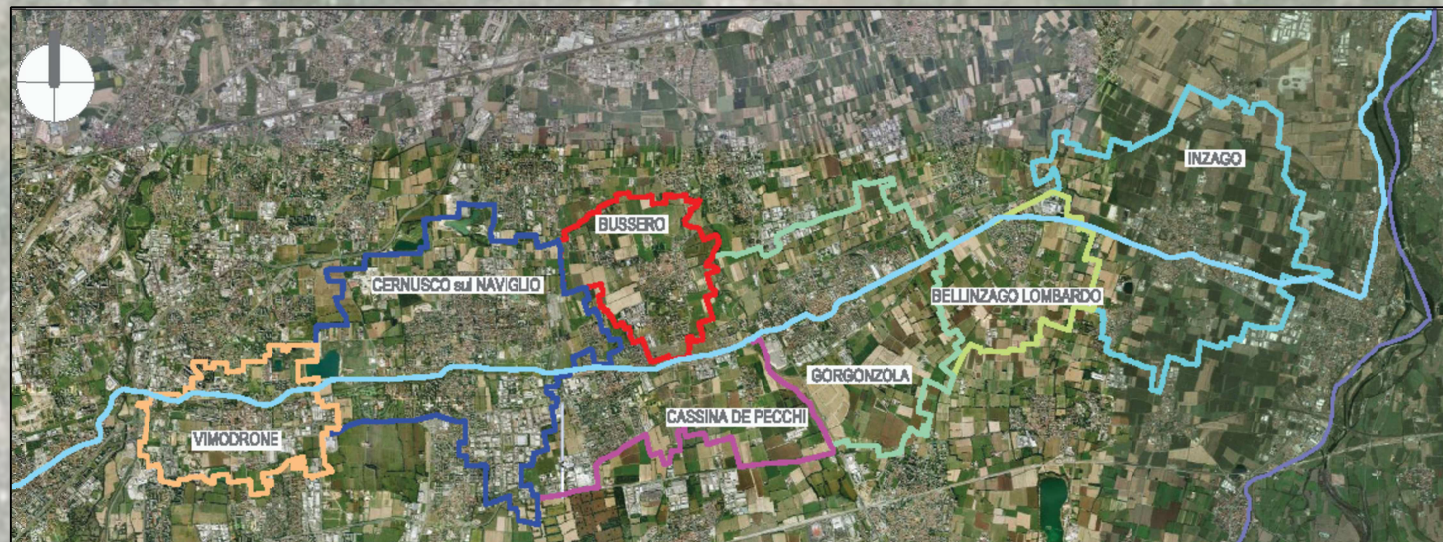


PROGETTO MARTESANA TERRA D'ACQUA E DI DELIZIE: coinvolge sette comuni per la formazione di un nuovo

distretto culturale della Martesana. Finanziato dalla Fondazione Cariplo; sviluppato da l'associazione Milano Metropoli Agenzia di Sviluppo, e Navigli Lombardi S.c.a.r.l.



RIFERIMENTO NORMATIVO:

Nel PTC, PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE l'obiettivo principale è la **sostenibilità** delle trasformazioni e dello **sviluppo** che interessano il territorio. Per ottenere questo obiettivo il piano territoriale segue cinque diverse sottocategorie: la compatibilità ecologica e paesistica ambientale delle trasformazioni; integrazione fra i sistemi insediativo e della mobilità; ricostruzione della rete ecologica provinciale; compattezza della forma urbana e innalzamento della qualità insediativa. Nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, l'area della Martesana che costeggia il naviglio è individuata come bellezza d'insieme con la presenza di numerosi beni di interesse artistico e storico.

DATI DI 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 scrl sono i due partner tecnici che supportano i Comuni nella realizzazione del progetto.
- 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.

OBBIETTIVI 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 DI 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 bikesharing 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.

"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**, si intende **conoscere il territorio e promuoverne la comprensione**. E' un processo partecipativo per la valorizzazione dell'area della martesana promosso del comune di Vimodrone, Bellinzago Lombardo, Bussero, Cassina de Pecchi, Cernusco sul Naviglio, Gorgonzola e Inzago. L'obiettivo di questo 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 di un Distretto culturale.

All'interno di questo progetto sono state individuate quattro aree di azione: **territorio, benessere sostenibile, cultura e turismo**. Per quanto riguarda il **territorio e il benessere sostenibile** sono previsti lavori di progettazione partecipata intercomunale; Per la **cultura** sono in progetto interventi di ristrutturazione, oltre ad installazione di urban arts lungo l'asta del Naviglio. Per quanto riguarda invece il **turismo** si pensa di istituire una serie di postazioni di bike-sharing, vicini alle stazioni della linea metropolitana; e la formazione di una serie di punti informativi.

Locandina per la presentazione al pubblico del progetto

nasce il distretto culturale MARTESANA TERRA D'ACQUA E DI DELIZIE

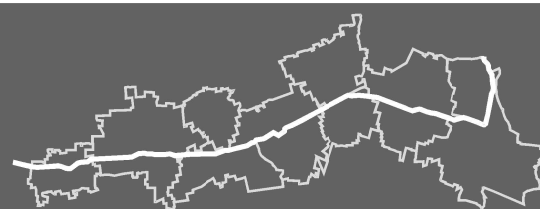
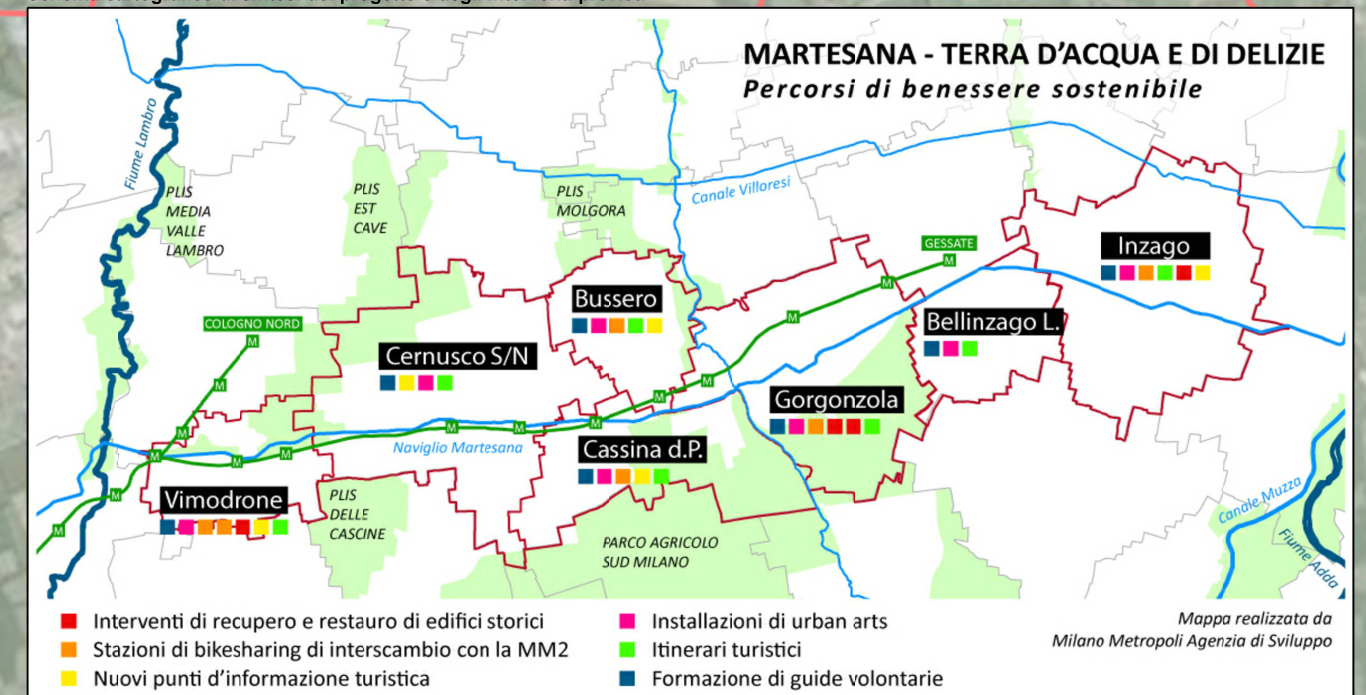
costruire la rete per valorizzare il patrimonio culturale e riscoprire la vocazione turistica



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



Schema cartografico di sintesi del progetto e degli interventi previsti



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

promosso dal comune di Melzo, coinvolge i comuni di Bellinzago Lombardo, Bussero, Cassano d'Adda, Cassina de Pecchi, Inzago, Liscate, Pozzuolo Martesana, Settala, Trucazzano, Vignate

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.



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.

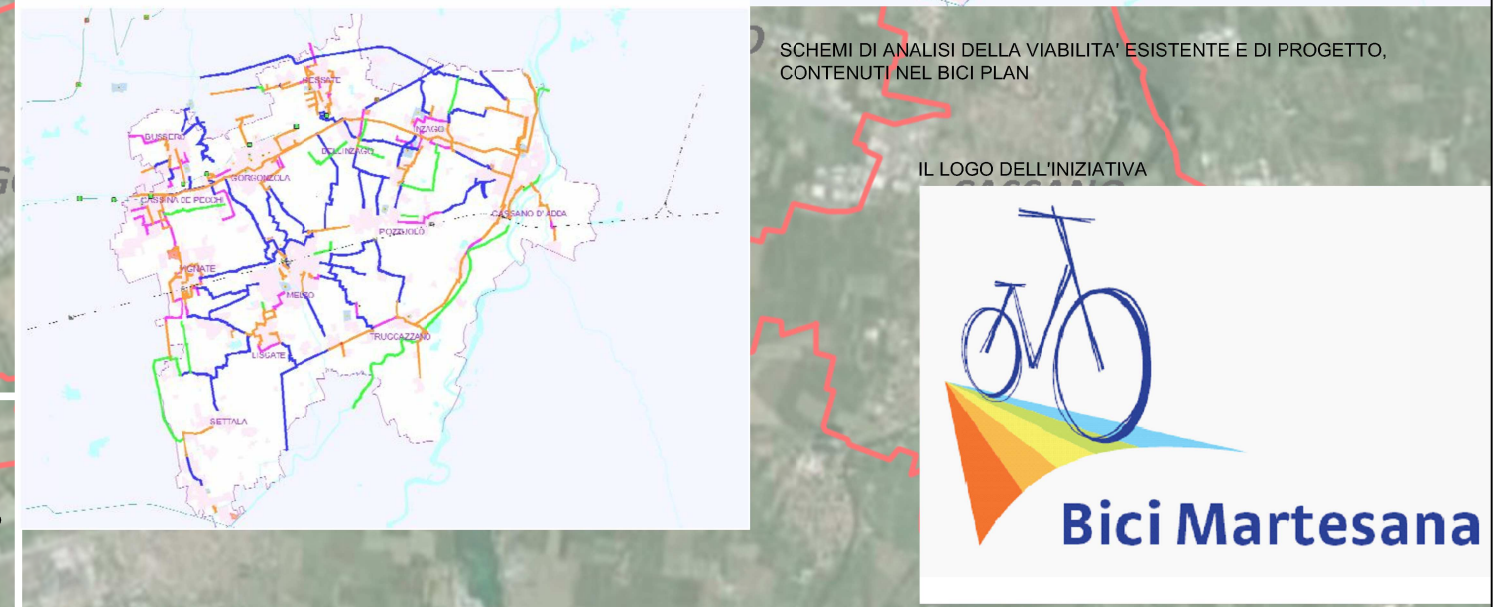
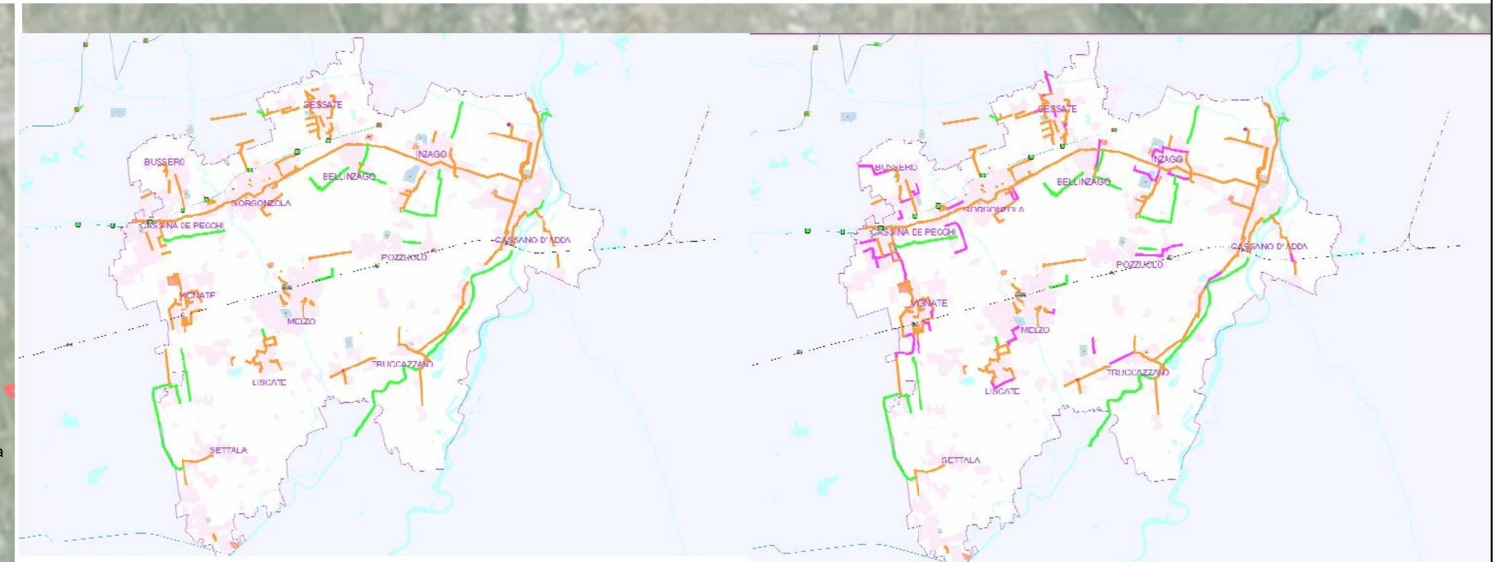
Uno degli aspetti fondamentali della progettazione è il coinvolgimento di tutte le amministrazioni comunali coinvolte nel processo attivo di definizione degli obiettivi e dei temi da affrontare.

