

UN PARCO AGRICOLO PER LA REGIONE URBANA MILANESE

LE AREE NORD DI GORGONZOLA

di Francesca Faseta e Elisa Furfaro



A Noi,
all'amicizia e alla complicità
che ci legano.

UN PARCO AGRICOLO PER LA REGIONE URBANA MILANESE

LE AREE NORD DI GORGONZOLA

Tesi di Laurea Magistrale

Politecnico di Torino
Architettura Costruzione Città

CANDIDATE:

FASETA Francesca, matricola 228726

FURFARO Elisa, matricola 232773

RELATORI:

SAMPIERI Angelo

GARDA Emanuele

ANNO ACCADEMICO:

2017/2018

INDICE

Premessa

1. La regione Urbana Milanese

- 1.1 Le Fasi di Sviluppo
 - 1.1.1. Processi di Crescita
 - 1.1.2. Piano intercomunale per l'area milanese
- 1.2 Struttura del territorio
 - 1.2.1. Popolazioni
 - 1.2.2. Periferie visibili e quelle invisibili
 - 1.2.3. Sistema Infrastrutturale
 - 1.2.4. Politiche Urbanistiche Metropolitane
- 1.3 Un Progetto per la regione Urbana Milanese
 - 1.3.1. Concetto di Abitabilità
 - 1.3.2. Progetto Strategico: Le undici Città
 - 1.3.3. Chi Abita la Città
- 1.4 Obiettivi per il Futuro

2. Le Aree Nord di Gorgonzola

- 2.1 Analisi sulle Aree Nord
 - 2.1.1. La Città della Scienza
 - 2.1.2. Dinamiche Socio-Economiche
 - 2.1.3. Lavoro
 - 2.1.4. Caratteri Infrastrutturali
- 2.2 Casi Studio
 - 2.2.1. Agro Food Park
 - 2.2.2. F.I.C.O. Eataly World
- 2.3 Attori
 - 2.3.1. Comunità del Fare
 - 2.3.2. Comunità del Competere
 - 2.3.3. Comunità del Vivere

Gorgonzola

- 2.4 Conoscere Gorgonzola

- 2.4.1. Storia del Paesaggio
- 2.4.2. Accessibilità
- 2.4.3. Valori Storico-Paesaggistici
- 2.4.4. Usi del Suolo
- 2.4.5. Infrastrutture e Progetti di Mobilità
- 2.4.6. Mobilità Dolce
- 2.4.7. Tutela e Connessioni Ecologiche
- 2.5 Pianificazione Urbanistica a Gorgonzola
 - 2.5.1. Precedenti stagioni di pianificazione
 - 2.5.2. PTCP: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
 - 2.5.3. Previsioni attuate
 - 2.5.4. Attuazione del Piano dei Servizi
- 2.6 Il Processo Partecipativo
 - 2.6.1. Domande e proposte emerse
- 2.7 Paesaggi di Gorgonzola
 - 2.7.1. Aree Nord e Valle del Molgora
 - 2.7.2. Gorgonzola Ovest e Quartiere Riva
 - 2.7.3. Paesaggio lungo la Metropolitana
 - 2.7.4. Centro Storico e “Città Giardino”
 - 2.7.5. Campagna Irrigua e Cascine del Parco Sud
 - 2.7.6. Margine Est lungo la nuova autostrada e Quartiere di Cascina Antonietta
- 2.8 Strumenti Urbanistici
 - 2.8.1. Priorità del Documento di Piano
 - 2.8.2. Obiettivi futuri del PGT
- 2.9 Il Piano di Governo del Territorio e le Aree Nord
 - 2.9.1. Fattori di cambiamento
 - 2.9.2. Politiche e progetti per il territorio
- 2.10 Filiera Agroalimentare
- 2.11 Conclusioni

3. Un Parco Agricolo per la Regione Urbana Milanese

- 3.1 Obiettivi
- 3.2 Invarianti
- 3.3. Gli aspetti principali della pianificazione
 - 3.3.1 Caratteristiche geologiche e coltivazioni del luogo

Bibliografia

PREMESSA

La tesi affronta il tema della pianificazione ai bordi dell'area metropolitana milanese, nello specifico cerca di fornire le linee guida necessarie alla progettazione urbanistica delle Aree Nord di Gorgonzola.

L'obiettivo principale è quello di ottenere gli strumenti necessari e una conoscenza tale per poter sviluppare un progetto all'interno di un'area urbanisticamente complessa, e non come se fosse una "tabula rasa".

Il Piano Territoriale Regionale della Lombardia definisce alcuni poli di interesse nazionale o locale, collocati lungo importanti corridoi transeuropei che costituiscono sistemi di relazioni sul territorio regionale. Accanto a Milano, nodo di importanza europea sia per la presenza di funzioni, per il livello decisionale che per il suo sistema economico, si colloca Gorgonzola e le Aree Nord. Milano, mantiene una serie di funzioni rare e di eccellenza, ma trae comunque energia da tutti i suoi centri.

Lo studio e l'analisi dei piani urbanistici che si sono susseguiti nel corso degli anni in questo territorio ha portato alla consapevolezza che l'unica destinazione d'uso possibile di queste aree sia quella agricola. Questo ha maturato il senso che deve assumere la pianificazione per il territorio di Gorgonzola e delle Aree Nord caratterizzato da una visione transcalare.

In affiancamento alla Variante del PGT del 2011 si colloca l'iniziativa "Gorgonzola 2030", il percorso di pianificazione partecipata con lo scopo di interrogarsi sul futuro delle aree poste a nord della linea metropolitana.

La proposta è quella di realizzare un parco agricolo con aziende attive sul territorio in grado di integrare le ricadute future, in modo che diventi un punto di forza non solo per il Comune ma che abbia anche un valore per l'intera regione urbana milanese.

Il progetto avrà un orizzonte temporale di lungo periodo ma con interventi applicabili già nel breve periodo.

Alcuni dei temi emersi durante il processo di analisi sono la riqualificazione e la riduzione del consumo di nuovo suolo del patrimonio edilizio esistente; la centralità del paesaggio e degli spazi aperti agricoli; la creazione di nuove aree del lavoro sostenibili e integrate con il paesaggio (mobilità, servizi alle imprese, innovazione tecnologica); l'ampliamento della viabilità pubblica; il potenziamento dell'accessibilità lungo le direzioni nord-sud; la creazione di un nuovo polo agroalimentare sia a livello locale che regionale; lo sviluppo di possibili direttrici di ampliamento insediativo all'interno di un contesto agricolo.



Regione Urbana Milanese
© Studio Farina Zero Zero



Regione Urbana Milanese
© Studio Farina Zero Zero

LA REGIONE URBANA MILANESE

“La città della quale parliamo non è affatto scontata”, è così che Matteo Bolocan inizia *Geografie Milanesi*, descrivendo l'intera regione urbana milanese come una città faticosa da vivere ma ugualmente interessante agli occhi dei ricercatori che la studiano.

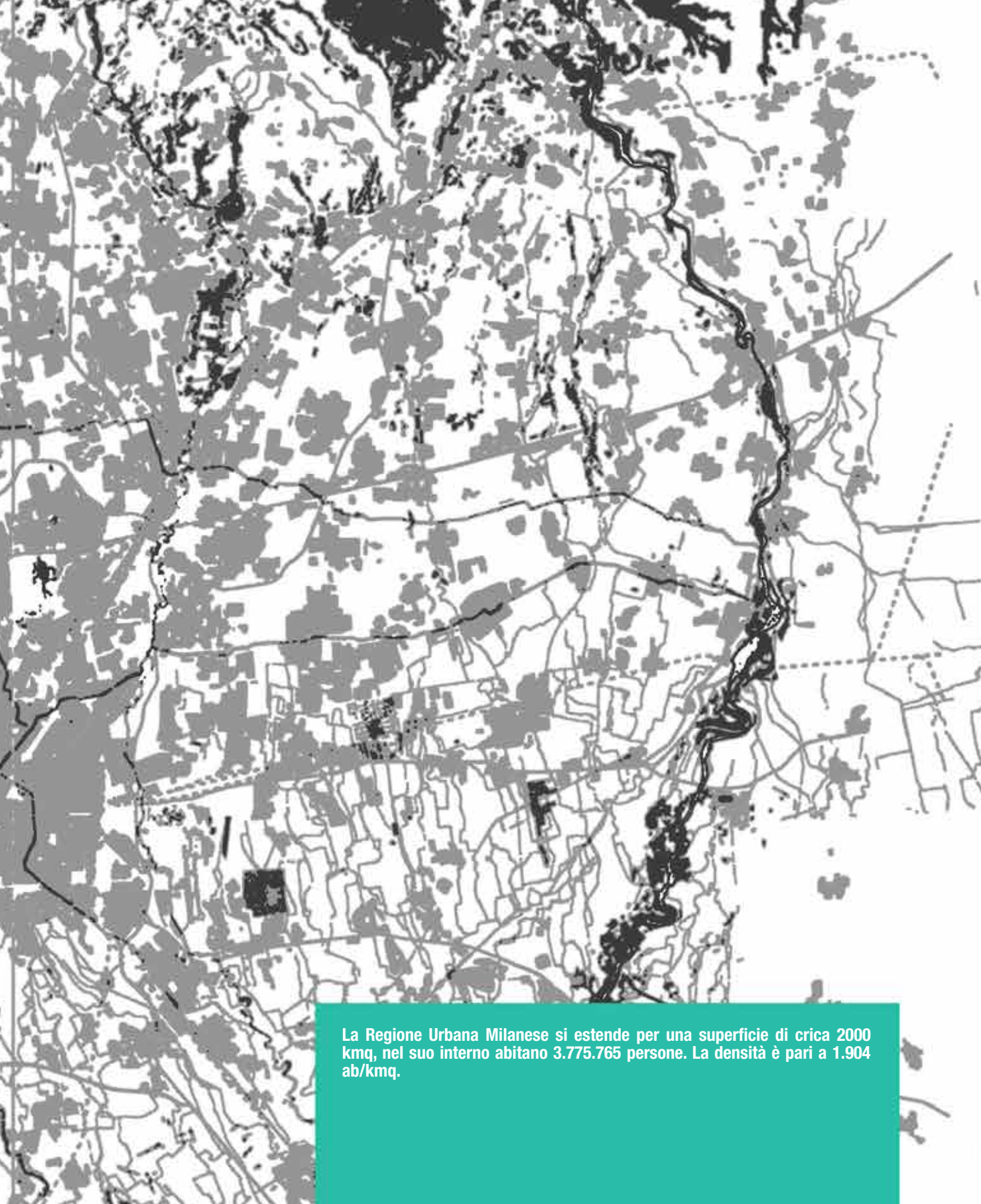
Le città sono veri e propri motori dell'economia globale, la quale si fonda sulla conoscenza, sull'innovazione e sul libero mercato mondiale. Le grandi città hanno profondamente modificato le proprie dinamiche di funzionamento, trasformandosi in organismi nuovi, la cui capacità produttiva e di leadership è in funzione della loro “massa”, fatta di popolazione, attività economiche e intellettuali. New York, Londra, Parigi sono grandi metropoli globali di prima generazione, costituite da un nucleo centrale a fortissima densità intorno al quale si è creato un centro urbano sempre più vasto.

In centro Europa si è sviluppato un diverso modello insediativo, costituiti da una geografia di centri medi interconnessi tra loro. In reazione al declino della città tradizionale, esse hanno risposto attuando una struttura policentrica, potenziando i centri urbani, ad un utilizzo efficiente del territorio e ad un maggiore rispetto dell'ambiente. Nel milanese gli estesi fenomeni di diffusione e dispersione non hanno cancellato del tutto la presenza della struttura policentrica, eredità dei secoli.

