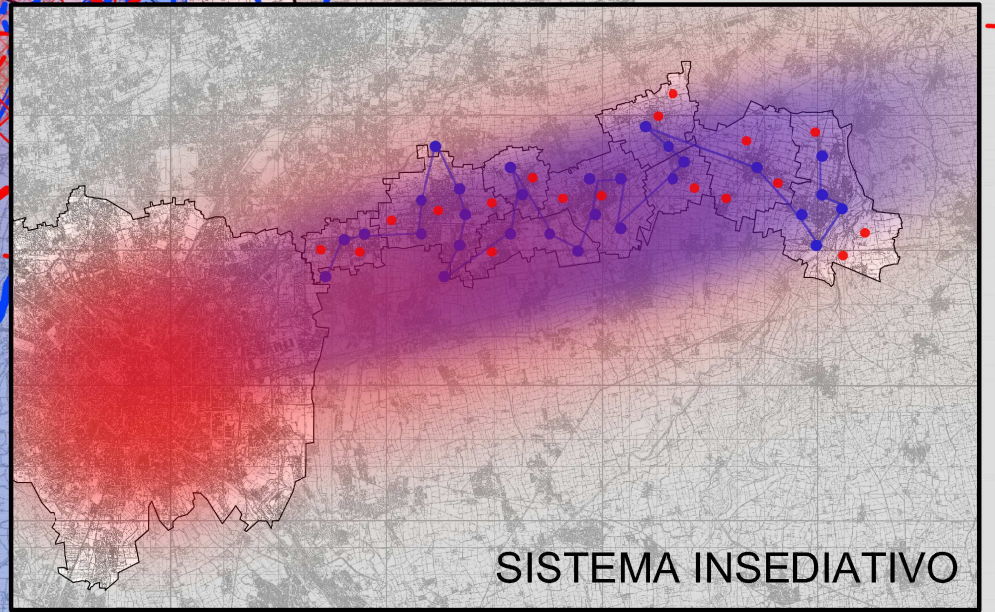
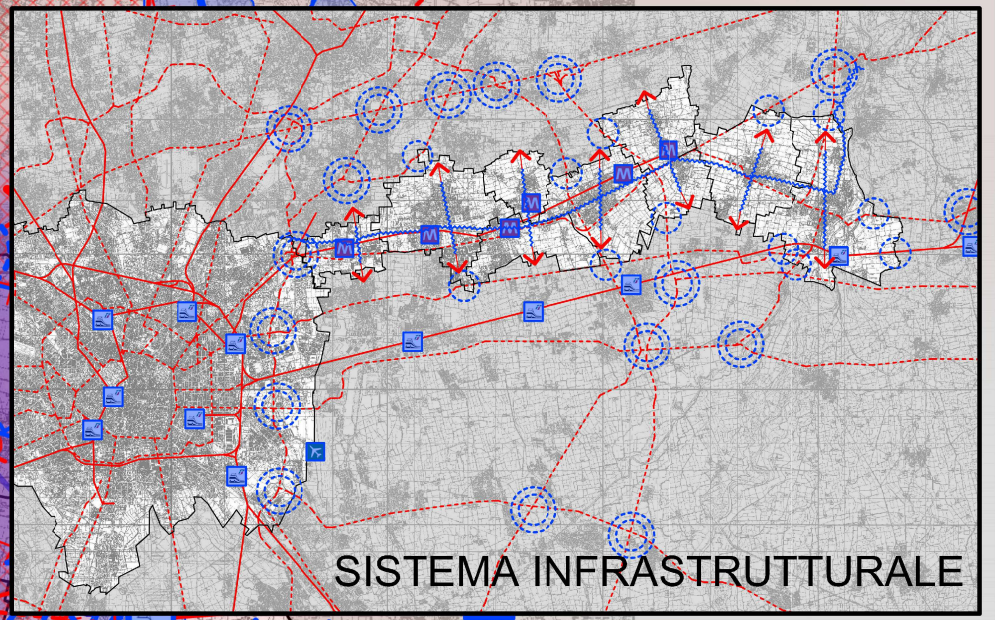
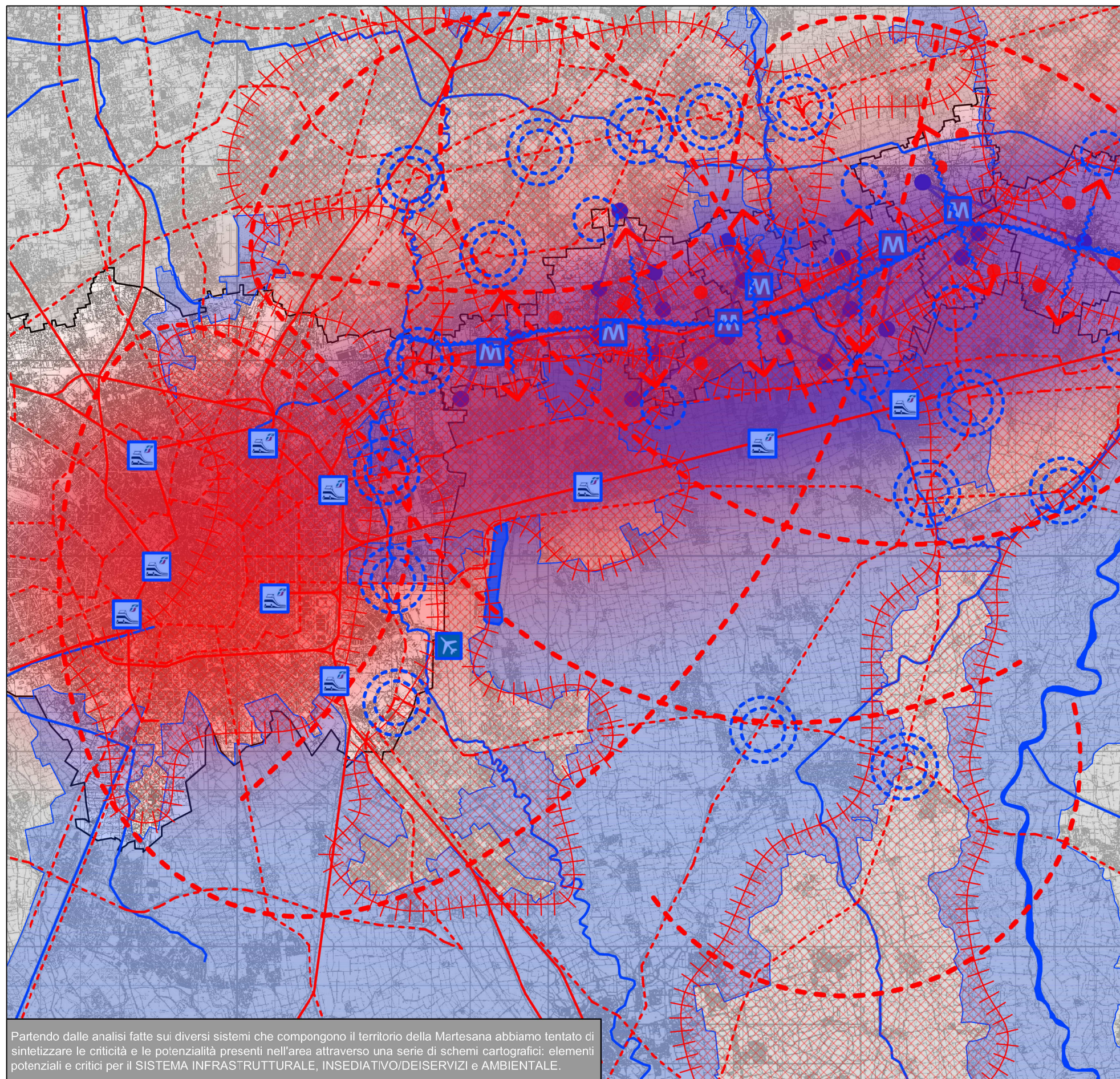
CAPITOLO 3.4 "CRITICITA' E POTENZIALITA'"