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.
- Relazione Generale, Il progetto della rete, Bici Plan - Piano della Mobilità Ciclistica - Coordinamento Comuni Ciclabili della Martesana, Marzo 2007, pag.6

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.

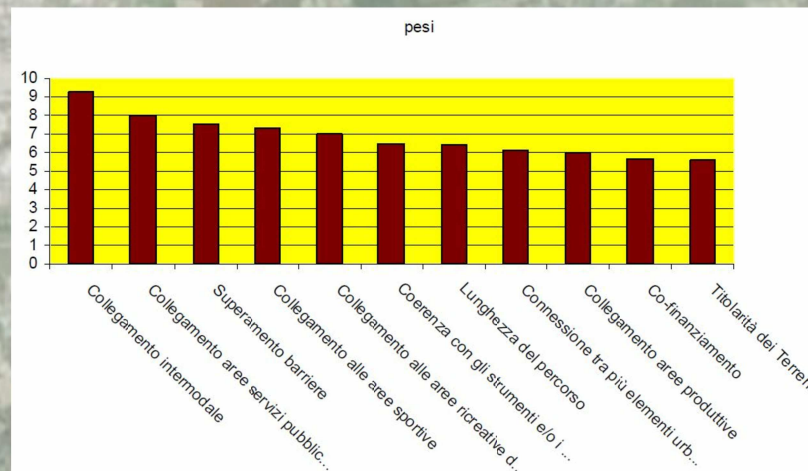
Sono stati inoltre organizzati diversi incontri pubblici per raccogliere indicazioni e suggerimenti da parte di tutti gli attori locali.



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 diversi 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 ad aree particolari. Nella relazione di sintesi del progetto Relazione Generale, Il progetto della rete, cit., pag.14 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.



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.

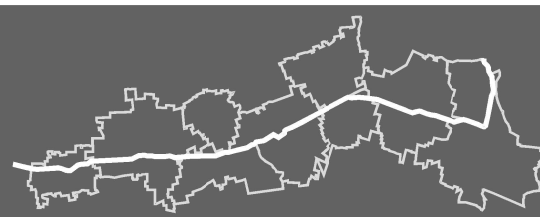
La stessa è stata quindi analizzata in modo più approfondito, definendo per ciascun percorso la tipologia, alcune sezioni tipo, una documentazione fotografica, le criticità, una prima stima dei costi di realizzazione.

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.



LA CICLABILE LUNGO L'ALZAIA DEL NAVIGLIO MARTESANA

L'INTERVENTO

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 stanziò 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 "Bicicletta" 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 dall'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.

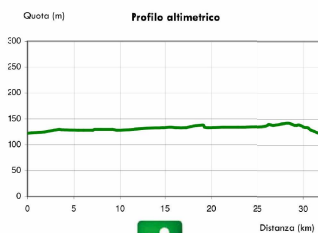
Lombardia in bicicletta - Itinerari

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 carracciose: 1%
Mulattiere e sentieri: 0%
Percorso ciclabile in sede propria: 74%
Segnalatica: 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.



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

IL TRACCIATO

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 strette, alle volte improvvisate ed inoltre non segnalate che risultano pericolose per la sicurezza degli utenti.
- Carenza, anche per distanze considerevoli, e 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. Elaborato di tesi, F. STUCCHI, Governo del territorio e mobilità sostenibile, cit. pagg 128-129

L'IDROVIA DELLA MARTESANA

La Provincia di Milano offre, per una migliore fruizione di questo percorso, un'audioguida, 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 segnavia con l'indicazione del nome della fermata e della lettera corrispondente. Via con l'indicazione del nome della fermata e della lettera corrispondente.

NM Idrovia del Martesana

da Milano a Trezzo sull'Adda **15 fermate, 36 chilometri, 15 narrazioni teatralizzate**

Come raggiungere capolinea e fermate

IN AUTO lungo l'autostrada A4 Milano-Venezia (raggiungibile da Milano con le tangenziali Est e Nord) si arriva al casello di Trezzo sull'Adda. La SS11 Milano-Brescia corre parallela al naviglio.

IN METROPOLITANA la linea MM2 (verde) in direzione Gessate corre parallela al Martesana con diverse fermate nei comuni attraversati dalla Ciclovía. Per il trasporto biciclette consultare www.atm-mi.it

IN TRENO con la linea ferroviaria Milano-Treviglio si raggiunge la stazione di Cassano d'Adda. Per il trasporto biciclette consultare www.trenitalia.com

1 Cassina de Pomm

2 Gorla

3 Carabattole

4 Gaggliolo

5 Villa Uboldo

6 Salto delle Scardole

7 Cava Gobbata

8 Cologno N.

9 Vimodrone

10 Cernusco s/N

11 Bussero

12 Gorgonzola

13 Gessate

14 Cava Gobbata

15 Cassano d'Adda

16 Passaggio Formaggi

17 Monasterolo

18 Borgo Antico

19 Ceppo dell'Adda

20 Cava Vinciana

21 Rudun

22 Adda Morta

23 Riviera di Vaprio

24 Incile

25 Trezzo sull'Adda

Legenda itinerario

- Strada asfaltata e argini
- Strada sterrata
- Pista ciclabile permanente
- Pista ciclabile stagionale
- Strada mulattiera
- Sentieri
- Itinerario alto dissesto

Regione Lombardia
Commercio, Turismo e Servizi

Base cartografica CT50 della Regione Lombardia Scala 1:50.000 Tom 500m
Copyright Regione Lombardia - Promozione attività turistica
turismo@regione.lombardia.it - www.turismo.regione.lombardia.it
elaborazione a cura di Itineraria - www.itineraria.eu - ultima revisione ottobre 2007

Lombardia in bicicletta
Il Naviglio Martesana
Mappa Ma-01

Regione Lombardia
Commercio, Turismo e Servizi

Base cartografica CT50 della Regione Lombardia Scala 1:50.000 Tom 500m
Copyright Regione Lombardia - Promozione attività turistica
turismo@regione.lombardia.it - www.turismo.regione.lombardia.it
elaborazione a cura di Itineraria - www.itineraria.eu - ultima revisione ottobre 2007

Lombardia in bicicletta
Il Naviglio Martesana
Mappa Ma-02

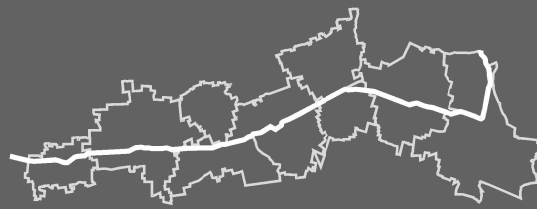
Regione Lombardia
Commercio, Turismo e Servizi

Base cartografica CT50 della Regione Lombardia Scala 1:50.000 Tom 500m
Copyright Regione Lombardia - Promozione attività turistica
turismo@regione.lombardia.it - www.turismo.regione.lombardia.it
elaborazione a cura di Itineraria - www.itineraria.eu - ultima revisione ottobre 2007

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 5.2.1 "SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI"

LA CICLABILE LUNGO L'ALZAIA DEL NAVIGLIO MARTESANA

TAVOLA N° **5.2.1.c**

RIQUALIFICAZIONE URBANA E TERRITORIALE DEGLI AMBITI PROSSIMI ALLE STAZIONI M2 LUNGO L'ASTA DEL MARTESANA

Workshop, Riqualificazione urbana e territoriale degli ambiti prossimi alle stazioni M2 lungo l'asta del Martesana, maggio 2009, a cura del Centro Studi PIM

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 presenze 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.

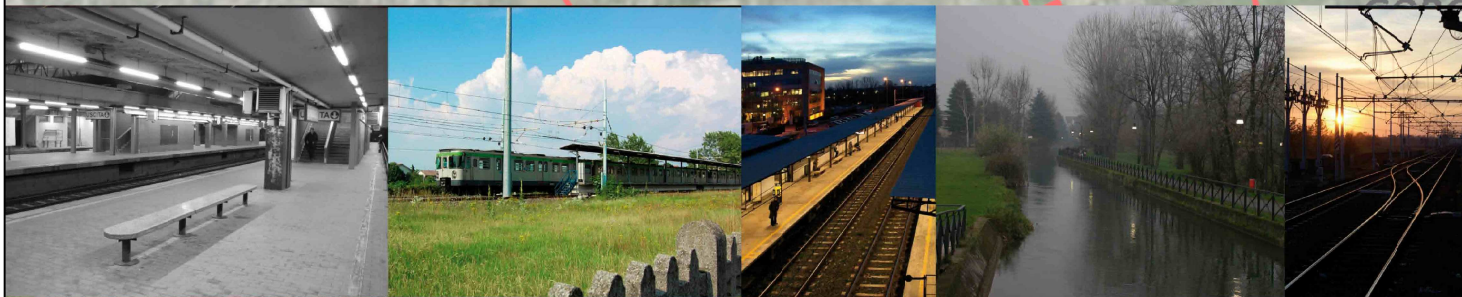
L'attività è stata articolata in due fasi.

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 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 individuali; 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).



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 563.565 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).

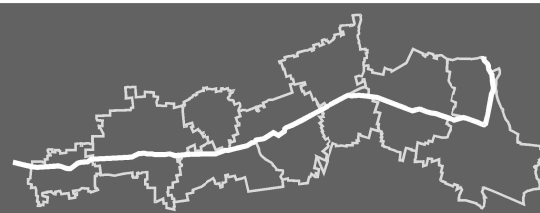
Una nota particolare merita l'area a nord della metropolitana ricadente nel Comune di Gorgonzola, con una superficie territoriale complessiva di circa 1.800.000 mq, destinata dal PRG non più vigente "zona D3 - Riserva territoriale" e inserita negli ambiti strategici di rilevanza sovra comunale dal PTCP vigente