La città di Milano sorge nel centro di una pianura fertile e ricca di corsi d'acqua. Una localizzazione strategica che ha permesso al territorio di svilupparsi in ambito produttivo, agricolo, manifatturiero e industriale. La posizione geografica, i collegamenti, le capacità produttive e innovative dell'intera regione e il legame tra la città e il territorio, rappresentano elementi insostituibili che tuttora persistono.

FONTE: "PIM - La città di città. Un progetto strategico per la regione urbana milanese", 2006
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta





La Regione Urbana Milanese si estende per una superficie di circa 2000 kmq, nel suo interno abitano 3.775.765 persone. La densità è pari a 1.904 ab/kmq.

1.1 Le Fasi di Sviluppo

L'area milanese presenta quattro grandi fasi del suo sviluppo:

1. Il periodo tra il 1950 e il 1965 è stato un periodo di sostanziale marginalità del Piano Urbanistico Generale, allo stesso tempo nell'area vasta si è sviluppato il tentativo di costruire un Piano Intercomunale con l'esperienza del PIM (Piano Intercomunale Milanese).
2. Il periodo tra il 1965 e il 1980 è stato caratterizzato dalla costruzione di un progetto improntato sulla possibilità di una guida pubblica della trasformazione urbana, che si configura nella Variante Generale al Piano Regolatore di Milano del 1976-1980. Allo stesso tempo, nell'area vasta si è consumato il tentativo di istituzionalizzazione di un livello e pianificazione e governo dell'area metropolitana milanese.
3. Il periodo tra 1980 e il 1993 ha visto a Milano un sostanziale smontaggio del disegno della Variante Generale al Piano Regolatore a favore delle operazioni di trasformazione urbana. Nell'area vasta vi è l'assenza di iniziative del governo alla scala metropolitana, in un contesto di forte crescita delle aree esterne a Milano.
4. Il periodo tra il 1993 ad oggi, dopo lo sconvolgimento di Tangentopoli, è stato caratterizzato a Milano da nuovi tentativi di disegnare strategie generali per una città in cui l'equilibrio tra il carattere residenziale e i molteplici usi legati al ruolo di centro di una vasta regione urbana si è definitivamente incrinato. Nello stesso tempo nell'area vasta c'è la proposta di due tentativi di giungere all'approvazione di un Piano Territoriale Provinciale, che riesce a concludere il suo iter nel 2003.

1950-1965

L'attivismo amministrativo del dopoguerra sembra non richiedere una pianificazione urbanistica capace di prefigurare le immagini future della città. Il Piano Regolatore del 1953 è un piano di espansione edilizia. Sono consentite le urbanizzazioni di ampie aree a verde e favoriti i processi di sostituzione e decentramento delle industrie. La città che viene prodotta è però fortemente funzionalista e quantitativa. C'è poco spazio per la qualità e per la salvaguardia dei caratteri storici.

Nell'area vasta il Comune di Milano propone fin dagli anni 50 al Ministero dei Lavori Pubblici l'istituzione di un Piano intercomunale per affrontare i problemi introdotti dalla rapidissima crescita della città centrale. Nel 1961 viene istituito il PIM, organismo volontario guidato da un'assemblea di sindaci, con il compito di proporre un piano intercomunale approvato da tutti i comuni.

Il fallimento della possibilità di trovare un accordo su un'unica idea di piano spinge in due direzioni: la riduzione delle aspettative ed il maggior peso acquisito dagli organi di vertice del PIM.

1965-1980

Successivamente si presenta un periodo di crisi dal modello autarchico e imprenditoriale tipico della fase precedente. Questo porta a percorrere la strada dell'affermazione di un disegno riformista: il Piano Integrativo di Edilizia Popolare dell'assessore Velluto del 1975 e la Variante Generale al PRG del 1976. Si propongono diversi obiettivi come la salvaguardia del carattere popolare della città e del suo centro storico, la salvaguardia dell'industria manifatturiera, il contenimento delle espansioni terziarie, il recupero degli spazi pubblici di qualità e la realizzazione del Passante ferroviario. Questo fu l'unico tentativo di proporre un disegno strategico forte della città da parte del pubblico.

Nell'area vasta nel 1967 l'assessore del Comune di Milano presenta un documento di sintesi: il Progetto Generale di Piano e linee di attuazione prioritaria. L'ossessione per la formale approvazione del piano ha portato a trascurare la reale efficacia del PIM: quella di offrire scenari strategici, quella di essere una struttura tecnica di supporto nei confronti dei piccoli e medi comuni, quella di essere un luogo di elaborazione di proposte e progetti per l'area metropolitana.

1980-1993

Gli anni '80 sono caratterizzati da: una vasta crisi dell'urbanistica, dalla reazione del settore edilizio e fondiario alla Variante Generale al PRG, dal rapido affermarsi con la seconda giunta Tognoli. Milano ha raggiunto nel 1973 il massimo della sua popolazione, con oltre 1.730.000 abitanti, ed inizia a questo punto un processo di progressiva espulsione. Tema centrale nella discussione pubblica è la crisi del piano e la necessità di procedere per progetti, mettendo al centro il tema della fattibilità.

Nel 1979 viene varato un piano dei trasporti che mette in discussione la strategia infrastrutturale del PRG. Nel 1980 viene varato un piano-casa per riattivare l'edilizia residenziale pubblica e privata nell'ambito di zone d'espansione. Nel 1982 viene varato il Documento Direttore del Progetto Passante, con il quale si propone un complesso di varianti urbanistiche per la trasformazione delle destinazioni d'uso industriali nelle aree servite dalla nuova infrastruttura ferroviaria. Nel 1985 viene varato il Documento Direttore delle aree industriali dismesse, con il quale si sancisce la trasformabilità dei molti milioni di metri quadri di aree ex industriali.

Nei primi anni '90 si scopre che solo la linea 3 della metropolitana e l'ampliamento dello stadio di San Siro sono le operazioni veramente realizzate.

Per ciò che riguarda l'area vasta nel 1981 l'organismo comprensoriale viene definitivamente sciolto. In questi anni si completano interventi a grande scala appoggiati alle tangenziali, per esempio centri commerciali e strade-mercato. Nessuna grande infrastruttura decolla in questa fase. Il PIM non riesce a mantenere neppure il suo ruolo. In primo luogo, perché i nuovi meccanismi dello sviluppo sono fondati sulla moltiplicazione di piccoli e medi interventi piuttosto che su operazioni a grande scala. In secondo luogo, perché le opportunità più consistenti sembrano tornare a riguardare il comune di Milano.



Parco Sud Milano
© Studio Farina Zero Zero

1993-2004

Il sistema delle tangenti è largamente diffuso nelle pratiche dell'urbanistica e appare anche indipendente dalla realizzazione degli interventi cui si applica. Il sindaco Marco Formentini tenta di rifondare l'attività urbanistica con il "Progetto 9 Parchi per Milano" e con i Programmi di Riqualificazione Urbana. Nello scorrere degli anni passano quasi sotto silenzio progetti per grandi quantità edilizie, organizzate su di uno schema ricorrente ed un po' banale che comprende verde, residenza, uffici ed un grande supermercato.

Con le elezioni del 1997, la prima giunta di centro-destra con Gabriele Albertini, avvia una nuova fase per le politiche urbanistiche comunali. Viene percepita la necessità di definire modalità di interazione e confronto con i soggetti locali di tipo nuovo. Le periferie rimangono senza un progetto. Emerge, proposta dal Sindaco, l'immagine della città come di un condominio, che non ha bisogno di grandi sogni ma di un buon amministratore. Il Documento di Inquadramento approvato nel giugno 2000 ha il compito di svincolare la natura regolamentare del Piano e di definire una strategia urbanistica per la città.

2005-2015

Il Progetto Porta Nuova, approvato nel 2004 ed iniziato nel 2005, è un vasto intervento di riqualificazione urbana ed architettonica all'interno del Centro Direzionale di Milano, il quartiere a carattere terziario che si estende dalla stazione ferroviaria di Milano Porta Garibaldi a piazza della Repubblica, da Porta Nuova a Palazzo Lombardia, passando per via Melchiorre Gioia.

Principale obiettivo dell'opera è ricucire, attraverso il potenziamento del Centro Direzionale, i quartieri di Porta Nuova (comprensiva dell'area delle ex-Varesine), Porta Garibaldi e Isola. Baricentro dell'intera zona è il parco pubblico chiamato Giardini di Porta Nuova, attorno al quale sono disposti i tre ambiti separati del progetto, ossia Porta Nuova Garibaldi, Porta Nuova Varesine e Porta Nuova Isola.

L'edificazione del complesso di Porta Nuova è iniziata nel 2005 e la sua esecuzione si è protratta per circa un decennio.

Il complesso conta oltre venti edifici tra grattacieli, uffici, centri culturali e ville urbane. Gli edifici si caratterizzano per una notevole altezza e un forte impatto architettonico. Alcuni tra i più importanti sono: la Torre Unicredit, la Torre Solaria, la Torre Diamante, il Bosco Verticale. Si accompagnano a queste importanti architetture percorsi ciclabili, passeggiate pedonali e ampi spazi pubblici lastricati, come piazza Gae Aulenti e piazza Alvar Aalto. Particolare attenzione è stata posta al potenziamento dei trasporti con la rivoluzione del percorso automobilistico, mediante la costruzione di un tunnel tra via Melchiorre Gioia e la stazione di Porta Garibaldi, e la connessione dell'area con la linea metropolitana M5, grazie alle stazioni di Isola e Garibaldi FS.

2015

Nell'anno 2006 è stato costituito a Milano il Comitato per la candidatura della città quale sede dell'Esposizione Universale 2015 con il compito di presentare al Bureau International



Centro Direzionale Milano
© Fabio Polosa

des Expositions (BIE) la formale proposta. L'area scelta è localizzata nella zona nord-ovest della Città, in prossimità del nuovo Polo fieristico di Rho-Pero, avente estensione di circa 1.100.000 mq. La Variante urbanistica al P.R.G. ha definito le regole urbanistiche delle aree sia nel periodo di preparazione e di svolgimento dell'evento espositivo (c.d. "periodo Expo"), sia nel periodo successivo (c.d. "periodo post-Expo"), decorrente dal giorno successivo alla chiusura dell'evento.

1.1.1. Processi di Crescita

Dall'inizio del '900 il modello insediativo industriale continua a caratterizzarsi per la forte tendenza alla concentrazione. Si assiste così ad un'articolazione gerarchica dei centri urbani, che vede aumentare i poli che raggiungono una soglia demografica e produttiva significativa.

Nel terzo e quarto decennio del '900 Milano ha assunto la sua conformazione definitiva e quell'assetto strutturale destinato a contraddistinguere l'impianto urbano fino alla grande dismissione industriale dell'ultimo quarto di secolo.

Negli anni '20 Milano possiede una rete tramviaria urbana capillare, che la colloca tra le città europee meglio dotate di servizi pubblici di trasporto. L'inaugurazione della prima linea elettrificata risale alla fine del 1893, e già nel 1895 si decide l'elettrificazione dell'intera rete. Sono però le tramvie extraurbane a incidere in modo più rilevante sul fenomeno insediativo, supportando lo sviluppo urbano oltre i limiti della città centrale.

Negli anni '20 del '900 si diffondono in Italia, e quindi anche nella regione metropolitana milanese, le autostrade. Nel 1912 il piano Pavia-Masera disegna un'ulteriore corona intorno all'ampliamento previsto nell'89 dal piano **Beruto**. Piano purtroppo poco riuscito.

Nel 1934 viene redatto un piano dal dirigente comunale Cesare Albertini. Quella disegnata da Albertini è un'espansione senza proporzioni che aggiunge 100 kmq di territorio edificabile creando un ovvio effetto di zoning.