**ANALISI DELLE CRITICITA' E DELLE POTENZIALITA' (SISTEMA AMBIENTALE)**

TAVOLA N° **3.4c**

SCALA 1: 10.000

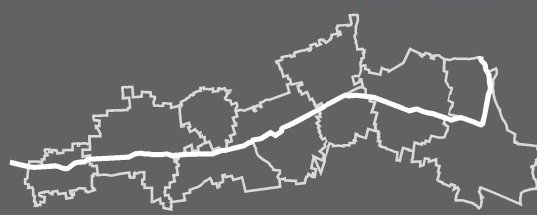




Partendo dalle analisi fatte sui diversi sistemi che compongono il territorio della Martesana abbiamo tentato di sintetizzare le criticità e le potenzialità presenti nell'area attraverso una serie di schemi cartografici: elementi potenziali e critici per il SISTEMA INFRASTRUTTURALE, INSEDIATIVO/DEISERVIZI e AMBIENTALE.



**POLITECNICO DI MILANO**  
 FACOLTA' DI ARCHITETTURA E SOCIETA'  
 CORSO DI LAUREA MAGISTRALE IN ARCHITETTURA  
 PROGETTAZIONE ARCHITETTONICA  
 Anno Accademico 2013-2014



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

Studenti: Vergani Chiara 782162  
 Vergani Marta 786663  
 Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

CAPITOLO 3.4 "CRITICITA' E POTENZIALITA'"

**ANALISI DELLE CRITICITA' E DELLE POTENZIALITA' (SISTEMA INFRASTRUTTURALE, INSEDIATIVO E DEI SERVIZI, AMBIENTALE)**

TAVOLA N° **3.4d**

SCALA 1: 10.000