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

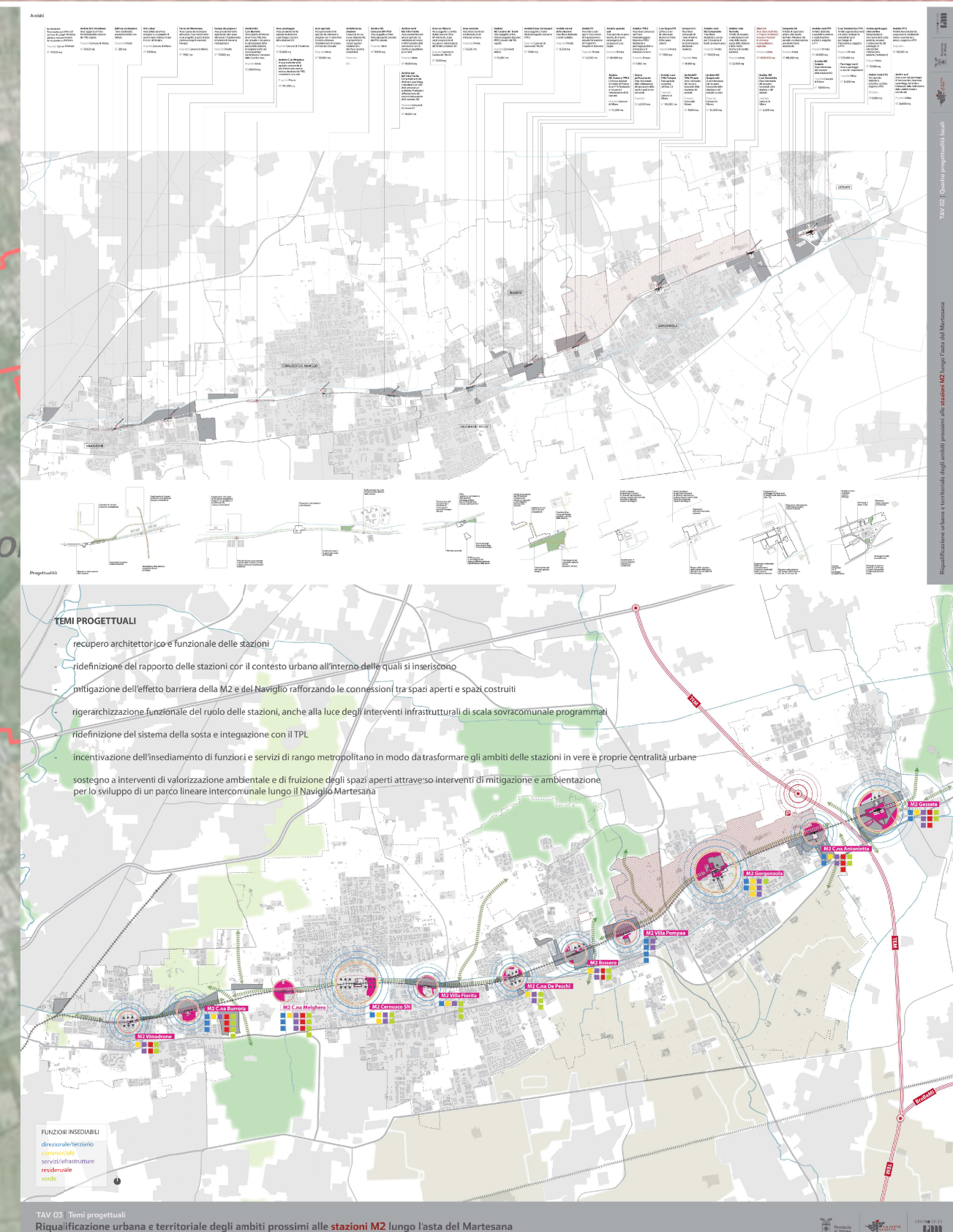
Vergani Marta 786663

Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

CAPITOLO 5.2.1 "SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI"

RIQUALIFICAZIONE DEGLI AMBITI PROSSIMI ALLE STAZIONI DELLA M2 -ASTA MARTESANA

TAVOLA N° 5.2.1.d



IL PARCO DELLA MARTESANA

progetto pilota contenuto nell'atlante dei progetti del Piano d'Area Adda-Martesana, Settembre 2006, a cura del DIAP (Politecnico di Milano)

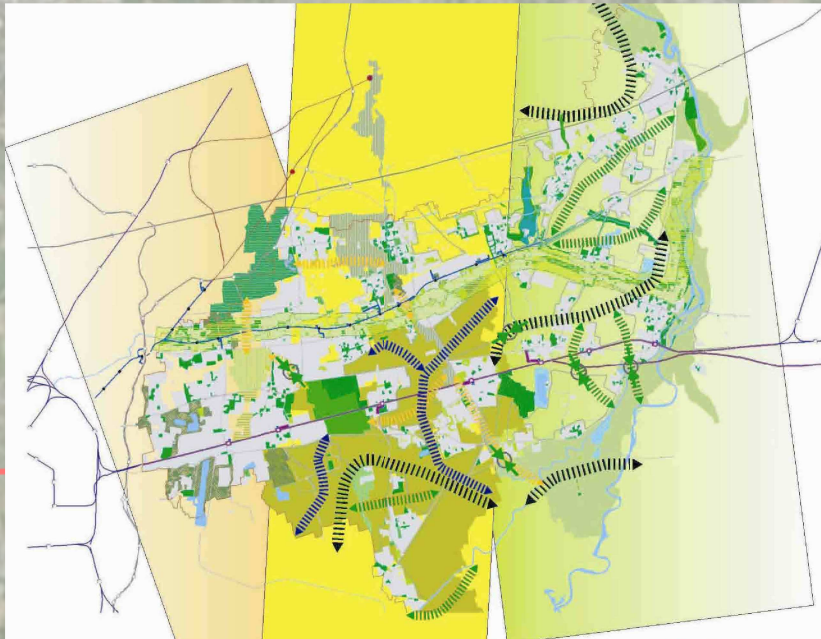
LA COSTRUZIONE DELLA RETE ECOLOGICA DEL PIANO D'AREA

Il Parco della Martesana è uno dei progetti pilota nati con il piano d'area Adda Martesana Piano d'Area Martesana Adda, Settembre 2006, DIAP dipartimento di architettura e pianificazione, Facoltà di Architettura e Società, Politecnico di Milano. 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. 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.

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 Villorosi, fiumi, rogge e canali che attraversano il territorio;
- _ gli specchi d'acqua;
- _ il verde comunitario di rilievo per l'intera area;
- _ 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.



Analisi percettiva del transito lungo l'ex statale della padana superiore. L'alternarsi disordinato dei landmark, dei centri abitati, delle aree industriali impedisce di comprendere i caratteri dei luoghi, declina 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.

IPOTESI OPERATIVE

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.

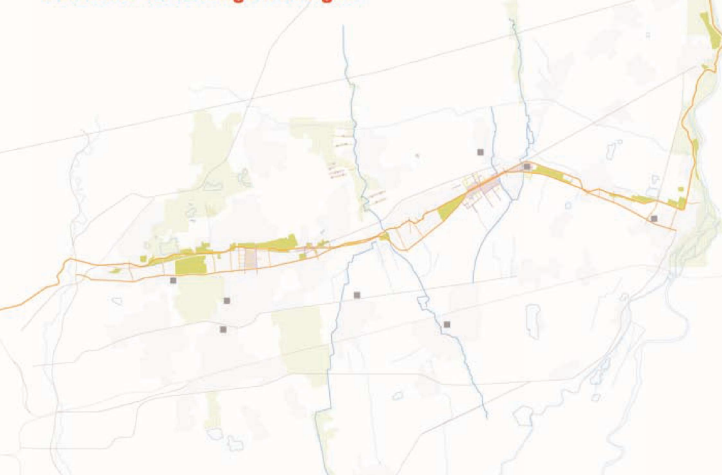
AZIONE 3: azione su base intercomunale

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.

il sistema verde lungo il naviglio

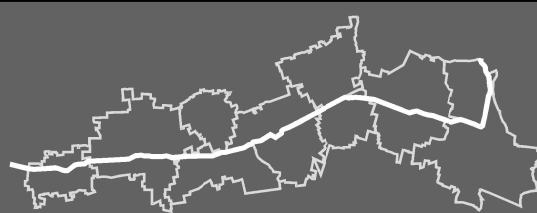


Il naviglio della Martesana è l'asse portante di una serie di spazi dedicati al verde pubblico che da Vimodrone a Cassano, disegnano già un sistema riconoscibile fortemente rafforzato dalla presenza della pista ciclabile più importante e più frequentata dell'est milanese

il sistema delle emergenze paesaggistiche



Il rilievo delle emergenze paesaggistiche disegna un territorio dotato di numerosi luoghi rilevanti. Le aree sottoposte 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



IL PROGETTO ABCD NEL PARCO ADDA NORD

promozione di un nuovo distretto bio-culturale

INQUADRAMENTO TERRITORIALE: IL PARCO ADDA NORD

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.

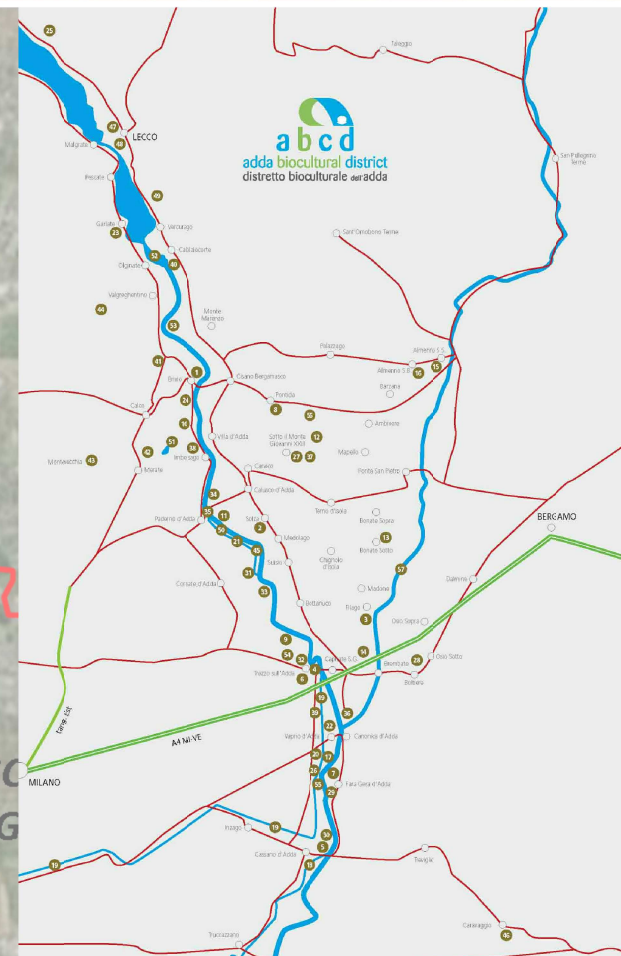
La sede del parco si trova all'interno di Villa Gina a Concesa, frazione del comune di Trezzo. Il Parco Adda Nord si sviluppa, lungo la Valle dell'Adda, per circa 54 Km seguendo la direzione nord-sud, dal Lago di Lecco fino a Truccazzano dove ha inizio il Parco dell'Adda Sud. Tutela un'area di circa 7.400 ettari.

L'Ente gestore 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 contatto 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 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 assegnate, 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.);
 - 3 l'intervento maggiormente significativo per il completamento della strategia di recupero di beni culturali rilevanti di proprietà pubblica, verso la costituzione di un "Sistema museale della Valle dell'Adda";
- 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(...).



CATALOGO TURISTICO DISTRETTO BIO-CULTURALE DELL'ADDA

www.visitadda.com

COPERTINA DEL CATALOGO TURISTICO PUBBLICATO DAL DISTRETTO BIO-CULTURALE DELL'ADDA

IL PROGETTO ABCd

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 ai territori e alle comunità locali.

Per rispondere a tali esigenze il Parco Adda Nord si pone quale Ente proponente di un Distretto Bio-Culturale (Dbc).

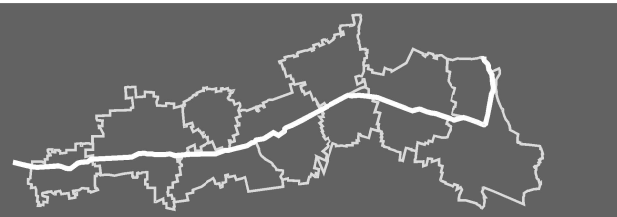
Il progetto prevede varie tipologie di intervento, per costruire e collegare gli ambiti culturali, formativi, ricreativi, didattici e imprenditoriali che formeranno il Distretto Bio-Culturale.