C'è però una visione nuova dovuta al concorso del 1926-27. Tra questi troviamo il progetto Chiodi-Merlo-Brazzola che propone un'articolazione per quartieri satelliti secondo una visione territoriale ampia.

Sia nella città che nelle periferie, il paesaggio urbano si sta modificando, in tre modi: attraverso la metamorfosi dei tessuti edificati che conoscono trasformazioni d'uso, nuove modalità di essere abitati e una pluralità di micro trasformazioni interne, attraverso l'inserimento di qualche nuovo tassello edilizio con ristrutturazioni pesanti o con il riempimento di qualche porosità preesistente; infine attraverso nuove modalità d'uso e di stationamento negli spazi aperti contigui.



Piano Beruto, primo piano regolatore della città di Milano, 1884
© <http://www.ordinearchitetti.mi.it>



Skyline di Milano, periferia nord-ovest, 1884

© Alessandro Sartori

1.1.2. Piano intercomunale per l'area milanese

Dal secondo dopoguerra la pianificazione milanese si confronta con una dimensione sovracomunale. Nel '45 per il PRG di Milano i progetti si aprono ad una territorialità vasta; anche il PRG del 1953 supera i limiti del comune con assi attrezzati proiettati ad una scala regionale. Grazie all'articolo 12 della legge urbanistica nazionale il comune di Milano, nel 1951, richiede lo studio di un piano intercomunale per l'area milanese.

L'obiettivo è quello di far fronte al grande aumento demografico che investe la regione in quegli anni. La prima perimetrazione fu respinta dal ministero per l'ampiezza dei comuni, nel '59 approvata da un decreto che autorizza la redazione del piano, scontrandosi con l'opposizione dei comuni di cintura che interpretano questo tentativo di far prevalere il potere della città rispetto all'area metropolitana.

Nel '61 venne istituita l'Assemblea dei Sindaci, un organo in rappresentanza dei comuni. venne inoltre istituito il Centro Studi per l'elaborazione del Piano Intercomunale Milanese (PIM).

Altre riflessioni riguardano con la proposta alternativa di uno sviluppo lineare, l'ipotesi consiste nel riconoscere una linea di sviluppo principale passante per Milano con direzione est ovest, che indica la necessità di rafforzare strade e linee di trasporto pubblico.

Teoria delle località centrali

Il sistema territoriale lombardo, rispecchia l'articolazione territoriale dei centri urbani teorizzati da Christaller, il quale localizza le attività commerciali e i servizi in funzione della diversa area di mercato delle singole attività. La sua teoria si basava sulla presenza di un centro urbano per lo scambio e la produzione di beni e servizi per la popolazione dispersa sul territorio.

Introdusse due concetti:

1. Portata, ovvero la distanza massima che il consumatore è disposto ad affrontare per l'acquisto del bene;
2. Soglia, ovvero la distanza che delimita un'area circolare nella quale è compresa la quantità di popolazione minima a garantire la produzione di un servizio in maniera efficiente.

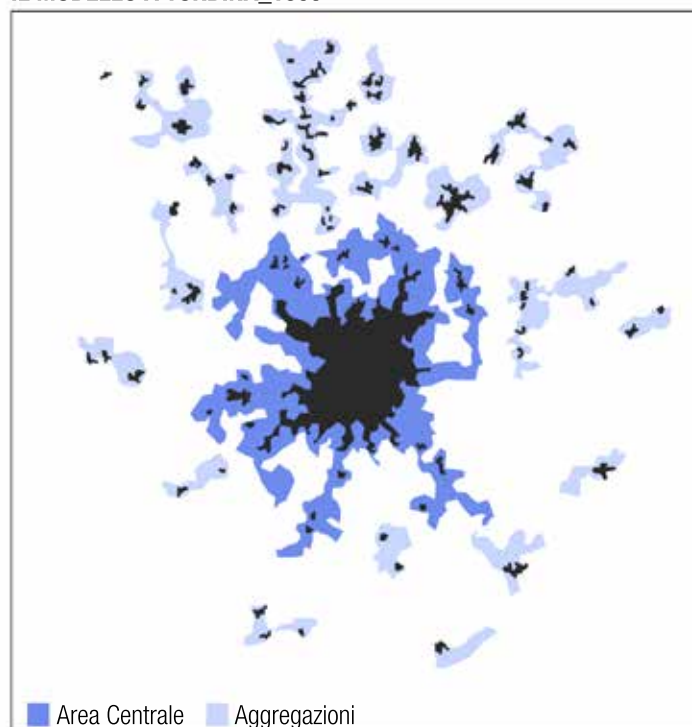
Nel primo livello si collocano le funzioni commerciali e di servizio irripetibili all'interno del sistema, quali governo regionale, la Borsa, il quadrilatero della moda; al secondo livello funzioni fortemente polarizzanti quali, il governo provinciale, sedi decentrate del governo centrale, attività commerciali qualificate; al terzo livello vi sono le attività commerciali e di servizio quali scuole, ospedali, uffici pubblici.

Questo schema offre una chiave di interpretazione del ruolo e delle potenzialità di un centro urbano. Riportando tale modello alla scala dell'area metropolitana milanese l'espansione del capoluogo e la crescita dei residenti ha portato alla crescita dei comuni limitrofi a Milano.

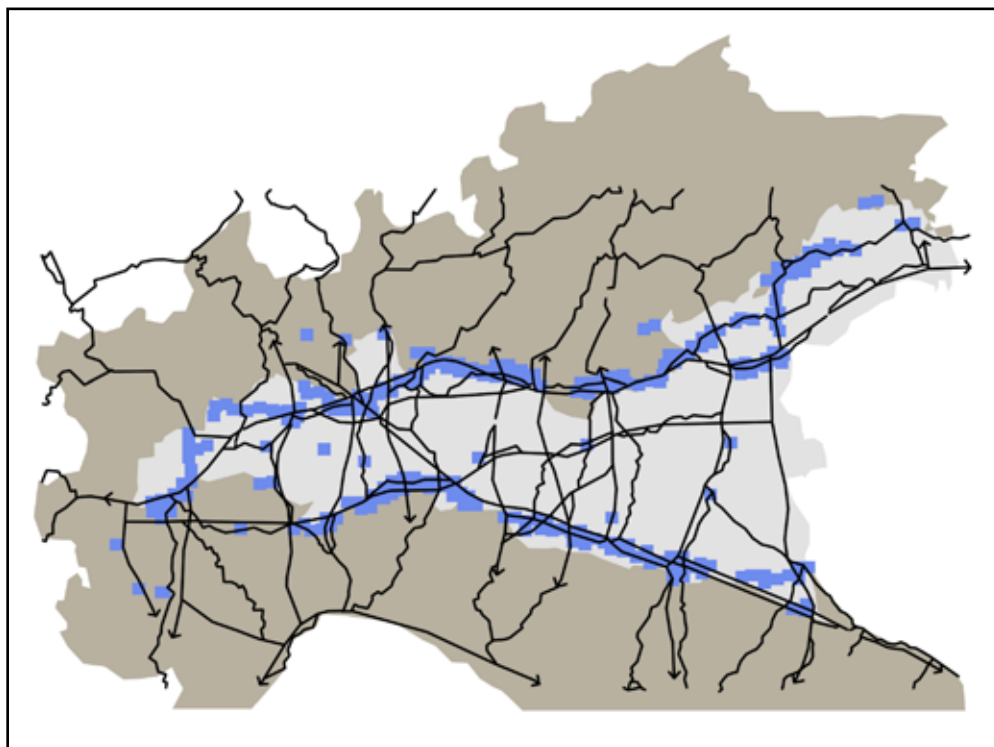
Gli studi iniziali si incentrano sul cercare di riequilibrare lo spazio metropolitano e regionale, con la realizzazione dello schema a turbina (1963), secondo Bolocan la sua forte immagine prevarrà di molto sulla capacità della pianificazione intercomunale degli anni successivi. Esso sembra accentuare in termini morfologici ciò che ha difficoltà a risolvere in termini strutturali.

Con il nuovo strumento del PIM si rafforza la collaborazione intercomunale e interistituzionale che hanno portato alla realizzazione di progetti che ancora oggi rappresentano punti di forza per la regione, quali: disegno dei grandi parchi metropolitani, l'idea di un servizio ferroviario regionale unitario che ha portato all'inizio della costruzione del passante ferroviario di Milano, proposte per un nuovo sistema autostradale tangenziale in alternativa al modello radiocentrico, istituzione del Cimep, consorzio che ha garantito nel periodo di massima concentrazione abitativa l'acquisizione delle aree per l'edilizia economica e popolare.

IL MODELLO A TURBINA_1963



FONTE: "PIM - La città di città. Un progetto strategico per la regione urbana milanese", 2006
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta



Piano Intercomunale Milanese (1965)

Schema territoriale che interpreta le direttrici di sviluppo della Valle Padana

© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

1.2. Struttura del territorio

1.2.1. Popolazioni

Dagli anni 70 la città di Milano cambia volto, a causa di una serie di eventi quali, la crisi economica, la chiusura delle grandi fabbriche, l'espansione del settore terziario, le tensioni nel mercato immobiliare e la diffusione della motorizzazione privata.

Negli ultimi trent'anni, la città, ha perso quasi 1/3 della popolazione, per lo più a causa del trasferimento dal capoluogo alla provincia.

Gli andamenti socio economici evidenziano una dilatazione alla scala regionale dello sviluppo, che coinvolgono tutta la regione urbana milanese, termine coniato da Dalmasio.

Uno dei cambiamenti più rilevanti è quello che riguarda i soggetti protagonisti, che hanno mutato le loro relazioni che intrattengono negli spazi che vivono, i loro movimenti e i loro stili di vita.

La ricerca di un'abitazione, più accessibile economicamente, ha portato da un lato all'espansione dell'area. La ricerca di un'abitazione, più accessibile economicamente, ha portato da un lato all'espansione dell'area metropolitana e dall'altra, il decentramento delle attività produttive e l'aumento della domanda di infrastrutture per la mobilità. Generando così fenomeni di sprawl della città verso l'esterno.

L'abbandono dei residenti dell'intera area interna alla cerchia dei bastioni è stato, ed è attualmente, un processo critico. Questo aspetto del centro città di Milano pesa forse anche per la rigidità di alcune pratiche di ricambio, riuso e risignificazione del tessuto edilizio della città immediatamente esterna al centro.

Quella città ottocentesca dell'ingegner Beruto costituita da un equilibrio troppo rigido per la presenza di terziario diffuso e una residenza di ceto medio-alto, dalla mancanza di nuovi insediamenti edilizi o di significative trasformazioni interne e forse anche da una cattiva "manutenzione" della storica infrastrutturazione pubblica della città pianificata da Beruto, con i suoi viali alberati e i suoi storici edifici pubblici, il cui ruolo è stato raramente preservato e potenziato o ripensato.

Le trasformazioni degli ultimi 30 anni hanno inciso non solo sulla dimensione fisica ma anche sui modi di abitare, di produrre e sulle forme di governo territoriali.

La metropoli non è più un modello isolato di mobilità, ma un agglomerato di flussi: tracce che avvicinano luoghi lontani e allontanano luoghi vicini. Alla diminuzione di abitanti e alla loro redistribuzione selettiva, corrisponde un aumento del numero di persone che "utilizzano" la città quotidianamente o temporaneamente per lavoro, studio, turismo o shopping. I flussi riguardano anche lo spostamento di merci, lo dimostra l'espansione del settore della logistica o il funzionamento di grandi poli commerciali.

Questo salto di scala dello sviluppo e dell'organizzazione urbana ha provocato degli effetti quali il consumo di suolo, sviluppo a bassa densità, industrializzazione periferica, nascita di grandi centri commerciali, nodi della logistica.