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	Costi totali progetto	€ 4.335.000
2	Risorse a disposizione	€ 3.535.000
3	Contributo di Fond. Cariplo	€ 800.000



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

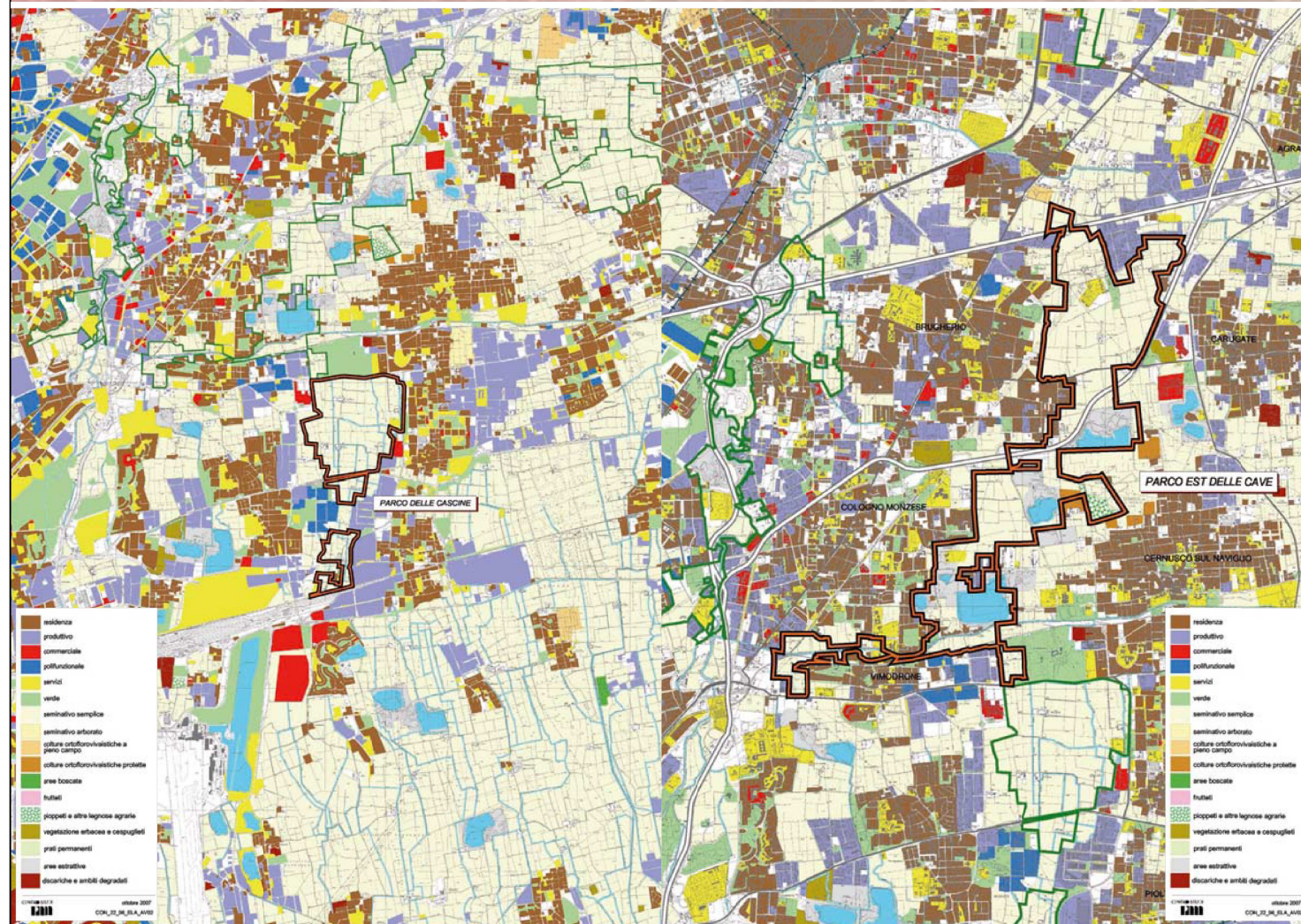
Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

CAPITOLO 5.2.1 "SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI"

IL PROGETTO ABCD NEL PARCO ADDA NORD

TAVOLA N° **5.2.1.f**

IL PARCO DELLE CASCINE E IL PARCO DELLE CAVE: ALLEANZA TRA I COMUNI DI PIOLTELLO E CERNUSCO SUL NAVIGLIO



ALLEANZA SULL'AMBIENTE

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”



IL PARCO DELLE CASCINE

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.

L'area, suddivisa tra diverse proprietà, 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, tipici elementi del paesaggio agricolo lombardo, sebbene ormai in disuso, oltre alla valorizzazione di elementi di pregio come le siepi e le fasce arboree-arbustive. Si tratta di un'area di circa 200 ettari ubicata tra la SP 103 Cassanese e la SS 11 Padana Superiore, al confine con i Comuni di Vimodrone, Cernusco sul Naviglio e Segrate.

All'interno del Parco erano presenti le cascine: Bareggiate, Chioso, Arzona, Saresina, Vallotta. Oggi permangono solo le Cascine Saresina e Arzona, con attività agricola e sportive in essere.

IL PARCO DELLE CAVE

La città di Cernusco sul Naviglio è situata nella zona a Nord-Est della città di Milano; occupa una superficie di 13,3 kmq, di cui circa 6,4 risultano urbanizzati.

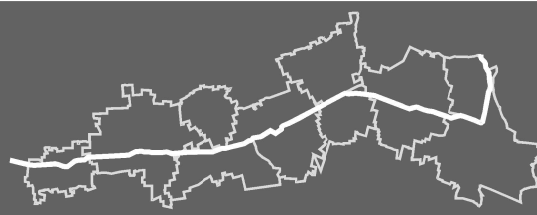
A Nord Ovest della città si trova un'ampia area non urbanizzata di circa 3,3 kmq; di questa fanno parte aree interessate dall'istituendo "parco locale di interesse sovracomunale" (PLIS) denominato "Parco Est delle Cave", per un'estensione inizialmente pari a 1,2 kmq, di cui, al momento, solo 300.000 mq risultano deliberati. L'ampliamento dell'area destinata al Parco fino alla consistenza prevista in origine costituisce uno degli obiettivi cui l'attuale Amministrazione comunale si è impegnata.

Superficie ettari 573 circa Descrizione: Lo sviluppo urbanistico ha ridotto il tessuto agrario a poche "isole" e modificato, se non cancellato, i segni del reticolo irriguo e della infrastrutturazione rurale. Vi, hanno trovato naturale insediamento numerose cave ancora attive.

Situazione: I Sindaci dei Comuni coinvolti hanno sottoscritto nel novembre 2006 il perimetro del Plis, Vimodrone completerà a breve l'iter con l'approvazione definitiva della variante urbanistica, Cernusco sul Naviglio aveva indicato un'area limitata come valore di avvio al processo di consolidamento dell'istituto del Parco.



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 5.2.1 "SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI"

IL PARCO DELLE CASCINE E IL PARCO DELLE CAVE: ALLEANZA TRA I COMUNI DI PIOLTELLO E CERNUSCO SUL NAVIGLIO

TAVOLA N° 5.2.1.g



IL PROGETTO BREBEMI

IL PROGETTO

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).

In considerazione di questi elementi si è deciso in primo luogo di portare le corsie del tratto Milano-Bergamo a 4 per senso di marcia più corsia di emergenza, ampliamento completato nel 2007. L'autostrada diretta consentirebbe all'automobilista un risparmio in termini di chilometri, dal momento che permetterebbe di evitare la deviazione verso nord per toccare Bergamo e la successiva discesa verso sud per Brescia o Milano. È da una dozzina d'anni che si parla della costruzione di un collegamento autostradale diretto tra le due città. Dal primo studio di prefattibilità (1996) si sono succeduti uno studio d'approfondimento, due studi di fattibilità (1999 e 2000) e infine un progetto preliminare, posto come base per la gara d'appalto. Dal 2001, anno di presentazione del progetto preliminare, al 2009, si è svolto l'iter autorizzativo. Dopo il parere positivo del Cipe e la conseguente delibera (2005), il progetto definitivo è stato approvato il 26 giugno 2009.

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

La BreBeMi è realizzata in finanza di progetto. Pertanto i costi di costruzione (1.420 milioni di €) sono a carico dei privati che recupereranno i costi attraverso i pedaggi. Attualmente è stato però stimato che il costo sarà molto più alto, arrivando alla ragguardevole cifra di 2.400 milioni di €.

Brebemi SpA ha per oggetto la progettazione, costruzione e gestione dell'opera.

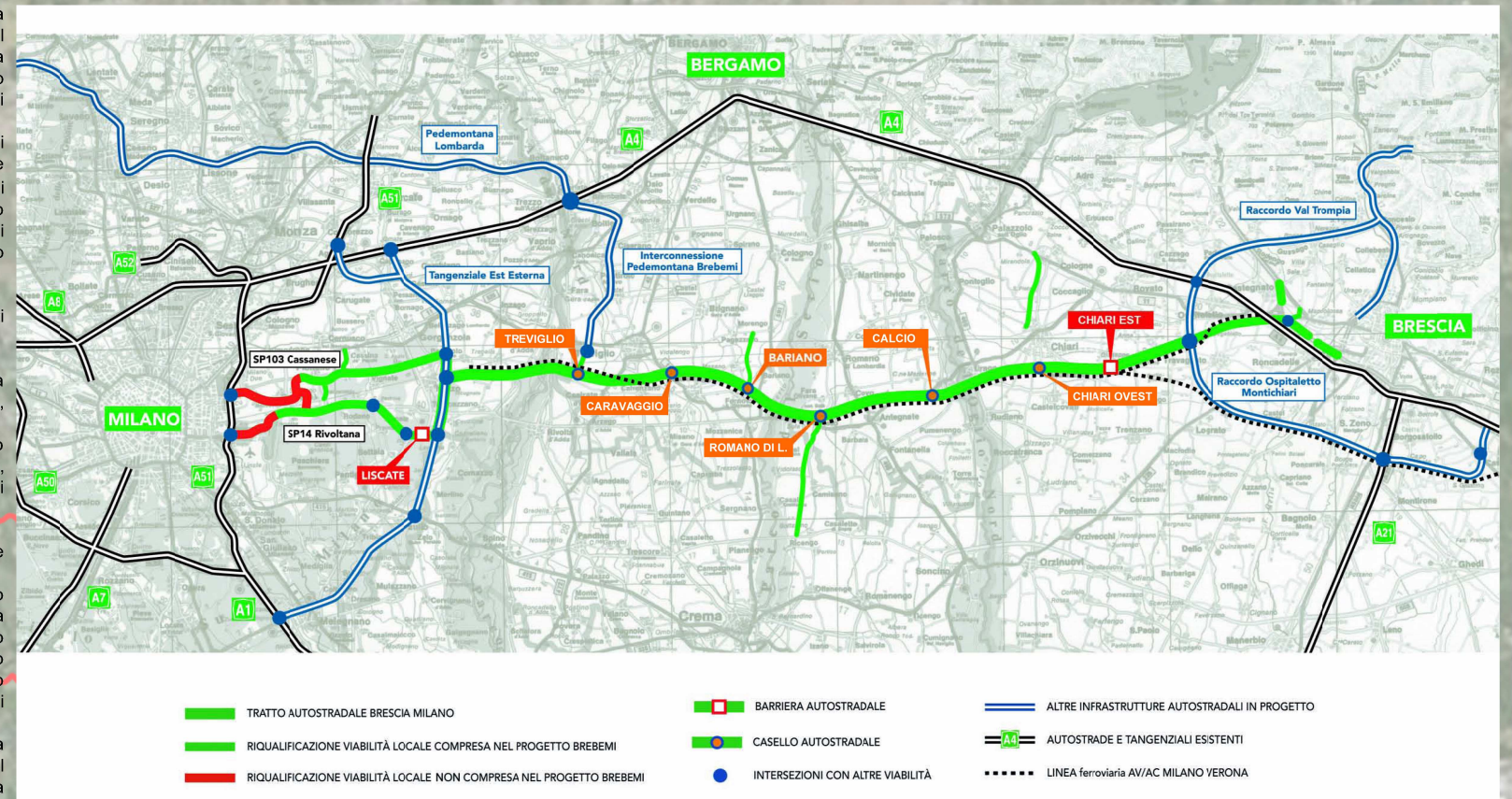
La società BreBeMi SpA è controllata all'89% da Autostrade Lombarde SpA. La società Autostrade Lombarde SpA ha come soci Autostrada Brescia-Verona-Vicenza-Padova, Autostrade Centropadane, Milano Serravalle - Milano Tangenziali, il colosso della public utility lombarda A2A, associazioni industriali, camere di commercio ed enti locali.

La società Concessioni Autostradali Lombarde (50% ANAS, 50% Infrastrutture Lombarde al 100% della regione Lombardia) ha per oggetto il monitoraggio dell'iter approvativo della Convenzione Unica di Concessione, il monitoraggio delle attività di Brebemi preliminari all'elaborazione del progetto definitivo, attività tecniche connesse all'accordo di Programma promosso da Regione Lombardia, rilascio/diniego attestazioni di compatibilità tecnica di interventi urbanistici in fascia di salvaguardia.

La mappa della BreBeMi (in rosa) con le attuali autostrade e con le future autostrade Pedemontana, Tangenziale Est Esterna di Milano e Raccordo Autostradale Ospitaletto-Montichiari

Considerando lo sviluppo dell'opera da est a ovest, l'imbocco della BreBeMi si situerà nei pressi della tangenziale sud di Brescia. Tuttavia, il primo tratto della nuova strada non avrà connotati autostradali, configurandosi piuttosto come una strada a circolazione libera e a carreggiata unica. L'opera non avrà caratteristiche autostradali in corrispondenza dei primi 8 km, vale a dire dallo sbocco sulla tangenziale bresciana fino all'interconnessione con il raccordo autostradale Ospitaletto (sulla A4) - Poncarale (sulla A21) - Montichiari Aeroporto, di prossima realizzazione. In ogni caso, gli 8 km in questione saranno costruiti in modo da essere predisposti a una futura conversione in opera autostradale, nell'eventualità di un aumento dei volumi di traffico. Il tratto compreso tra la tangenziale di Brescia e il nuovo raccordo Ospitaletto - Montichiari vedrà la realizzazione dei due svincoli di interconnessione con tali viabilità e di altri due uscite per permettere l'accesso alla viabilità locale.

Superato il futuro raccordo autostradale, sono previsti altri 6 km di strada senza pedaggio, stavolta con qualità autostradali, fino al raggiungimento della barriera di esazione situata nei pressi di Castrezzato, nella quale si può individuare la porta d'accesso all'autostrada propriamente detta. La BreBeMi, nel suo tratto a pedaggio, avrà sei svincoli di uscita, uno sviluppo di 42 km, tre viadotti (funzionali al guado dei fiumi Oglio, Serio e Adda) e una galleria (funzionale al superamento del Canale della Muzza). L'autostrada confluirà poi nella TEM - tangenziale est esterna di Milano.

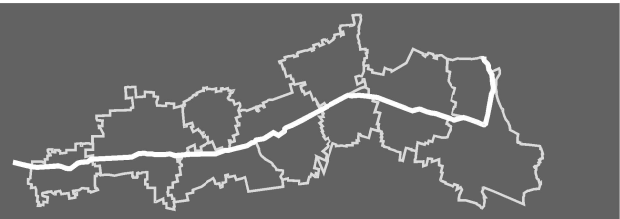


GLI INTERVENTI DI COMPENSAZIONE AMBIENTALE

Saranno numerosi gli interventi di inserimento ambientale pensati non come semplici misure di mitigazione o compensazione, ma come oggetti di valorizzazione nel 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 accorpere 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.



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 5.2.1 "SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI"
IL PROGETTO
BREBEMI

TAVOLA N° **5.2.1.h**

IL PROGETTO TEEM (TANGENZIALE EST ESTERNA DI MILANO)

IL PROGETTO

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 progetto di una tangenziale est parallela a quella già esistente affonda le proprie radici nella necessità di alleggerire quest'ultima dall'impressionante mole di traffico che grava su di essa. La TEM è stata altresì concepita come autostrada di raccordo tra le diverse viabilità del territorio, proponendosi quale asse viario di connessione tra la A4 (Milano-Venezia), la A51 (tangenziale Est), la Direttissima Milano-Brescia (BreBeMi) e la A1 (Milano-Bologna), nonché tra la SP 14 Rivoltana e la SP 103 Cassanese e la ex SS 415 Paullese. Il primo progetto preliminare, corredato dagli studi sull'impatto ambientale, è stato depositato presso la Regione Lombardia nel 2003. In seguito alle esternazioni positive dell'ente regionale, esso è passato all'esame delle province di Milano e Lodi e dei comuni interessati. Nel frattempo si è provveduto a fondare una società ad hoc (Società Tangenziali Esterne di Milano SpA) incaricata di guidare la gestazione della nuova infrastruttura e di svolgere un ruolo di direzione nella fase operativa. Anche su richiesta del Ministero dell'Ambiente, la società ha integrato e modificato il progetto di base, trasmettendolo all'ANAS aggiornato e accompagnato da un nuovo piano economico e finanziario. Nonostante la provincia di Milano e gran parte dei comuni avessero inizialmente espresso parere negativo (2005), grazie a incontri, mediazioni e modifiche del progetto originale si è giunti a un'intesa, che si è concretizzata nella sottoscrizione dell'accordo di programma (2007) da parte degli enti interessati. Persistono comunque molte perplessità da parte di diverse amministrazioni comunali, organizzazioni ambientaliste e partiti politici. I lavori sono iniziati l'11 giugno 2012 e finiranno nel 2015. La Società Tangenziali Esterne di Milano SpA è stata costituita nel febbraio del 2002, con un capitale sociale di 7 milioni di euro, con lo scopo di promuovere la progettazione e la costruzione della TEM e in generale delle tangenziali esterne del capoluogo lombardo. Il progetto preliminare prevede un costo di 1.578 milioni di € per la realizzazione dell'infrastruttura. L'investimento non richiede soldi pubblici in quanto l'opera sarà realizzata in finanza di progetto.

IL TRACCIATO

Procedendo da nord la Tangenziale Est Esterna originerà dal nodo di Agrate Brianza e si dirigerà verso sud-est, lambendo gli abitati di Caponago e Pessano con Bornago, dove sarà localizzato il primo svincolo. In questo primo settore la TEM correrà in trincea, con cinque gallerie artificiali necessarie al valico dei Canali Villoresi e della Martesana, della linea 2 della metropolitana e della SS 11. Superati Gessate e Bellinzago l'autostrada devierà in direzione sud, per andare a incontrare la BreBeMi nel territorio comunale di Pozzuolo Martesana. In questa seconda tratta, fino a Melzo, la TEM sarà in rilevato. Dopo Melzo, la tangenziale sarà realizzata a raso per la quasi totalità del suo sviluppo. Toccherà marginalmente la provincia di Lodi, nei comuni di Comazzo e Merlinò, per poi portarsi nuovamente in territorio milanese a Paullo, dove sorgerà lo svincolo di connessione con la statale Paullese. In seguito si atterrerà sul confine tra le due province interessando i comuni di Tribiano, Mulazzano, Casalmaiocco e Dresano (dove verrà realizzata una galleria di 650 metri). La TEM virerà poi verso sud-ovest, per interconnettersi con l'Autostrada del Sole all'altezza di Melegnano. È previsto un viadotto che oltrepasserà la A1, la Via Emilia e la ferrovia, infrastrutture che sono tutte allineate. La nuova tangenziale dovrebbe così sfociare nel territorio comunale di Cerro al Lambro, dove sarà posizionata la barriera terminale di esazione.

IL TRACCIATO

LE OPERE CONNESSE

IL TRASPORTO PUBBLICO

IL SISTEMA DEI PARCHI

I NUMERI DEL PROGETTO

- 32 km di autostrada**
3 corsie per senso di marcia + emergenza
- 3 interconnessioni con altre autostrade**
A4 (To-Ve) - BreBeMi - A1 (Mi-Bo)
- 6 caselli**
Pessano con Bornago, Gessate, Pozzuolo Martesana, Uscate, Paullo, Vizzolo Predabissi
- 70 mila veicoli di traffico medio giornaliero**
- 38 km di strade connesse di nuova realizzazione**
- 15 km di strade esistenti da riqualificare**

I PROGETTI SPECIALI AMBIENTALI DI COMPENSAZIONE E PROPOSTE DI MITIGAZIONI

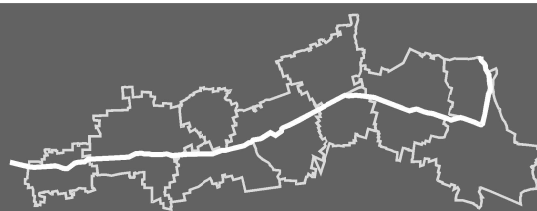
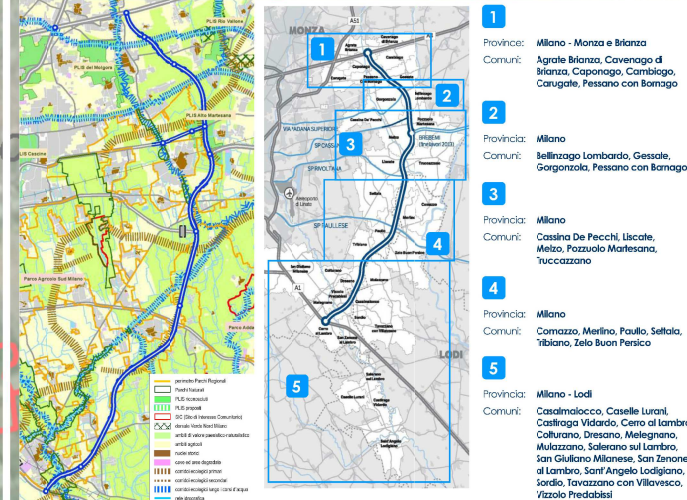
In alcuni ambiti saranno realizzati Progetti Speciali Ambientali (PSA) di mitigazione e compensazione ambientale, con lo scopo di meglio caratterizzare e qualificare l'impegno che la Società intende sostenere per quanto riguarda l'ambiente.

I Progetti Speciali Ambientali previsti sono i seguenti:

1. Progetto Molgora - Villoresi
2. Progetto Martesana
3. Progetto Muzza - San Biagio di Rossate
4. Progetto Cavo Marocco - Cologno
5. Progetto Lambro - Melegnano
6. Progetto Lambro - Rocca Brivio
7. Progetto Addetta - Balbian

Tutta l'attività di progettazione di tangenziale Esterna, 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 infrastruttura e ambiente. Lungo tutto l'asse autostradale sono previsti interventi e opere di mitigazione degli impatti di inquinamento acustico, intrusione visiva, 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 perché la nuova arteria stradale non sia una sorta di cesura nel territorio. Con questi progetti la TEM si configura come un'opera rispettosa dell'ambiente e la Concessionaria come un partner per lo sviluppo e la valorizzazione di un territorio in forte trasformazione, un territorio che ha degli indubbi valori e potenzialità di sviluppo. Oggi è un territorio estremamente delicato per effetto delle dinamiche di sviluppo ed espansione dell'area metropolitana: decentramento delle funzioni dell'abitare e delle attività del settore del commercio e della logistica. «Sarà decisivo, conclude Minotti - l'impegno delle Province e dei Comuni per accompagnare la realizzazione dell'autostrada con adeguate politiche urbanistiche, che sappiano governare gli effetti indotti dall'inserimento Progetto Lambro - Rocca Brivio dell'infrastruttura e valorizzare il territorio secondo un progetto comune di attenzione al paesaggio e all'ambiente evitando sviluppi insediativi (naturalmente conseguenti alla nuova accessibilità) disordinati e tali da compromettere ulteriormente le risorse ambientali e paesaggistiche».

LA CARTA DI IMPATTO PAESISTICO



CICLABILE DI COLLEGAMENTO TRA NAVIGLIO E PARCO SUD

PROPOSTA-PROGETTO DELL'ASSOCIAZIONE ASTROV

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). Si resta dunque in attesa di conoscere le determinazioni che codesti Enti vorranno adottare, al fine di informarne tempestivamente i firmatari della petizione.

IL PROGETTO DI COMPENSAZIONE TEEM

Il consigliere d'amministrazione con delega alle Relazioni istituzionali e ai Rapporti con il territorio Stefano Maullu e il direttore tecnico Luciano Minotti sono intervenuti 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, 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.

La costruzione dell'infrastruttura-verde Melzo-Gorgonzola verrà finanziata da TE 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 (33 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 garantendo alle Province di Milano, Lodi e Monza-Brianza anche quel potenziamento della mobilità dolce auspicato da quattro milioni di residenti. Di questo processo si 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.

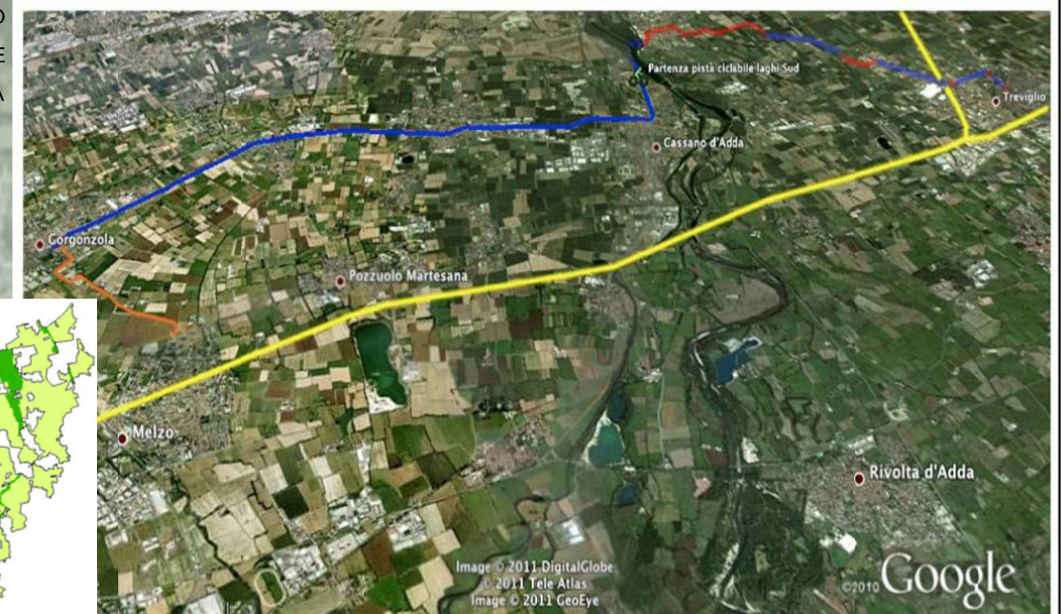
IL TRACCIATO

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.