Un altro aspetto di questo sviluppo sono i processi di ristrutturazione che coinvolgono le aree urbane più dense, non solo le grandi città ma anche i centri urbani più piccoli. Questa ristrutturazione riguarda le aree industriali dismesse, quasi 6 milioni di metri quadri sul territorio milanese e 9 nel resto dell'area metropolitana, e di degrado di quartieri e aree urbane di periferia.

Si rafforza così l'immagine della **regione urbana milanese**. Rappresenta da un lato uno spazio conurbato, cioè una città costituita da un nucleo centrale collegato a centri urbani minori, e dall'altra una regione urbana di dimensioni più estese discontinua all'interno. Queste immagini sintetiche permettono di riconoscere i diversi contesti territoriali: si riconosce l'urbanizzato territoriale Vimercalese, dell'Olona e della Brianza, l'urbanizzato reticolare del Magentino e del Saronnese, l'urbanizzazione pedemontana e collinare occidentale, gli insediamenti della pianura irrigua del sud Milano, del Pavese e del Lodigiano.

La metropoli non è più un modello isolato di mobilità, ma un agglomerato di flussi: tracce che avvicinano luoghi lontani e allontanano luoghi vicini. Alla diminuzione di abitanti e alla loro redistribuzione selettiva, corrisponde un aumento del numero di persone che "utilizzano" la città quotidianamente o temporaneamente per lavoro, studio, turismo o shopping. I flussi riguardano anche lo spostamento di merci, lo dimostra l'espansione del settore della logistica o il funzionamento di grandi poli commerciali.

Questo salto di scala dello sviluppo e dell'organizzazione urbana ha provocato degli effetti quali il consumo di suolo, sviluppo a bassa densità, industrializzazione periferica, nascita di grandi centri commerciali, nodi della logistica.

Un altro aspetto di questo sviluppo sono i processi di ristrutturazione che coinvolgono le aree urbane più dense, non solo le grandi città ma anche i centri urbani più piccoli. Questa ristrutturazione riguarda le aree industriali dismesse, quasi 6 milioni di metri quadri sul territorio milanese e 9 nel resto dell'area metropolitana, e di degrado di quartieri e aree urbane di periferia.

Si rafforza così l'immagine della regione urbana milanese. Rappresenta da un lato uno spazio conurbato, cioè una città costituita da un nucleo centrale collegato a centri urbani minori, e dall'altra una regione urbana di dimensioni più estese discontinua all'interno. Queste immagini sintetiche permettono di riconoscere i diversi contesti territoriali: si riconosce l'urbanizzato territoriale Vimercalese, dell'Olona e della Brianza, l'urbanizzato reticolare del Magentino e del Saronnese, l'urbanizzazione pedemontana e collinare occidentale, gli insediamenti della pianura irrigua del sud Milano, del Pavese e del Lodigiano.

1.2.2. Periferie visibili e quelle invisibili

Ambiti e condizioni più periferiche, da un punto di vista sociale, dove si manifestano processi di impoverimento e crisi dell'abitare, non sono affatto assenti nella città centrale e nelle porzioni più compatte dell'abitato. Si distinguono quattro tipi di spazi: i più antichi quartieri di edilizia pubblica milanese, gli spazi nascosti-abbandonati a ridosso di alcuni sistemi infrastrutturali,

gli spazi non visibili di una residenzialità che si chiude su sé stessa, gli spazi visibili degli interscambi dei nodi infrastrutturali. Gli storici quartieri dell'edilizia pubblica milanese ormai incapsulati nella città continua dei piani Pavia-Masera e Alberini si configurano come dei "quartieri in crisi", enclaves composte di isolati monofunzionali e densi, con edifici in pessimo stato manutentivo, ma anche alcuni interventi del secondo dopoguerra collocati ai confini della città di Milano, in uno spazio discontinuo e frammentato.

Questi elementi di degrado fisico, e di forte concentrazione generano una periferia in cui non si misura più tanto una "distanza" da chi ha più reddito o da un centro, ma un'esperienza di crescente esclusione da una cittadinanza piena. Questi quartieri rischiano di diventare dei ghetti, facilitando la condizione di esclusione sociale.

I problemi delle aree in mutamento devono spingere a qualche ripensamento dell'aspetto regolativo dell'urbanistica, rispetto alla quale Milano si è operato quasi esclusivamente in termini di semplificazione.

1.2.3. Sistema Infrastrutturale

Anche il sistema della mobilità riflette i cambiamenti in atto, perché aumentano gli spostamenti e le distanze di persone e merci, prevalgono i flussi in periferia rispetto a quelli sulla grande città. La mobilità si sviluppa anche in funzione delle residenze e dei luoghi del lavoro, infatti si è assistito sul capoluogo a una diminuzione della popolazione residente ma nonostante ciò essa ha aumentato la sua attrattività. La crescita della mobilità però si scontra con i limiti strutturali delle strade e autostrade, le quali sono inadeguate, sottodotate con scarsa sicurezza, ma anche quelle ferroviarie carenti per quanto riguarda i collegamenti rapidi con il sistema aeroportuale. Tutto ciò genera fenomeni di congestione e traffico.

Il Piano Generale dei Trasporti del 2000 e il Libro Bianco sui Trasporti del 2001, puntano ad un riequilibrio intermodale, che punti ad affrontare alcune questioni principali: la costruzione di linee ad alta capacità al fine di collegamenti a valichi transalpini e al porto di Genova, miglioramento della linea ferroviaria regionale, rafforzamento della rete di trasporto pubblico. È necessario aumentare la capacità e l'efficienza ma anche la realizzazione di reti multimodali in cui si integrino strade, ferrovie con porti, aeroporti, interporti. Accanto a questa strategia generale si pone il problema della riorganizzazione del nodo ferroviario e stradale di Milano realizzando opere in grado di separare le reti lunghe da quelle brevi.

Strategie per una mobilità efficiente e sostenibile

Riduzione della congestione urbana

Gli orientamenti strategici sono intesi a contrastare la congestione e l'inquinamento migliorando la possibilità di spostamento sia per le persone che per le cose, con una politica di interventi rivolti alla realizzazione di un sistema di infrastrutture e servizi che ne consentano l'uso da parte di tutti i cittadini.

Si pone in primo luogo l'importanza della libertà di scelta dei cittadini valorizzando la capacità di utilizzo razionale dei diversi modi di trasporto: ferroviario e stradale, collettivo e individuale.



Le Periferie

© Studio Farina Zero Zero



Le Nuove Reti Stradali
© Studio Farina Zero Zero

Incremento della sicurezza del trasporto

Un obiettivo primario è il miglioramento della sicurezza stradale e delle altre modalità di trasporto, in accordo con il programma per la sicurezza stradale della Commissione della Comunità Europea e sottoscritto dall'Italia. Tale miglioramento deriva da una riorganizzazione della circolazione stradale urbana con la creazione di aree a forte connotazione pedonale e ciclistica e la separazione fra le diverse correnti di traffico motorizzato, e dallo spostamento dell'utenza dai sistemi di trasporto a più elevato rischio a quelli a rischio minore, ovvero dal sistema di trasporto individuale a quello collettivo.

Incremento di qualità del servizio di trasporto pubblico locale

L'incremento dell'uso del trasporto pubblico non deve dipendere dal disincentivo degli altri modi di trasporto ma dal superamento delle carenze di offerta e di qualità del servizio. Elementi determinanti per il rilancio del trasporto sono individuati nella riduzione dei tempi di viaggio e di attesa, nell'integrazione fra i diversi modi di trasporto (considerando l'intero sistema della mobilità come una rete multimodale), nel posizionamento strategico delle stazioni di interscambio sui nodi della rete, nell'estensione del sistema tariffario integrato, (compresa l'integrazione tra tariffazione del trasporto collettivo e il pricing del trasporto individuale), nel miglioramento del comfort dell'utente a terra (stazioni e fermate) e a bordo dei veicoli.

La strategia complessiva del sistema di trasporto pubblico si fonda sulle principali reti di forza ferroviarie, metropolitane e tranviarie. A questo sistema di forza viene successivamente ricondotta la rete urbana di superficie e quella di adduzione alla città di Milano dal territorio esterno all'area urbana.

Per la sostenibilità dello sviluppo di Milano è di primaria importanza una strategia diretta di rafforzamento della rete ferroviaria che storicamente ne ha consolidato i poli urbani, potenziando ed estendendo un servizio di tipo "metropolitano": cadenzato, memorizzabile, frequente, diffuso e affidabile, esteso a tutto l'arco della giornata.

Pur non essendo una materia che rientra nelle sue competenze dirette, e Comune di Milano, si vede impegnato nella programmazione insieme a Provincia, Regione, Ministero dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente, Fs e Fnm. La risoluzione delle criticità del nodo ferroviario di Milano costituisce, infatti, un problema di interesse non solo locale, ma regionale e nazionale, per garantire il sostanziale miglioramento dell'accessibilità ferroviaria europea, il potenziamento delle connessioni al sistema degli aeroporti lombardi, i potenziamenti del servizio ferroviario regionale e metropolitano.

Innovazione tecnologica

La gestione della mobilità pubblica e privata deve prevedere interventi tesi a razionalizzare la distribuzione degli spostamenti, ovviando alla scarsa conoscenza delle condizioni reali della circolazione e della sosta. Rientrano in quest'obiettivo l'incremento della capacità delle reti di trasporto e delle reti viarie, il controllo dello sviluppo della domanda, il miglioramento delle condizioni di circolazione, la realizzazione dei sistemi integrati ed ottimizzati di gestione, l'informazione e il controllo in tempo reale del traffico, i servizi di informazione al pubblico sullo stato della rete viaria e di trasporto, l'attivazione dei sistemi di navigazione assistita e di gestione ottimale delle flotte.

Riduzione degli impatti sull'ambiente

La riduzione delle emissioni di gas inquinanti e climalteranti richiede azioni di diversificazione delle fonti energetiche, quali la promozione della circolazione di veicoli elettrici o ibridi, a celle combustibile o alimentati da combustibili alternativi (Biodiesel, GPL, Metano); il contenimento dell'inquinamento acustico impone invece interventi di riduzione alla sorgente, la diffusione di veicoli elettrici e l'utilizzo di asfalti drenanti fonoassorbenti.

1.2.4. Politiche Urbanistiche Metropolitane

Dagli anni 80 Milano ha sperimentato diversi strumenti di pianificazione innovativi.

1984. Documento direttore del Progetto Passante

1988. Documento direttore sulle aree dismesse e sottoutilizzate

1995. Proposta dei Nove parchi di Milano.

1995. Atlante caratterizzato da indicazioni istituite sui programmi di riqualificazione urbana.

Il Documento di Inquadramento delle politiche urbanistiche comunali, approvato nel 2000, racchiude in sé queste esperienze. Esso è infatti un piano strategico.

Nel 1991 il PIM elabora, per la provincia di Milano, il Piano direttore territoriale, un primo esperimento significativo per la progettazione strategica di un'area vasta. Questo piano opera a un livello intermedio tra Comune e Regione, è il processo interattivo tra soggetti pubblici e tra pubblico e privato. Questo piano direttore si inserisce all'interno di un quadro legislativo costituito dalla legge di riforma delle autonomie locali (L. 142/90) che istituisce "la città metropolitana".

In questo periodo vennero approvate le leggi Bassanini 1997-98 che portano ad una semplificazione dell'attività amministrativa, nuovo Testo Unico degli Enti Locali (2000), la riforma del Titolo V della Costituzione che ha modificato l'ordinamento dello stato e ha introdotto la città metropolitana come nuovo livello di governo locale.

Metà degli anni 90 venne elaborato il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato nel 2003 ha permesso l'interazione di 12 ambiti interistituzionalizzati costituiti da aggregazioni di comuni.

In questo contesto si collocano: il Piano strategico del Nord Milano, promosso dai comuni di Bresso, Cinisello Balsamo, Cologno Monzese e Sesto San Giovanni, e il piano d'area Malpensa 2000 per il potenziamento dell'aeroporto. Progetto strategico Città di Città promosso dalla Provincia di Milano che propone visioni condivise sullo sviluppo economico, la vivibilità e la coesione sociale, promuove nuovi progetti. Piano strategico d'area dell'Alto Milanese promosso dalla Provincia di Milano con l'obiettivo di stimolare lo sviluppo economico locale, migliorare la qualità dell'ambiente. I Piani d'area per sviluppare temi a scala sovracomunale.

FONTE: "PIM - La città di città. Un progetto strategico per la regione urbana milanese", 2006
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta



FRAMMENTAZIONE

"La metropoli milanese può essere rappresentata come una città composta da infiniti frammenti che senza interruzioni si intendono ben oltre i suoi confini amministrativi."

Centro Studi PIM



1.3 Progetto per la Regione Urbana Milanese

Al fine di realizzare un progetto efficace è indispensabile approfondire uno dei piani strategici proposto dalla Città di Milano, per noi rilevante e interessante.

Il progetto strategico “Città di città” è stato elaborato a gennaio del 2006, e rappresenta il tentativo di rispondere all'esigenza da parte dell'amministrazione di mantenere l'intera regione come motore di sviluppo e innovazione tramite coesione sociale e miglioramento della qualità dell'ambiente.

Questa è la possibilità di offrire un'occasione per mettere in rete i progetti promossi da una serie di attori, per avviare operativamente un insieme di nuove azioni, partendo da temi concreti e progetti fattibili, capaci di affrontare concretamente problemi quotidiani e migliorare la qualità della vita, di produrre ricchezza e di generare innovazione.

La pianificazione strategica è una pratica recente e innovativa, essa supera l'idea di controllo e di imposizione di obiettivi e punta sulla comunicazione e il coinvolgimento di attori sociali e istituzionali.

Essa non riguarda un singolo prodotto ma un campo di problemi, una rete di attori e di processi.

Il Piano Strategico di Milano non si limita alla singola amministrazione ma all'intera regione urbana cercando di affrontare i problemi che riguardano la quotidianità. Esso ha un punto di vista preciso, quello dell'abitabilità, per migliorare la qualità della vita e rafforzare la governabilità. Si parla di dimensione del progetto piuttosto che del piano. Questo significa essere modesti e nello stesso tempo ambiziosi. Modesti perché il progetto allude ad una dimensione esplorativa interpretativa e processuale. Ambiziosi perché implica la capacità di mobilitare attori e risorse su un numero limitato, ma preciso, di cose da fare.

Il piano strategico è stato presentato dall'Amministrazione provinciale, presentatasi come la Provincia dei Comuni. È un percorso che si propone di offrire una cornice di coordinamento delle molteplici attività strategiche e di permettere ai diversi settori della Provincia di collaborare con attori esterni.

Si propone di riconoscere, valorizzare e integrare le azioni strategiche che l'Amministrazione ha promosso in passato.

Il piano è:

- **Selettivo**: perché assume la prospettiva specifica dell'abitabilità, come chiave per affrontare i problemi di sviluppo, attrattività, coesione e governabilità della regione urbana milanese;
- **Aperto**: perché offre un campo di opportunità progettuali per la Provincia e per gli altri attori coinvolti;
- **Orientato all'azione**: perché vuole promuovere nuovi progetti che affrontino il tema dell'abitabilità e mettano in campo azioni fattibili.



La Dismissione
© Max Farina

Il documento è l'esito di un percorso fatto di interazioni tra diversi attori, come amministratori, dirigenti e funzionari provinciali. Esso è promosso e gestito dall'Assessorato al Personale, Rapporti con la conferenza dei Sindaci, Progetto speciale per il Piano Strategico dell'area metropolitana, ma interessa tutta l'area amministrativa.

È un'occasione per valorizzare le iniziative in corso, mettere in rete diversi progetti e avviare un sistema di relazioni con altri territori.

Inoltre rappresenta uno strumento d'azione che ha come missione, assunta dalla presidenza della Provincia di Milano, la creazione di un modello di governo, che possa essere utilizzato per risolvere altri problemi di dimensione metropolitana, favorendo la cooperazione tra diversi settori provinciali.

In questa prima fase sono stati coinvolti cinque assessorati: all'Ambiente, Risorse naturali e idrauliche, Cave e Parco Sud; alla Viabilità, Opere pubbliche stradali, Mobilità e trasporti; alla Politica del territorio e parchi, Agenda 21, Mobilità ciclabile, Diritti degli animali; allo Sviluppo economico e innovazione, Lavoro, Attività produttive, Agricoltura, Turismo, Alto Milanese; all'Attuazione della Provincia di Monza e Brianza, anche se in prospettiva il Progetto Strategico dovrà coinvolgere pienamente gran parte dei settori dell'Amministrazione provinciale.

I referenti sono i comuni con i quali la provincia vuole promuovere una cooperazione. Le amministrazioni locali partecipano al processo, con la Conferenza dei Comuni ma usufruiranno di un supporto concreto per iniziative e progetti in corso. La Provincia di Milano ha previsto il coinvolgimento anche di altri attori quali: enti pubblici, osservatori privilegiati, attori economici e sociali.

Alla fase preliminare, di presentazione pubblica del progetto, ne seguono altre. Una prima fase, che prevede il lancio di un Bando "Idee e buone pratiche per l'abitabilità della regione urbana milanese" aperto ad attori pubblici, privati e no-profit; e una seconda fase che prevede la promozione, da parte della Provincia insieme ad altri attori, di nuovi progetti a forte valenza simbolica sostenuti da studi di fattibilità.

1.3.1. Concetto di Abitabilità

Il Piano Strategico si basa sul concetto di abitabilità, essa è qualcosa di più rispetto alla "qualità urbana", alla "qualità della vita" o alla "sostenibilità". È una proprietà complessa e multidimensionale, qualitativa e prestazionale di un contesto territoriale. Trae origine da un'idea di abitare più ricca di quella che si pensa, comprende molteplici forme di interazione sociale e spaziale, differenti modi di usare e occupare un territorio.

Esso ha diversi significati:

Focalizzare l'attenzione sulla qualità della vita e dell'ambiente per i cittadini residenti, gli abitanti temporanei, operatori economici e imprese.

- Focalizzare l'attenzione sulla crescente domanda di standard qualitativi realmente accessibili, sperimentando un nuovo sistema di welfare territoriale capace di offrire servizi e beni pubblici: trasporti, aria pulita, verde di qualità, percorsi formativi, mobilità sostenibile.



Il Concetto di Abitabilità

© Max Farina

- Prestare attenzione alla domanda di ambienti di vita, di lavoro, di insediamenti, di infrastrutture più amichevoli che favoriscano un vivere quotidiano più propenso alla socialità. Attenzione alla possibilità di fare, promuovere iniziative, esprimersi creativamente nella quotidianità.

- Prestare attenzione all'importanza di spazi fisici. Flessibilità, malleabilità, porosità sono le caratteristiche che rendono gli spazi capaci di ospitare nuove forme di residenza, lavoro, vita di relazione, poiché esso è prima di tutto un bene comune.

Oltre a differenti significati ha diverse declinazioni.

ABITABILITA' = ABITARE

Si può abitare stabilmente o temporaneamente, trovare, cambiare, trasformare casa, creare condizioni di ospitalità, stare in casa e stare fuori, da soli e insieme, tra diversi o tra simili. Avere una casa è la prima condizione di abitabilità. Ma senza la presenza di una casa questo concetto non si può esprimere, infatti, è sempre più crescente il numero di abitanti a rischio di esclusione sociale, in un ambiente in cui gli immobili hanno prezzi molto elevati.

Oggi la città non è abitata solo da coloro che la occupano stabilmente, ma anche da coloro che la abitano in maniera temporanea, come: immigranti, studenti fuori sede, parenti di malati, lavoratori ma anche per chi va via da casa per la prima volta, chi si separa o divorzia o anziani autosufficienti.

E vicino ad essa si creano inevitabilmente delle relazioni sociali. Lo spazio vicino casa deve essere articolato e ospitale, offrire verde pubblico e privato, luoghi di relax, sport e parcheggi.

ABITABILITA' = MOBILITA'

Abitare e muoversi all'interno della regione urbana milanese è faticoso e costoso, vi è una pessima qualità dell'aria per l'insalubrità del suo ambiente. Alle volte risolvendo un problema si rischia di peggiorarne un altro: esempio le nuove infrastrutture migliorano la mobilità ma incrementano il traffico e peggiorano la qualità dell'aria. Le strade sono congestionate con code costanti, incroci pericolosi. La situazione è peggiorata dal fatto che gli spazi verdi sono insufficienti. Dunque è necessario affrontare questa tematica su più piani, da un lato proporre soluzioni fattibili e sostenibili con grandi infrastrutture, dall'altra proporre soluzioni a breve periodo, di scala più ridotte ma efficaci. Muoversi su mezzi pubblici è parte integrante della vita quotidiana, dunque offrire abitabilità significa garantire efficienza e comfort del movimento e dell'attesa.

Ma non si parla solo del concetto di mobilità, l'abitabilità è caratterizzata da un forte legame con la respirabilità dell'aria. Sono stati pensati diversi interventi possibili come: l'abbandono di motori o impianti di riscaldamento obsoleti, politiche di car sharing, l'adozione di pannelli solari e di sistemi a risparmio energetico. Altro tema aperto è quello delle acque, la regione urbana milanese è segnata dalla presenza di corsi d'acqua, fattore che ha generato fenomeni insediativi. Ulteriore tema critico è quello della qualità del suolo, terreno decisivo per l'Amministrazione che ha sperimentato la realizzazione di nuovi parchi e non solo, promuovere l'agricoltura come economia capace di produrre territorio.

ABITABILITA' = CONDIVISIONE DI SPAZI

L'abitabilità è legata al concetto di spazi pubblici e alle relazioni che si possono creare in essi. Una politica dell'abitabilità è una politica tesa a moltiplicare, nella regione urbana, occasioni e spazi d'interconnessione e di socialità pensando a spazi dove la differenza non crei incomunicabilità o chiusura.

È possibile usufruire di luoghi caratterizzati da differenti livelli di uso, come spazi aperti, parchi, radure verdi o boschi dove si possono creare legami e socialità ma anche stare a contatto con la natura.

È noto come siano ridotti gli spazi pubblici centrali della città. Appaiono come spazi troppo banali e statici per essere luoghi d'intrattenimento per molteplici popolazioni, troppo impegnati a chiudersi a organizzarsi in modo introverso per essere spazi dell'incontro; troppo disabitati per essere spazi in comune di qualche collettività locale, ma anche troppo "istituzionalizzati-controllati" per essere punto di riferimento di nuove collettività.

1.3.2. Progetto Strategico: le Undici Città

Il progetto strategico riconosce undici città: il Vimercatese, Monza e la Brianza collinare, la Brianza Occidentale, il Sud Ovest, il Magentino e l'Abbatelese, l'Alto Milanese, il Nord Ovest, il Nord Milano, il Sud Est, l'Adda Martesana, Milano.