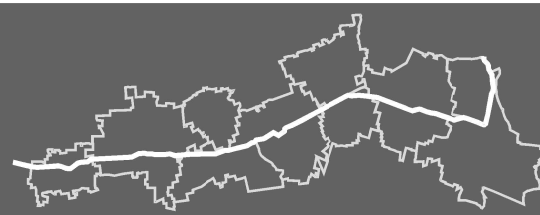


IN ARANCIONE IL TRACCIATO COMPLETO DELLA NUOVA CICLABILE TRA MELZO E GORGONZOLA

SCHEMA SULLA CONFORMAZIONE DEL PARCO AGRICOLO SUD



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 5.2.1 "SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI"

CICLABILE DI COLLEGAMENTO
TRA NAVIGLIO E PARCO SUD

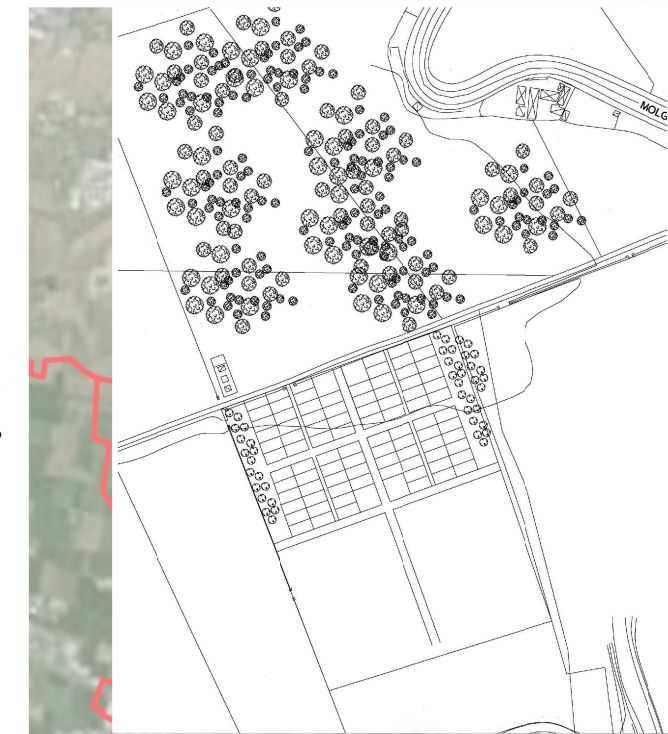
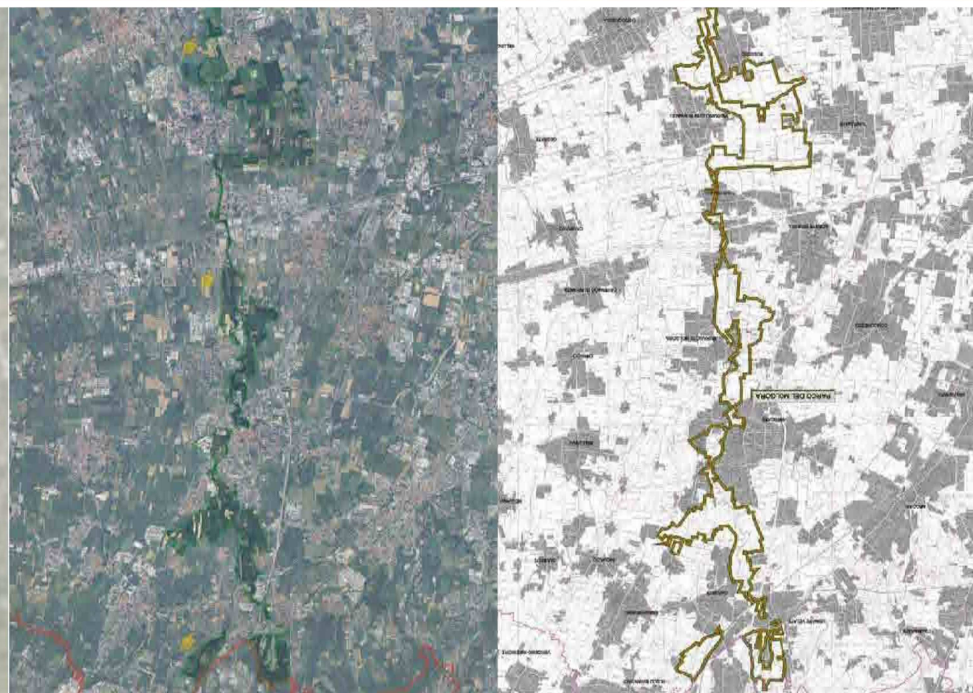
TAVOLA N° 5.2.1.L



BUSSERO: ORTI URBANI E FORESTAZIONE, PORTA D'ACCESSO AL PARCO DEL MOLGORA

RIFERIMENTI NORMATIVI: IL PLIS DEL MOLGORA

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 sovracomunale. 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.



IL PROGETTO DEGLI ORTI URBANI

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 canale 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 elietermico al fine di contenere le ombre proiettate dalla 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 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.

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'aggiunta 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.

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 nuove di 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.

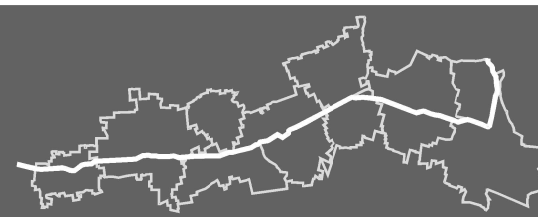
Per completare tale intervento il comune prevede in un terreno a sud, in adiacenza con i precedenti interventi, anche la realizzazione di orti e di una parte di parco attrezzato per la cittadinanza. Questi interventi favorirebbero la fruizione della zona e la sua conoscenza da parte di un'ampia fascia 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.

OBBIETTIVI E FINALITÀ

Nel loro complesso questi interventi seguono la direzione indicata dal PLIS del Parco del Molgora, valorizzando e integrando gli spetti 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.



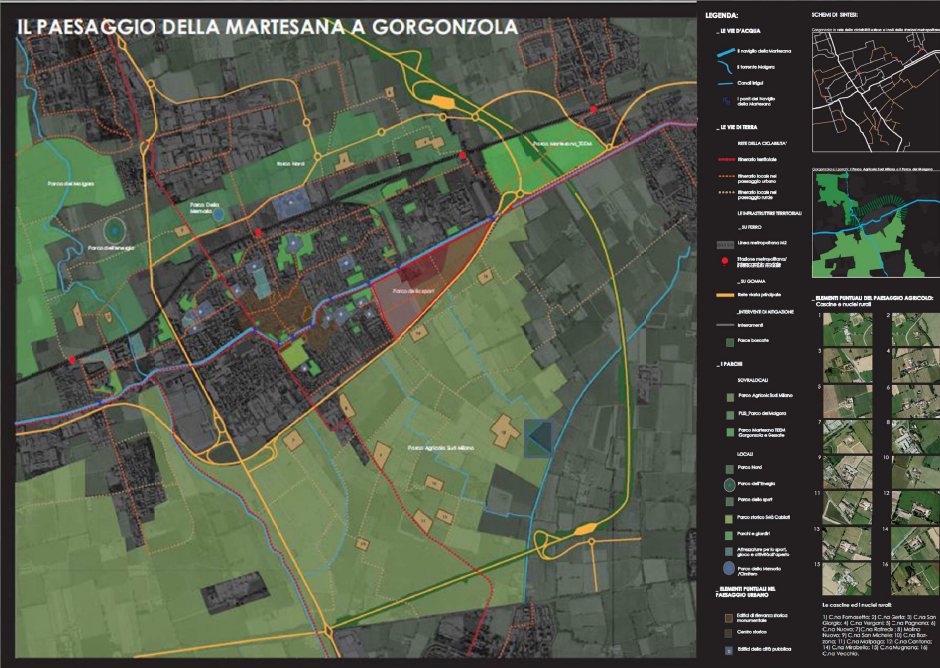
ORTI A GORGONZOLA: VALORIZZAZIONE DELL'AGRICOLTURA (via Mattei orti urbani e Cascina Pagnana)

INQUADRAMENTO TERRITORIALE: IL PAESAGGIO DELLA MARTESANA A GORGONZOLA

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*. Documento di Piano, Relazioni e Criteri Attuativi, PGT Comune di Gorgonzola, 2011, pag. 43

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 (orti, cascine, strutture rurali sia attive che non).
- Il paesaggio degli insediamenti storici.



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 a fatto si 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*. Documento di Piano, Relazione e Criteri Attuativi, PGT Comune di Gorgonzola, 2011, pag. 44

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.

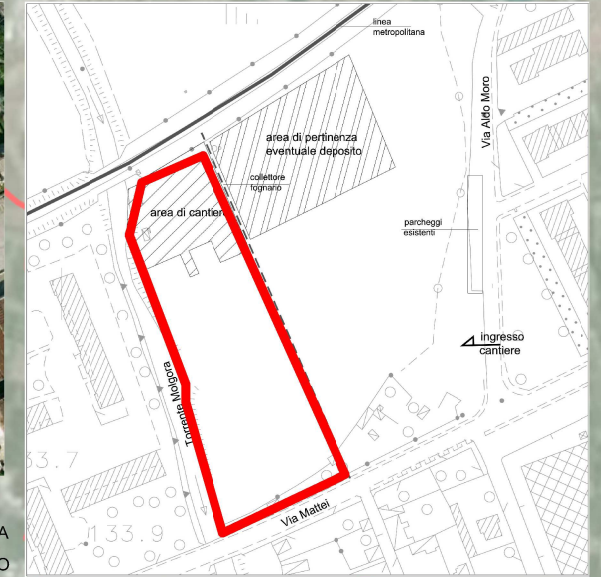
Il Comune di Gorgonzola è infatti già compreso nel Parco Agricolo Sud, che abbraccia a quasi tutto il semicerchio meridionale della Provincia di Milano ed è caratterizzato dalla tipologia della pianura irrigua milanese, particolarmente adatta all'insediamento dell'agricoltura.

ORTI URBANI IN VIA MATTEI

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 familiari.



VISTA AREA DELL'AREA DEGLI ORTI SOCIALI DI VIA MATTEI



L'AREA DI INTERVENTO: PLANIMETRIA DELL'AREA DI PROGETTO, EVIDENZIATA IN ROSSO

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. Il terreno, attualmente ad uso agricolo, è di proprietà del Comune di Gorgonzola e si trova in 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.

L'ORTO SOLIDALE: CASCINA PAGNANA, localizzata a nord di Gorgonzola.



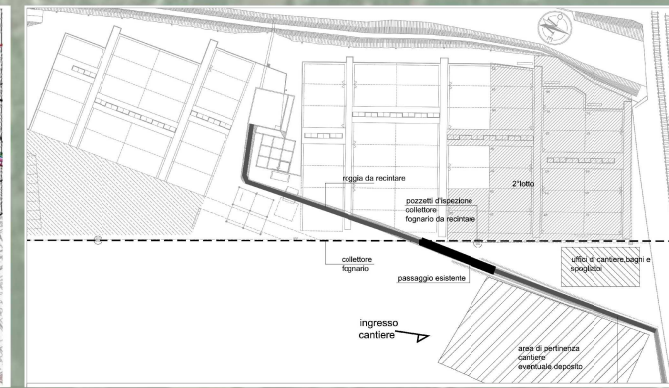
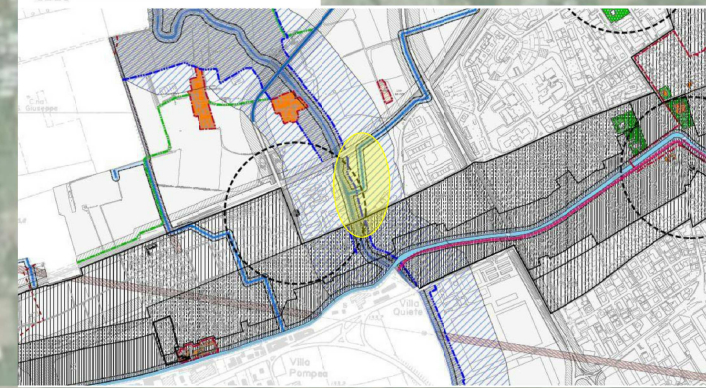
La Condotta Slow Food di Gorgonzola e Martesana promuove l'avvio del progetto **ORTI SOLIDALI**, attività a scopo sociale con la partecipazione diretta di cittadini e delle famiglie. Tale attività, ispirata dagli ideali e dagli obiettivi e dalla rete di "Terra Madre", intende appoggiare e sostenere l'orticoltura 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. Dicono gli attori coinvolti: "Siamo un gruppo di famiglie che, dopo un lungo percorso comune di ricerca e riflessione sui temi della "famiglia" e della "solidarietà", ha potuto concretizzare il proprio sogno di vita in comunità. Nel marzo 2002 ci siamo costituiti come "Associazione Comunità Solidale della Pagnana" nell'attesa di poter vivere stabilmente insieme in cascina, una volta terminati gli importanti lavori di ristrutturazione. Dall'ottobre 2007 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 (...) attraverso la vita comunitaria (...)"