1. IL VIMERCATESE

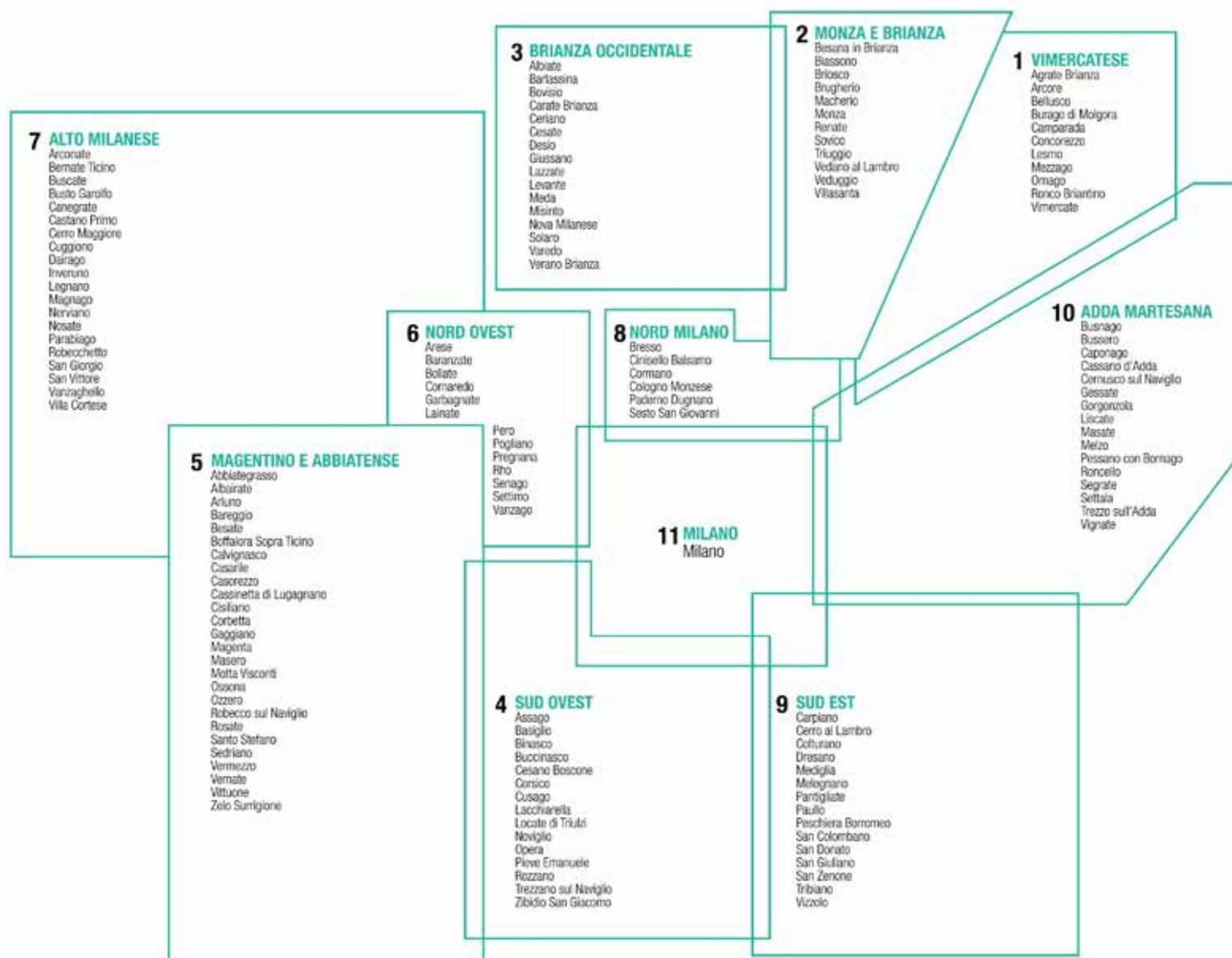
Il modello di sviluppo demografico, insediativo e produttivo di questa città è recente e presenta forti peculiarità. La localizzazione, a partire dagli Anni Settanta di grandi imprese multinazionali nei settori delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, ha costituito un forte elemento di rottura nel percorso di sviluppo, ma da subito si è accompagnato a un processo di crescita di un nuovo tessuto di piccole e medie imprese nei settori hi-tech, e di rinnovo e consolidamento di quello più tradizionale alimentare e meccanico.

Lo sviluppo urbano, per quanto tumultuoso, ha mantenuto elementi significativi di qualità nelle forme dell'abitare, nel paesaggio, nell'ambiente fisico ma anche in quello socio-culturale.

La situazione socio-economica è cambiata, con la fine degli Anni Novanta, e sembra destinata a mutare in modo ancora più accentuato in futuro.

Emergono due elementi di preoccupazione. Le grandi industrie, che hanno costituito la principale forza economica di questo territorio, risentono sia delle più generali condizioni di crisi economica che si stanno manifestando a livello globale, sia della più specifica crisi del settore elettronico.

Il secondo elemento risiede nella localizzazione sul territorio di una serie di grandi infrastrutture viabilistiche, come la Pedemontana o Tangenziale Est esterna, dagli impatti problematici accompagnati dal permanere di un'evidente inadeguatezza del sistema del trasporto pubblico.



FONTE: "PIM - La città di città. Un progetto strategico per la regione urbana milanese", 2006
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

1. IL VIMERCATESE
2. MONZA E LA BRIANZA COLLINARE
3. LA BRIANZA OCCIDENTALE
4. IL SUD OVEST
5. IL MAGENTINO E L'ABBIATENSE
6. L'ALTO MILANESE
7. IL NORD OVEST
8. IL NORD MILANO
9. IL SUD EST
10. L'ADDA MARTESANA
11. MILANO

Il Vimercatese dovrebbe essere in grado di attuare un insieme di politiche di attrazione di nuovi abitanti e di nuove imprese accentuando i propri punti di forza (qualità urbana e ambientale, presenza di ampie zone di verde e di naturalità, offerta qualificata di servizi alle persone e alle imprese), rinunciando a funzioni che a prima vista potrebbero essere più redditizie per le amministrazioni locali, e promuovendo una politica delle infrastrutture che sia in grado, per quanto possibile, di declinare in chiave territoriale e paesistica i grandi progetti stradali e autostradali e ferroviari previsti oggi entro logiche ancora settoriali.

Un progetto per la città del Vimercatese, deve permettere di mantenere un livello alto sia dello sviluppo economico, sia della qualità territoriale per imprese e abitanti, puntando a valorizzare la specificità e l'identità riconoscibile di questo territorio e la capacità di cooperazione e di governo delle sue Amministrazioni Comunali. A tal fine è necessario muoversi in tre direzioni:

In primo luogo occorre rafforzare l'infrastruttura istituzionale che è anche il supporto delle reti di capitale sociale; in secondo luogo occorre consolidare la qualità insediativa, urbana e ambientale e in terzo luogo occorre promuovere la qualità del sistema produttivo.

2. MONZA E LA BRIANZA COLLINARE: La Città Nodo Del Policentrismo Brianzolo

Il ventaglio territoriale che delimita questa città, comprende: a sud la città compatta di Monza, a nord dapprima il suo grande parco, poi un territorio collinare con un'urbanizzazione più tenue e organizzata per numerosi piccoli nuclei e filamenti. La presenza più forte del verde si lega a una immagine di paesaggio con forte valenza simbolica che, per taluni versi, sopravvive alla sua metamorfosi. Ai lati del ventaglio infine due urbanizzazioni lineari co-appartengono ai due ambienti della Brianza occidentale e del Vimercatese est.

In questo territorio si sono incrociati quattro processi di sviluppo:

- Quello della industria diffusa ottocentesca rinnovatasi senza forti intensificazioni nel secondo dopoguerra, ma con sviluppi di qualità nel campo della meccanica fine, con imprese che hanno un ruolo importante a livello internazionale;
- Quella egualmente industriale ma più urbano-fordista di Monza;
- Quella di un polo terziario legato a una storica città media, che tende oggi ad assumere nuovi connotati metropolitani;
- Quelli del decentramento residenziale, che hanno un precedente storico nelle ville e che nel secondo Dopoguerra si sono sviluppate con continuità sia in forme urbane a Monza che nel paesaggio del territorio collinare.

Nell'evoluzione di questa "città" si intravedono chiaramente due rischi. Per il Comune di Monza, quello di adagiarsi in una funzione banale di servizio burocratico-amministrativo provinciale, e per il territorio collinare, quello di un eccessivo sviluppo residenziale che può distruggerne definitivamente l'ancora elevato valore paesistico, oppure quello di un'appropriazione socialmente sempre più chiusa e selettiva di brani significativi di un paesaggio di qualità con una forte selezione sociale dei suoi abitanti.

Monza deve sempre più pensarsi, in sinergia e complementarietà, con alcuni centri della Brianza, come gateway integrato con Milano nelle relazioni con le reti globali.



Brianza Collinare
© Max Farina



Brianza Occidentale
© Green Lands

Nel territorio collinare, il punto di partenza, per un originale modello di sviluppo, è proprio il suo paesaggio, che può diventare un elemento specifico e distintivo in grado di offrire urbanità a questa zona con una particolare connotazione, entro lo spazio metropolitano. Essa può, piuttosto, legarsi a uno stile di vita "più lento e meno rumoroso", che tuttavia rimanga perseguibile da popolazioni diverse.

Un'immagine progettuale per Monza e la Brianza collinare può essere sviluppata lungo quattro assi:

- Il primo consiste, nel ripensare il Parco del Lambro e nel valorizzare il Parco di Monza come spazi pubblici di valenza sovralocale e come supporto per un distintivo modello dell'abitare;
- Il secondo asse consiste, nel promuovere attraverso forme di partnership, con attori non locali, attività qualificate per l'eccellenza monzese;
- Il terzo asse consiste, nel continuare la riqualificazione della ferrovia per Besana-Brianza, e promuovere nuove forme di collegamento pubblico, favorendo un utilizzo innovativo anche per il trasporto pubblico locale su gomma dell'eventuale autostrada pedemontana;
- Il quarto asse, infine, consiste nel promuovere una maggiore integrazione dei servizi alle persone dei piccoli comuni del territorio collinare e incentivare la connotazione ecologica delle sue piccole e medie imprese.

3. LA BRIANZA OCCIDENTALE: Una città multipolare che costruisce ambiente e paesaggio

La Brianza occidentale è la parte più urbanizzata della Brianza, caratterizzata: da una conurbazione con pochi spazi aperti e un livello elevato di urbanizzazione del suolo, dalla presenza del parco regionale delle Groane e da un allineamento di poli urbani a ovest, parzialmente conurbatosi nella direzione nord-sud, che appartiene storicamente al reticolo di centri gravitante su Saronno.

Questo ambiente urbano è l'esito complesso di due storie di sviluppo:

- La prima è quella della piccola e media impresa, in uno storico distretto industriale plurisettoriale che ha avuto ed ha ancora un punto di eccellenza nell'industria del mobile e della trasformazione del legno;
- La seconda storia è legata allo sprawl urbano milanese, che con questa "città" ha un legame antico e che ha portato nel territorio attività, soggetti e spazi espulsi dalla città centrale.

Le riflessioni sul futuro di questa città sono fortemente segnate dalla permanenza di due immagini banali, incapaci di generare innovazione.

La prima immagine, vincente, è quella ancorata a una idea di sviluppo, qui ancora forte e radicata come crescita quantitativa accelerata, che veicola in parte una ancora forte urbanizzazione residenziale e industriale, ma soprattutto l'esplosione di spazi di consumo individuale.

La seconda è un'immagine, perdente ma funzionale alla prima, di tipo nostalgico, di difesa ora della vecchia idealizzata comunità di paese del primo sviluppo rurale-industriale distrettuale.

Diversamente questa estesa, anomala, caotica urbanizzazione può essere oggi re-immaginata come una città multipolare che si integra e si densifica in alcuni nodi e aste e promuove forme di trasporto collettivo, che si dota al suo interno di alcune “pause”, isole di naturalità e spazi di silenzio e rallentamento che si affiancano al parco delle Groane, che impara a costruire “ambiente” e “paesaggio”.

La Brianza occidentale può essere inoltre nuovamente immaginata come una città ancora focalizzata sul lavoro e sulla produzione, attraverso una crescente attenzione ad un insieme più limitato di imprese, impegnate in settori non protetti e concorrenziali.

Tutto ciò richiede anche una rinnovata capacità di ospitare e intrecciare popolazioni differenti al di fuori di ogni chiusura localistica.

Per dare corpo all'immagine di una città multipolare, che si ripensa costruendo ambiente e paesaggio, è necessario muoversi in diverse direzioni. Innanzitutto, connettere in una rete, differenziare e rendere più complessi il sistema degli spazi centrali e dei servizi sovracomunali, costruendo una rete di trasporto collettivo tra di essi.

In secondo luogo, costruire ambiente, natura, spazi di rallentamento e di possibile uso collettivo nelle residue aree agricole, integrando nella gestione e nel territorio i parchi esistenti. In terzo luogo promuovere progetti integrati a ridosso di alcuni interventi infrastrutturali ed elaborare criteri guida per la più diffusa ristrutturazione urbanistica dei tessuti edificati.

Infine, occorre mettere in rete le diverse municipalità e i consorzi, evitando l'eccessiva attuale frammentazione per promuovere più selettive politiche industriali e una riformulazione delle strutture e dei servizi del welfare locale.

4. IL SUD OVEST: La città delle acque e della salute

La storia della città del Sud Ovest è innanzitutto quella dei processi spontanei e poco governati di traboccamento di funzioni metropolitane spesso di bassa qualità. Questa storia ha costruito una pluralità di trame insediative: una prima trama è costruita intorno allo sviluppo lineare lungo alcune grandi infrastrutture; una seconda trama è rappresentata dalla stratificazione di tre figure insediative progressivamente distanti dalla città capoluogo (la conurbazione alla periferia milanese, i poli urbani di maggiore dimensione, i centri minori “persi” nel contesto del parco agricolo); una terza trama è invece riconducibile al palinsesto del Parco Sud.

Nella città del Sud Ovest sono in atto processi rilevanti di natura economica e sociale, programmi di investimento da parte di grandi operatori e politiche pubbliche che permettono di identificare due “vie” possibili dello sviluppo metropolitano.

Un primo scenario disegna una via “bassa” alla ridefinizione del ruolo del sud-ovest milanese nella regione urbana, che non intacca il modello di sviluppo centrato sulla localizzazione di funzioni espulse dal nucleo urbano caratterizzato da un sistema di imprese fragile e a bassa intensità tecnologica e da un livello scarso di scolarizzazione e di dotazione di servizi ad alto valore aggiunto. Un secondo scenario permette invece di riconoscere una via “alta” allo sviluppo, fatta di buona qualità insediativa; di un'eccellente dotazione di aree per il tempo libero e di uno straordinario patrimonio storico e ambientale.



Parco Sud
© Italia 45-45

La città del Sud Ovest può diventare per la regione urbana milanese un parco delle tecnologie e dei servizi alla persona nella filiera della salute. Un parco che dispiega pienamente le opportunità offerte dalla presenza di un patrimonio attivo di risorse storiche, culturali, paesistiche; che consolida e mette in rete le presenze eccellenti dell'economia sanitaria attivando un vero e proprio cluster territoriale integrato; che valorizza la qualità insediativa e che promuove una decisa azione di riqualificazione urbana. Un parco che sia il palinsesto di un'economia delle qualità, che cerca di porre in connessione luoghi di eccellenza metropolitana e progetti "locali" di sviluppo.

5. IL MAGENTINO E L'ABBIATENSE: La città del fiume

La città dell'Abbiatense e del Magentino si caratterizza per la presenza di una rilevante percentuale di territorio non urbanizzato e regolamentato dalla presenza di due parchi regionali.

Elementi distintivi sono, la bassa densità abitativa e la limitata pressione insediativa, una struttura urbana organizzata in piccoli centri non ancora conurbati che fanno riferimento a un centro urbano di rilevanza sovracomunale, la presenza di reti infrastrutturali deboli.

È una città che ha storicamente basato la propria economia su agricoltura e sviluppo industriale, trascurando le attività terziarie e che, per ragioni infrastrutturali, economiche, ambientali ma anche di organizzazione della società insediata, è rimasta relativamente isolata rispetto ai processi di sviluppo metropolitano.

Magentino ed Abbiatense sono rimasti relativamente estranei ai processi di urbanizzazione che hanno investito gli ambiti più dinamici dell'area urbana milanese.

La presenza di due parchi regionali che tutelano gran parte del territorio, contribuiscono a spiegare il processo che ha portato questa 'città' a conservare la condizione unica e irripetibile di grande polmone verde del territorio provinciale.

Da alcuni anni sono iniziati processi di forte trasformazione: nelle dinamiche insediative, con un aumento della pressione sul territorio; sul sistema economico, per la crisi del settore industriale e per effetto della delocalizzazione di attività dalla metropoli; nell'assetto delle reti infrastrutturali, investite da nuovi progetti.

Questo territorio presenta, da un lato importanti opportunità di sviluppo, necessarie ad un luogo che deve in parte riconvertire il proprio sistema produttivo, dall'altro presenta forti rischi di perdita dell'identità locale. La chiave risiede nell'interpretazione del patrimonio di aree libere con cui gli attori locali decideranno di operare sul territorio.

Si presentano dunque due scenari:

- Uno di forte sviluppo, con la conversione delle aziende in crisi in attività terziarie, commercio a larga scala, logistica, loisir di massa e una forte infrastrutturazione;
- Uno di conservazione della specificità del territorio, l'alto pregio ambientale, che non significa rinunciare allo sviluppo, ma compiere scelte differenti.



Magentino e Abbiantese
© Corriere Alto Milanese



Areoporto di Malpensa
© Sea

Uno scenario che legga il territorio dell'Abbiatense e del Magentino come Città del Fiume, pur non trascurando la necessità di affrontare alcune problematiche emergenti in termini, ad esempio, di ripensamento del sistema produttivo e adeguamento della rete infrastrutturale, punta a valorizzare il grande vantaggio competitivo che questo territorio ha saputo costruire e conservare nel tempo: la presenza di un patrimonio ambientale di grande pregio.

Una città che premia le eccellenze presenti sul territorio, che costruisce politiche attive sul paesaggio, che valorizza la qualità insediativa; una città parco che progetta il proprio sviluppo leggendo le proprie specificità come occasioni da proporre ad altri territori, costruendo politiche culturali, ambientali, del tempo libero, della ristorazione di qualità che, allo stesso tempo, tutelino gli spazi naturali, del rallentamento e del silenzio, e li aprano a una fruizione sostenibile che ne consolidi il carattere di risorsa a scala territoriale.

6. L'ALTO MILANESE: Una piattaforma della produzione, della logistica e della conoscenza

L'Alto Milanese è un ambiente insediativo complesso, collocato in uno dei quadranti della regione urbana investiti da più rilevanti investimenti (Malpensa a nord ovest, alta capacità ferroviaria a ovest, nuova Fiera e Arese a sud) che, nel corso del tempo, si riconosce e viene riconosciuto sempre più come territorio unitario.

In questa città composita convivono modelli insediativi e di sviluppo diversi:

- L'urbanizzazione lineare densa, armatura dello sviluppo di antica industrializzazione lungo l'asse del Sempione, che fa centro sul polo di Legnano;
- L'area meno densamente urbanizzata che circonda a est e a ovest l'asta del Sempione e che delinea i tratti di una vera e propria "corona verde";
- L'urbanizzazione più rada e reticolare del Castanese a ovest;
- L'urbanizzazione reticolare più densa di altri Comuni verso il cuore metropolitano.

L'Alto Milanese è stato storicamente una delle principali piattaforme produttive della regione urbana milanese e di tutta la fascia pedemontana lombarda.

Oggi questo ruolo sembra essere messo in crisi da un'erosione molto forte della stessa base produttiva.

L'Alto milanese è dunque un territorio in fase di profonda ristrutturazione, caratterizzato dalla crisi e dalla transizione delle specializzazioni economiche tradizionali ma anche da dinamiche in parte inedite sul terreno dell'organizzazione d'impresa e del lavoro.

Tali dinamiche sembrano alludere a due scenari possibili. Un primo scenario, basato sul pieno compimento del processo di terziarizzazione e "metropolizzazione" dell'Alto Milanese e sul progressivo abbandono della specializzazione manifatturiera; un secondo scenario, centrato sul rilancio dell'Alto Milanese come piattaforma produttiva capace di valorizzare le possibili sinergie territoriali con i grandi poli metropolitani e regionali.

L'Alto Milanese può trasformarsi in una piattaforma produttiva innovativa, nella quale attività manifatturiere ad alto contenuto di tecnologia e di capitale umano convivono con un solido

tessuto di piccole e medie imprese; servizi tecnologici e logistici di alta qualità si connettono a un sistema regionale di luoghi e processi di produzione e riproduzione dei saperi e delle conoscenze; un'attenta azione di riorganizzazione degli spazi fisici della produzione diventa l'altra faccia di una politica di riqualificazione dei centri urbani e di cura e salvaguardia delle aree inedificate.

7. IL NORD OVEST: La città dell'innovazione sostenibile

Il Nord Ovest milanese è un territorio articolato, in parte conurbato al capoluogo, in parte strutturato su centri di dimensioni piccole e medie, che ha saputo gestire le contraddittorietà degli effetti del proprio sviluppo: ricchezza e dinamicità, dovuta alla presenza delle grandi industrie e presenza di emergenze ambientali; grande accessibilità e forte congestionamento della rete viabilistica; presenza di centri urbani vitali e di quartieri dormitorio e periferie cresciuti a ridosso dei grandi poli industriali.

Territorio densamente urbanizzato, ha sviluppato una forte cultura dell'accoglienza, una propria sensibilità rispetto alle problematiche ambientali e costruito politiche attive sulla presenza di poli culturali significativi. Questo territorio, e in particolare l'area del rhodense, oggi si confrontano con la crisi del proprio sistema economico ma anche con il mutamento di prospettiva portato dalla localizzazione del polo esterno della Fiera.

Il Nord Ovest è un territorio che presenta una rete di soggetti particolarmente integrata, soprattutto nella sua dimensione istituzionale. È necessario potenziare questo vantaggio: integrando gli attori del mondo economico e del terzo settore, costruendo forme di coordinamento che centrino l'attenzione sulle tematiche economiche e sulle strategie territoriali ma anche attivando sinergie all'interno di un tessuto associativo che oggi è fitto e variegato ma frammentato.

Il territorio oggi si confronta con alcune grandi questioni che costituiscono le variabili del suo sviluppo futuro: la presenza di funzioni rilevanti alla scala territoriale; la presenza di aree dismesse quantitativamente e qualitativamente rilevanti; i flussi di nuove popolazioni.

La grande sfida è quella di riuscire a governare le trasformazioni e di non esserne dominati, di non lasciarsi trasformare in territorio di 'servizio' alle nuove funzioni, ma di divenire protagonista delle offerte che il territorio lega alle nuove funzioni e della costruzione di una relazione tra territorio e nuove superfici, facendo assorbire loro alcuni caratteri, problematiche, risorse del territorio.

La chiave per superare i rischi dovuti a una crescita veloce e di grande impatto territoriale e per cogliere le opportunità di legare alle trasformazioni lo sviluppo di diverse realtà sul territorio, è la costruzione di reti forti, multilivello e multisettoriali.

È necessaria la ricostruzione di un'identità locale, è prioritario affinché i nuovi poli che si costituiranno sul territorio non generino nuove 'periferie', creando squilibri nella distribuzione di svantaggi e benefici; è la condizione perché la società locale riesca a costruire strategie per la generazione dell'innovazione, definendo azioni e progetti in grado di innescare processi innovativi a scala territoriale.



Il Nord Ovest
© Studio Farina Zero Zero

La memoria della cultura industriale costituisce il naturale retroterra dal quale partire per riqualificare i vecchi contenitori, mantenendo da una parte la funzione produttiva, dall'altra inserendo nuovi servizi innovativi, nell'ottica dell'innovazione sostenibile.