I VINCOLI NORMATIVI



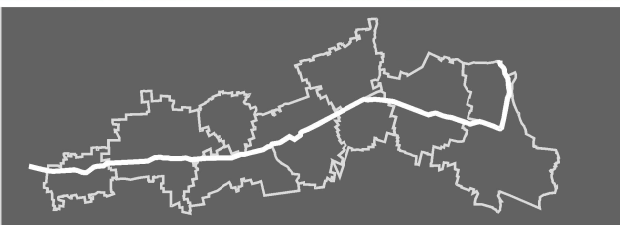
INTERVENTI DI PROGETTO

L'indirizzo progettuale è orientato a scelte qualitative volte a superare la connotazione di degrado associata all'idea di orto urbano, utilizzando 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 Villorosi, 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. 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. In fregio all'argine del Molgora si snoda un percorso pedonale. Da questo partono i percorsi rettilinei. L'attraversamento degli isolati degli orti coincide con i blocchi su cui si ergono i locali attrezzi, creando così un percorso trasversale. L'insediamento prevede in un primo lotto 50 orti di forma regolare, ciascuno di mt.6x11. Una vasca centrale all'apezzamento, di dimensioni mt.9X8 circa, funge da serbatoio idrico e da vasca di sedimentazione. E' prevista la realizzazione di 20 orti con i relativi depositi attrezzi.



L'AREA DI INTERVENTO: PLANIMETRIA DELL'AREA DI PROGETTO

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 5.2.1 "SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI"
GORGONZOLA:
ORTI URBANI

TAVOLA N° **5.2.1.n**

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 tangenziale 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 (ciclopeditone 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.

DALLA GUIDA DEI SERVIZI SOCIALI

COLLOCAZIONE DEGLI ORTI SOCIALI NEL COMUNE DI CERNUSCO SUL NAVIGLIO

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.* 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.

LOCALIZZAZIONE DEGLI ORTI IN VIA CALVINO A NORD-OVEST CERNUSCO SUL NAVIGLIO

DAL PGT DEL COMUNE DI CERNUSCO SUL NAVIGLIO

ORTI SOCIALI

COS'È

L'Amministrazione comunale ha attrezzato un'area, adiacente a Cascina San Maurizio, destinandola ad **orti comunali**. L'area è divisa in 73 lotti di terreno a disposizione dei cittadini anziani che desiderino coltivarli a orti. Il servizio prevede la compartecipazione dell'utente secondo le tariffe deliberate annualmente.

COSA OFFRE

Un'opportunità per i cittadini di utilizzo sano e intelligente del proprio tempo libero, mantenendo una vita attiva ed impegnata in attività organizzate e condivise con altri. Uno spazio per andare incontro ai bisogni dei cittadini, che hanno concluso il loro impegno lavorativo, e che tuttavia hanno ancora a disposizione molte energie e capacità ed avvertono l'esigenza di mantenersi attivi. Sono previsti lotti riservati anche per cittadini con disabilità, nonché per scuole ed associazioni del territorio.

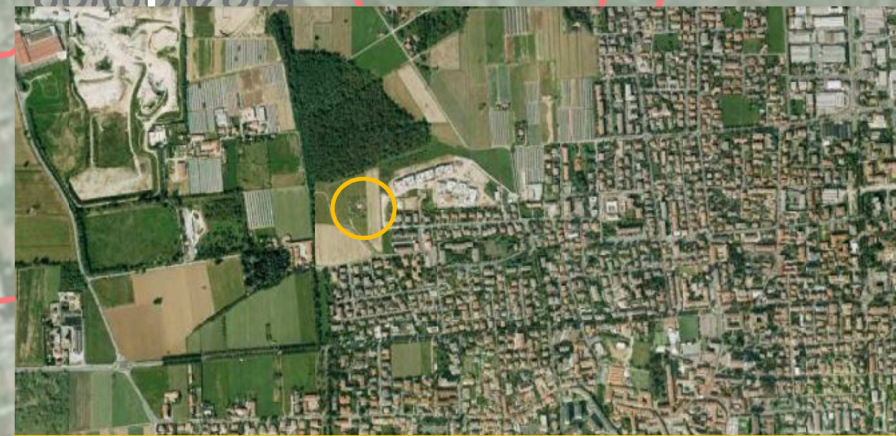
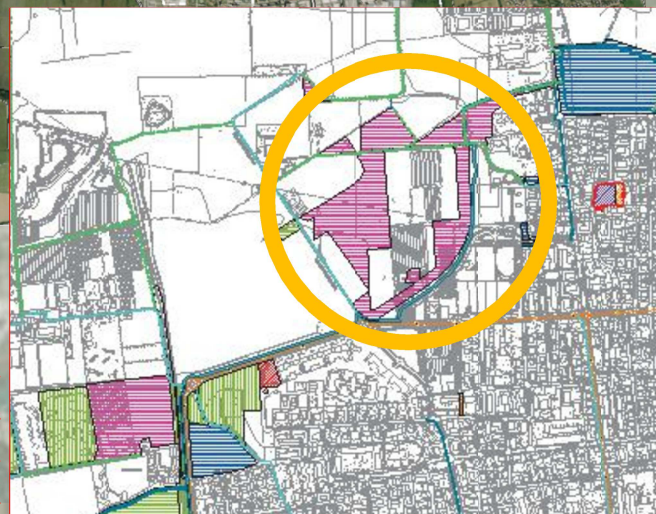
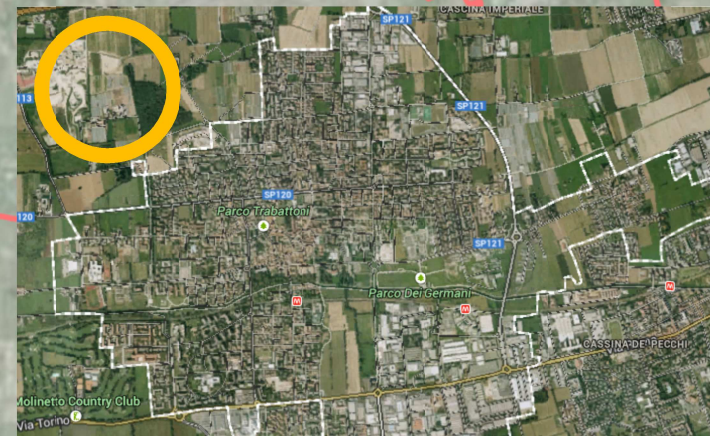
A CHI SI RIVOLGE

L'assegnazione avviene attraverso una graduatoria formata a seguito della pubblicazione di un bando pubblico, a cui possono partecipare solo coloro i quali posseggono tutti i seguenti requisiti:

- ☑ essere residenti presso il comune di Cernusco sul Naviglio;
- ☑ essere pensionato e non svolgere nessuna attività retribuita;
- ☑ non possedere, il richiedente o qualsivoglia altro componente della famiglia, appezzamenti di terreno coltivabile nella provincia di Milano;
- ☑ non essere iscritto all'associazione coltivatori diretti;
- ☑ aver compiuto 57 anni.

La concessione dell'orto ha durata di 4 anni, rinnovabile di altri 4.

CARTOGRAFIA TRATTA DAL PGT DEL COMUNE - PIANO DEI SERVIZI - TAVOLA "I SERVIZI DI PROGETTO" 02 (L'AREA DESTINATA DAL COMUNE A ORTI SOCIALI E' CERCHIATA IN ARANCIO)



ORTI DI VIA CALVINO



CAMPAGNA IN CITTA': SCENARI DI AGRICOLTURA URBANA

valorizzare ed incrementare l'attività agricola di quella di mettere a disposizione una serie di aree verdi di orti (secondo il Comune di... orti di interesse collettivo, o altre attività di alcuni diritti edificatori, ed ha la necessità di gestire nell'interesse pubblico, non necessariamente nella forma consueta di arco 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 i 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.

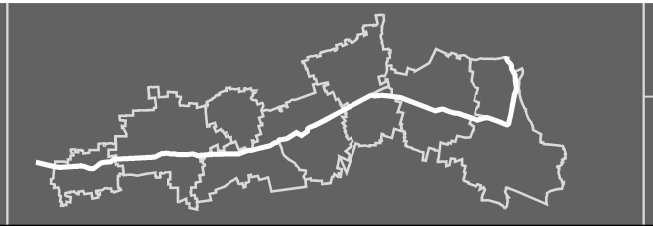


Gli orti di Cernusco

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 tangenziale 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 (ciclopeditone 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.



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 5.2.1 "SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI"
CERNUSCO SUL NAVIGLIO:
LA CAMPAGNA IN CITTA'

TAVOLA N° **5.2.1.0**

PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'EX LINIFICIO DI CASSANO D'ADDA







presentato tra i progetti di trasformazione e riqualificazione del territorio nel PGT del Comune di Cassano D'Adda

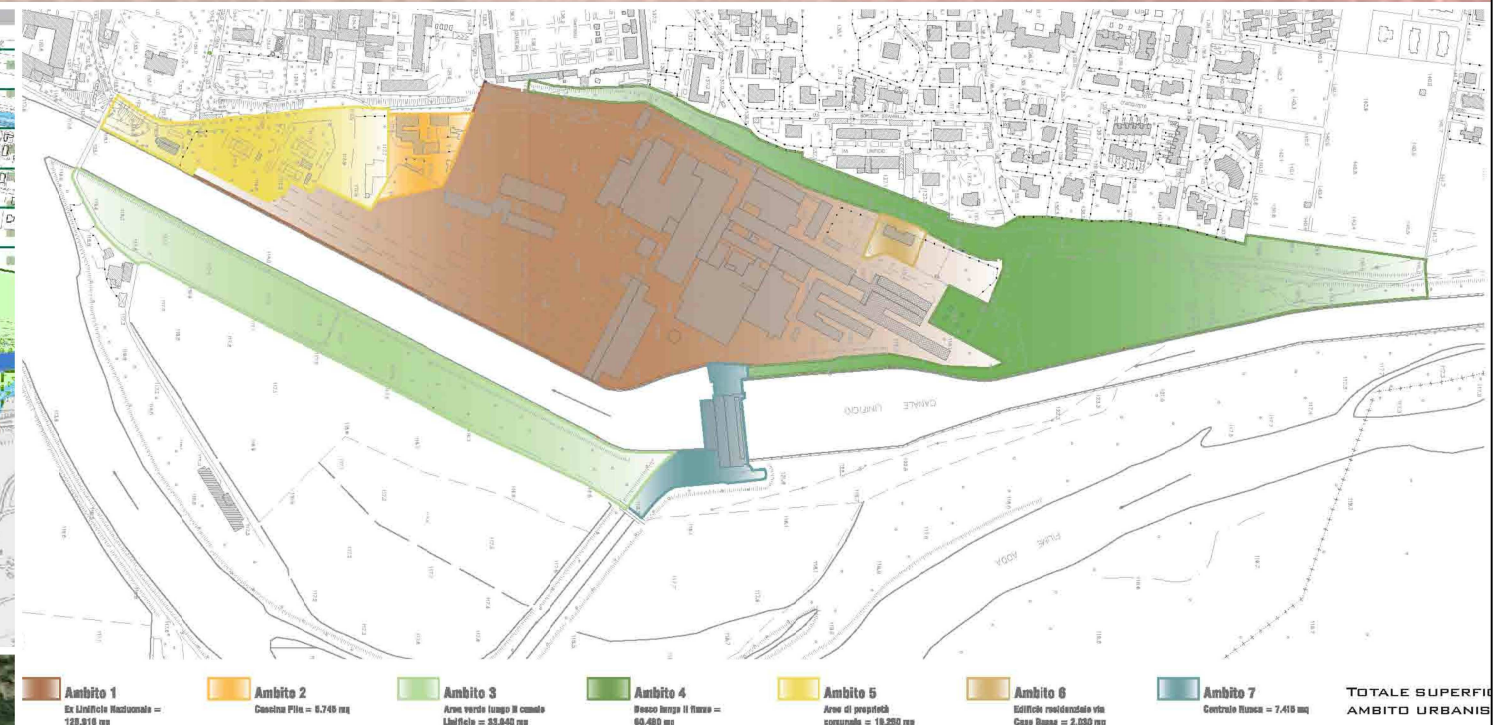
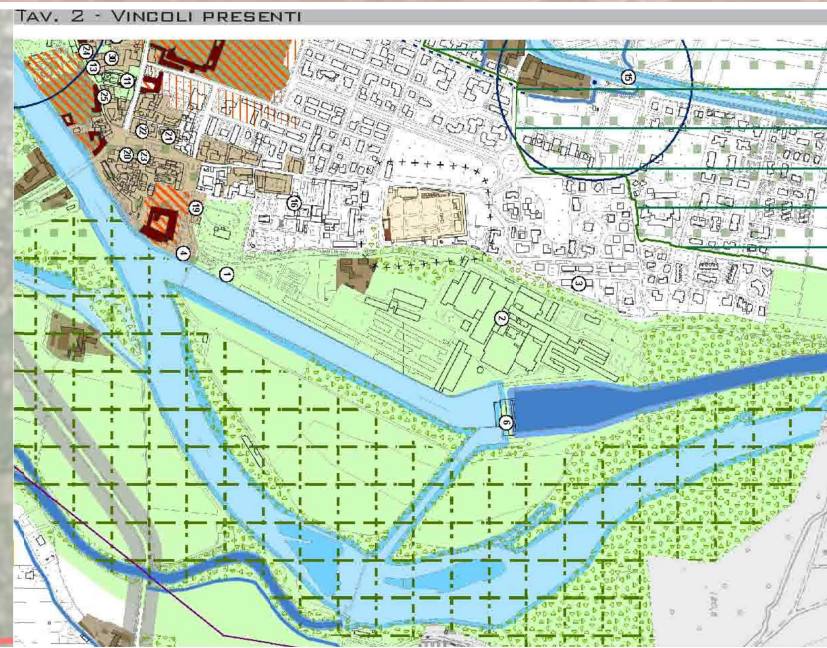
RIFERIMENTI NORMATIVI:

Il PGT di Cassano D'Adda prevede al proprio interno una serie di progetti per la valorizzazione ambientale del proprio territorio. L'idea generale è quella di riqualificare le aree dismesse e degradate ed in particolare delle bellezze storiche-architettoniche e ambientali. Tra questi il più interessante ed emblematico è il progetto di recupero dell'ex Linificio della città.

Il piano 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.

L'AMBITO DI INTERVENTO È INTERESSATO DAI SEGUENTI VINCOLI:

-  FASCIA DI RISPETTO DEL FIUME ADDA, NAVIGLIO MARTESENA, CANALE MUZZA E CANALE VILLOREBI - 10 METRI (R.D. N° 253/1904, ART. 96 - LETTERA F, DGR 25/01/2002, N° 777866 E DGR 01/09/2003, N° 7/13950)
-  AREE E FASCE BOSCHIVE
-  PARCO REGIONALE ADDA NORD
-  INSEDIAMENTI RURALI DI INTERESSE STORICO
-  FASCIA DI RISPETTO DIRITTALE
-  BENI MERITEVOLI DI TUTELA: 1 - SOPRALAVORO LINIFICIO CANAPIFICO, 2 - LINIFICIO CANAPIFICO, 3 - CENTRALE IDROELETTRICA PIETRO RUSSA



AREA DI INTERVENTO

L'ambito urbanistico di intervento comprende le aree ad est del limite del territorio su cui poggia il centro storico e il tessuto consolidato della città di Cassano d'Adda. Si tratta di un contesto caratterizzato dalla presenza dell'edificio industriale ex-Linificio canapificio Nazionale, affacciato sul canale Linificio ed inserito all'interno di un contesto ambientale e paesaggistico di notevole pregio e qualità.

Caratterizza il contesto la presenza dell'acqua, come elemento naturale - Fiume Adda-, come elemento al servizio delle attività economiche - canale Linificio-, unitamente a diverse opere idrauliche che caratterizzano il paesaggio (centrali, sbarramenti, chiuse,...). Dal centro storico della città, l'accesso è garantito da via Pila che, con un calibro ridotto, origina dal lato sud-ovest del Cimitero, si dirige verso l'ex- edificio industriale.

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, né 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 ipotesi delle possibili funzioni insediabili non 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.

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.

Sono stati presi di riferimento per l'elaborazione della scheda di piano il "progetto di recupero ex-linificio canapificio nazionale" (prot. n° 6686 del 26 marzo 2005), la proposta "riqualificazione ex-canapificio linificio, proposta di p.i.i. per le aree ex-linificio" (prot. n° 17658 del 10 agosto 2009), "redazione piano di governo del territorio, proposta urbanistica per l'area ex-linificio" (prot. n° 27591 del 24 dicembre 2009) e "masterplan per la riqualificazione dell'area ex-linificio a Cassano d'Adda" (prot. n° 5992 dell'11 marzo 2010).

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.

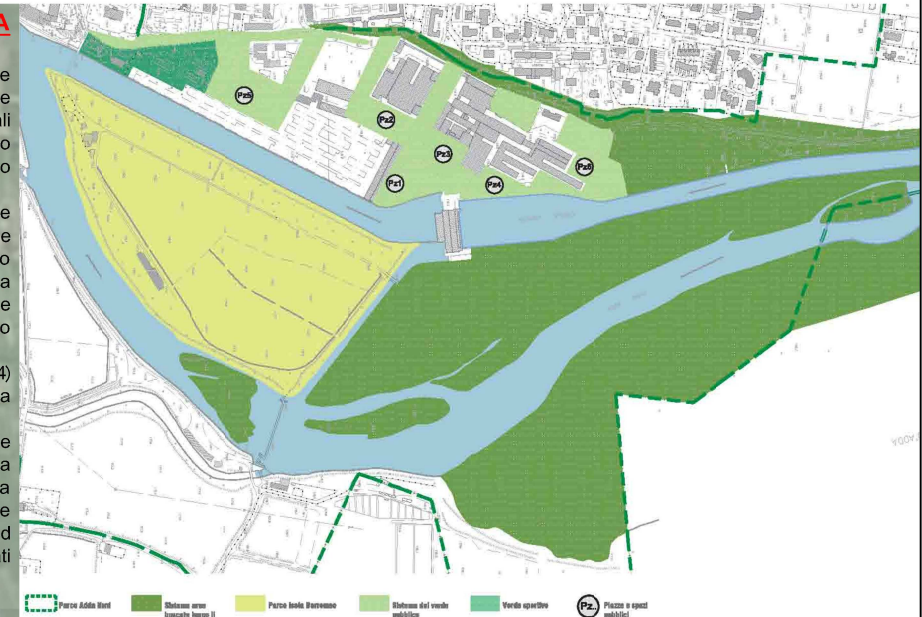
AREE DI INTERESSE PUBBLICO: IL SISTEMA AMBIENTALE

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.

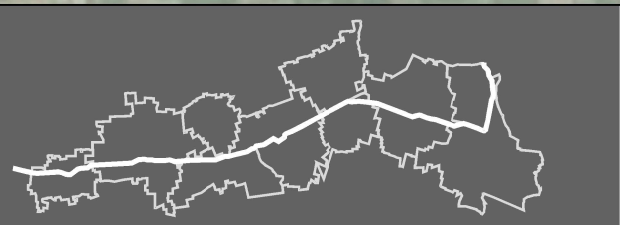
Il fabbisogno indotto dall'intervento viene determinato sulla base di 30 mq per abitante (120 mc/abitante) per la residenza e 1mq/1mq di slp per tutte le altre destinazioni. Il fabbisogno complessivo di aree pubbliche indotte dall'intervento è pari a 51.242 mq, calcolato per le capacità insediative degli 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.




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 MARTESENA: IPOTESI DI UN NUOVO STRUMENTO URBANISTICO ATTUATIVO

Studenti: Vergani Chiara 782162
 Vergani Marta 786663

Relatore Prof.essa MARIA VALERIA ERBA

CAPITOLO 5.2.1 "SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI"

PROGETTO DI RIQUALIFICAZIONE DELL'EX LINIFICIO DI CASSANO D'ADDA

TAVOLA N° **5.2.1.p**



IL PROGETTO P.A.N.E. : IL PARCO AGRICOLO DI VIMODRONE

IL PROGETTO P.A.N.E.

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 local maggiormente rispettose dell'ambiente e delle peculiarità territoriali, umane e sociali.

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 Pioletto, 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 figura sotto, tratta dal PTR. Concentra lungo il suo corso le principali consistenze naturalistiche e agricole.

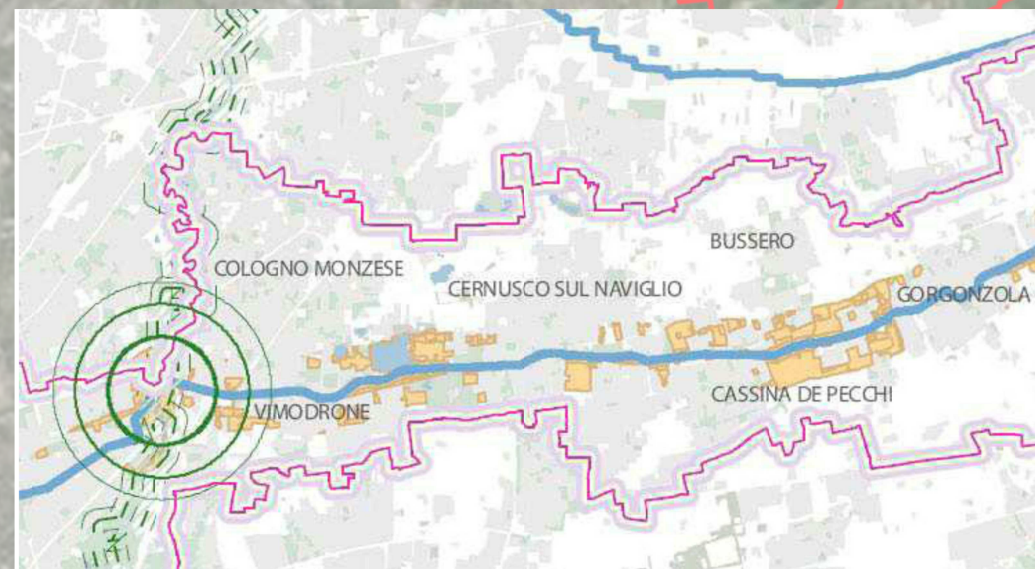


TAVOLA DEL PTR: Sistema rurale paesistico e ambientale (stralcio) - In giallo gli ambiti agricoli e naturalistici nella fascia di 500 m dalle sponde

Immagine aerea dell'area di progetto (Aerofotogrammetrico, Comune di Vimodrone)

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. 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.



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. Nella figura sottostante è presentata l'immagine aerofotogrammetrica dello stato di fatto.



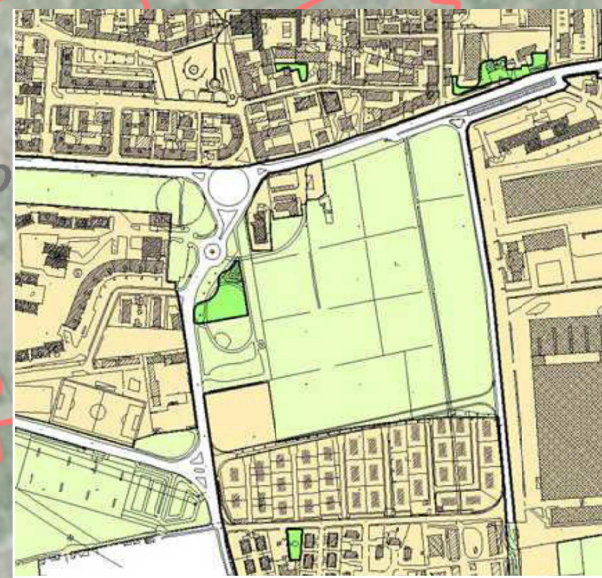
Stralcio del Piano dei Servizi e linee tratteggiate in rosso rappresentano i tracciati della rete ciclopedonale prevista dal PdS. (Fonte: PGT Comune di Vimodrone)



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. 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 coltivazioni 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.

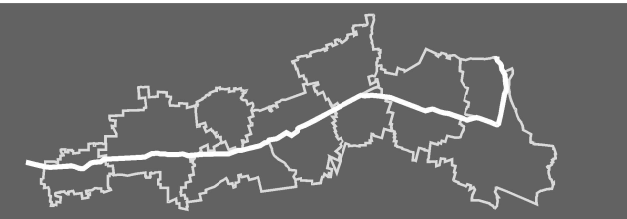


Stralcio di PGT relativo all'area di progetto tratto dal Piano dei Servizi "Sistemi del verde urbano e territoriale"

L'area, il cui stato attuale è rappresentato nella planimetria sottostante 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 oggi, la parte più consistente nel panorama agricolo lombardo.



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 5.2.1 "SCHEDE DI SINTESI DEI PROGETTI APPROFONDITI"
IL PROGETTO P.A.N.E.:
VALORIZZAZIONE DELL'AGRICOLTURA
A VIMODRONE

TAVOLA N° **5.2.1.q**