8. IL NORD MILANO: La città cerniera della regione urbana

La città del Nord Milano è in gran parte l'esito dei processi di industrializzazione e di urbanizzazione che hanno investito il territorio lungo l'intero arco del secolo scorso. Il Nord Milano, profondamente investito da processi di trasformazione economica, sociale e urbanistica, dovuti principalmente a fenomeni di ristrutturazione produttiva e di riconversione occupazionale, sembra oggi aver compiuto la propria transizione verso un nuovo modello di sviluppo postfordista.

Il primo scenario riguarda la riqualificazione diffusa e la ricucitura territoriale:

- La riqualificazione urbana per i grandi insediamenti residenziali, che necessitano ancora di operazioni di rigenerazione e di iniziative incisive nel campo dell'inclusione;
- La riconnessione dei grandi spazi verdi, per consolidare e ricucire i parchi e le aree verdi minute del territorio in un disegno di insieme, come parte di un grande "dorsale verde";
- Le connessioni ciclo-pedonali, in un territorio frammentato, fortemente segnato dalla presenza delle infrastrutture;
- La mobilità con il modo pubblico, come strategia generale di aumento dell'accessibilità delle varie parti del territorio.

Un secondo scenario riguarda la riorganizzazione dei servizi e delle grandi funzioni pubbliche sovracomunali, una vera e propria proposta di riassetto territoriale e di ridefinizione dell'attuale sistema gestionale.

Un terzo scenario è quello che punta all'ulteriore qualificazione del percorso di sviluppo del Nord Milano, lavorando su servizi e funzioni che possono rappresentare importanti fattori di centralità territoriale e generare nuovi flussi e nuove relazioni spaziali.

L'immagine su cui è possibile impostare una nuova fase di progettazione strategica per il Nord Milano è quella di una "città-cerniera". Una città-cerniera tra modelli passati di produzione e organizzazione dello spazio e modelli in parte ormai consolidatisi.

Per svolgere la funzione di città-cerniera, il Nord Milano dovrà infine essere in grado di promuovere strategie di inspessimento delle relazioni tra i centri che lo compongono, sia sul piano fisico (favorendo interventi di ricucitura fisica tra le sue singole parti, lavorando sulla connessione tra gli spazi aperti), sia sul piano del rafforzamento della cooperazione intercomunale.

9. IL SUD EST: Un "Affaccio a mare" sulla pianura irrigua per la regione milanese

Il triangolo formato dalle vie Emilia, Pausanese e dalla valle dell'Adda individua la città del sud Est milanese, un territorio caratterizzato forti contrasti e giustapposizioni, che vive della relazione con le infrastrutture, che hanno sempre garantito accessibilità e, nel contempo, isolamento.



Pianura Irrigua Milanese
© www.ambientidiacqua.it



Fiume Martesana

© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

Una città dal cuore verde percorso dalla valle del Lambro e dai margini formati da conurbazioni lineari dense e articolate.

Nella città del sud Est convivono due paesaggi molto diversi: il paesaggio agricolo, naturale e dei centri antichi; il paesaggio delle conurbazioni lineari.

La composizione di questi diversi strati lascia intuire due possibili esiti, accomunati da una verosimile accelerazione dello sviluppo: un primo esito risiede nell'ulteriore frammentazione del territorio. Un diverso esito potrebbe derivare dalla costruzione di un'immagine unitaria del territorio fondata sul riconoscimento di valori paesaggistici in evoluzione e sul riconoscimento delle differenze proprie di ogni parte.

La città del Sud-Est milanese, può costituire il limite e l'affaccio di qualità verso gli spazi aperti della pianura irrigua e, nel contempo, la porta di accesso da Sud alla regione urbana. Questa condizione può essere perseguita solo introducendo elementi d'innovazione che strutturino il territorio rafforzando le relazioni tra le conurbazioni lineari e il cuore agricolo e naturalistico: elementi che attengono alla cooperazione sovracomunale nelle politiche urbanistiche, quali il potenziamento dei collegamenti locali, l'integrazione dei servizi relativi alla formazione, alla scuola e alla cultura, la riqualificazione diffusa delle aree produttive e agricole degradate.

Il Sud-Est rappresenta dunque un possibile territorio delle differenze nella qualità, un territorio intensamente abitato che, in prospettiva, grazie alle nuove condizioni di accessibilità potrà accogliere imprese e capitale umano di qualità, all'altezza della sua storia, ma anche nuovi abitanti residenti offrendo l'opportunità di risiedere e lavorare in contesti accessibili, prossimi a spazi verdi, rispondendo alla domanda di modelli abitativi innovativi, alternativi alla città consolidata.

10. L'ADDA MARTESANA: Infrastrutture sostenibili e risorse strategiche per la regione urbana

Territorio composito, dai confini tutt'altro che stabili, niente affatto omogeneo al suo interno, e caratterizzato dal susseguirsi di diversi ambienti insediativi, costituitisi a partire da differenti matrici territoriali e sulla base di differenti vocazioni socio-economiche.

Se l'acqua ne disegna, oggi come un tempo, le caratteristiche morfologiche e i confini (a est l'Adda, a nord i canali Muzza, Villorosi e Martesana, a sud la linea delle risorgive), esso risulta ormai strutturato da est a ovest attorno a grandi assi infrastrutturali di antica e recente realizzazione attorno ai quali si sono prodotti negli ultimi trent'anni consistenti processi insediativi.

Mentre la spalla occidentale è saldata con il capoluogo e ospita terziario e funzioni metropolitane, quella orientale propone ancora oggi importanti risorse ambientali tutelate.

Il territorio dell'Adda Martesana conosce oggi importanti e profonde trasformazioni: protagoniste alcune delle infrastrutture esistenti oggetto in questi anni di tentativi interessanti di risignificazione e rifunionalizzazione, ma anche alcune infrastrutture di progetto che ne mettono in tensione ulteriormente la strutturazione territoriale, tanto da farne ancora oggi uno degli ambiti più significativi di pressione insediativa, non solo residenziale.

Si tratta anche di un territorio della produzione in trasformazione, da tempo pronto ad accogliere funzioni di livello metropolitano in uscita da Milano.



Milano
© Gazzetta di Milano



Milano

© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

Nelle quadre territoriali tracciate dall'intersezione dei principali assi infrastrutturali che lo innervano, intanto, appaiono sempre più a rischio gli spazi aperti: ciononostante, l'abitabilità di questo territorio è ancora per molti versi notevole grazie alle risorse consistenti offerte dal Parco Sud e dal Parco dell'Adda.

A partire dalla consapevolezza dei processi in corso, molti dei Comuni presenti in quest'ambito hanno da alcuni anni intrapreso, in occasione della realizzazione del Piano d'area nell'ambito del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, un'operazione di riflessione a carattere intercomunale sul futuro possibile di questo territorio.

Provando a pensarsi come una città parco, esso si propone di consolidare la propria dotazione di territorio agricolo e verde tutelato (ampliando la rete dei parchi e salvaguardando l'agricoltura come produttrice di territorio, oltre che di ricchezza), di servizi pubblici e privati, di abitazioni di qualità e farne una risorsa a servizio di chi vi abita e lavora, oltre che per la regione urbana milanese provando a richiamare qui funzioni metropolitane.

I Comuni stanno provando a mettere in relazione e a fare funzionare i materiali di un'economia che cambia, scrivendo insieme le regole per governarne le trasformazioni. Essi vengono chiamati a rispondere alle esigenze di un territorio in trasformazione che intende però fare salva la propria qualità ambientale, piuttosto che attrarre indistintamente nuovi insediamenti. Provando a investire su essa per attrarre iniziative e investimenti innovativi economici di qualità, questo territorio sembra potere riscoprire e reinventare attorno alle infrastrutture per la mobilità collettiva di cui è già per altro dotato.

11. MILANO: Cuore della regione urbana e nodo di una rete globale di città

Milano oggi è senza dubbio il cuore geografico e funzionale di una regione urbana vasta e dai confini non definibili una volta per tutte, ma è anche un nodo attivo dello spazio mondiale contemporaneo pensato e organizzato come fitto reticolo urbano. Questa doppia natura conferma e insieme ridefinisce i tratti originari dell'insediamento urbano milanese: la sua indiscussa centralità geografica, a scala regionale, ma anche nazionale e internazionale; la lunga tradizione di città "scambiatrice", centro dinamico di traffici commerciali a differenti gittate; una fortissima densità di relazioni sociali e produttive.

Milano ha saputo coniugare in forme nuove la propensione industriosa, radicata nella sua cultura, con un'economia dei servizi fortemente connessa ai circuiti della produzione e dell'innovazione sociale e tecnologica e con un ruolo di nodo e terminale di un reticolo di produzioni distrettuali di portata regionale e nazionale.

Milano esprime oggi un duplice volto economico: da un lato, città caratterizzata dalla presenza di funzioni strategiche con importanti effetti di filiera, dall'altro lato, rappresenta un significativo laboratorio delle nuove forme del lavoro autonomo e della micro impresa sociale. Dal punto di vista delle dinamiche sociali, Milano offre segnali contraddittori, da un lato la città invecchia e perde popolazione da molti anni, allo stesso tempo essa continua ad attrarre flussi immigratori (a Milano sono presenti 143.125 stranieri residenti appartenenti a più di cento differenti etnie) ed è quotidianamente utilizzata da diverse popolazioni metropolitane che vi trovano luoghi di lavoro.

Questa città è inoltre una città spazialmente raccolta e la dilatazione storica del tessuto urbano si è saldata con la crescita dei centri urbani di prima fascia manifestando, fin dall'immediato secondo Dopoguerra, una specifica tensione tra le dinamiche urbanistiche e le partizioni amministrative.

Non è facile nel caso di Milano avanzare un'immagine progettuale sintetica. Milano sembra oscillare tra due percezioni scomposte:

- Da un lato, quella dei punti manifesti di debolezza e di sofferenza della città;
- Dall'altro, quella della capacità largamente spontanea della città di riprodursi e di generare innovazione.

Da questo punto di vista, Milano può divenire città globale se è in grado di dispiegare territorialità meno anguste e costrette e di comporre e praticare il suo essere al tempo stesso città – piattaforma territoriale e città - nodo funzionale.

Cresce perciò la necessità di tenere insieme il rafforzamento dei tratti competitivi della città e la produzione di livelli più avanzati di coesione sociale e territoriale intorno ai temi cruciali dell'abitare e dei ritmi temporali e spaziali che mettono sotto tensione la città; dell'ospitalità e dell'accoglienza urbana, della progettazione dei territori di frangia, della mobilità integrata e di una diversa pratica degli spazi urbani.

1.3.3. Chi abita la città

Pendolari

Nella regione Lombardia, il 53% della popolazione è pendolare e spende sui mezzi di trasporto 7 milioni di ore al giorno. La lunghezza media dello spostamento è di 42 chilometri. Si tratta di un fenomeno in crescita: fra il 2004 e il 2005 il numero dei pendolari è aumentato del 5%. Ogni giorno, i flussi in entrata nei comuni della Provincia di Milano, cioè il numero di individui che studiano o lavorano in un Comune della provincia di Milano e che risiedono in un altro Comune, assommano a 1.076.300 individui; di questi, 231.000 provengono da altre province. Nel solo Comune di Milano, ogni giorno, entrano oltre 436.000 persone; di queste, circa 128.000 provengono da altre province.

Essere pendolari significa vivere la città e il territorio in modo ripetitivo, secondo orari costanti, costruendo mappe definite da un punto di origine, da un recapito finale e da eventuali punti intermedi. Luoghi soprattutto di passaggio o di breve sosta, spesso caratterizzati da scarse dotazioni di servizi e da precarie condizioni di sicurezza.

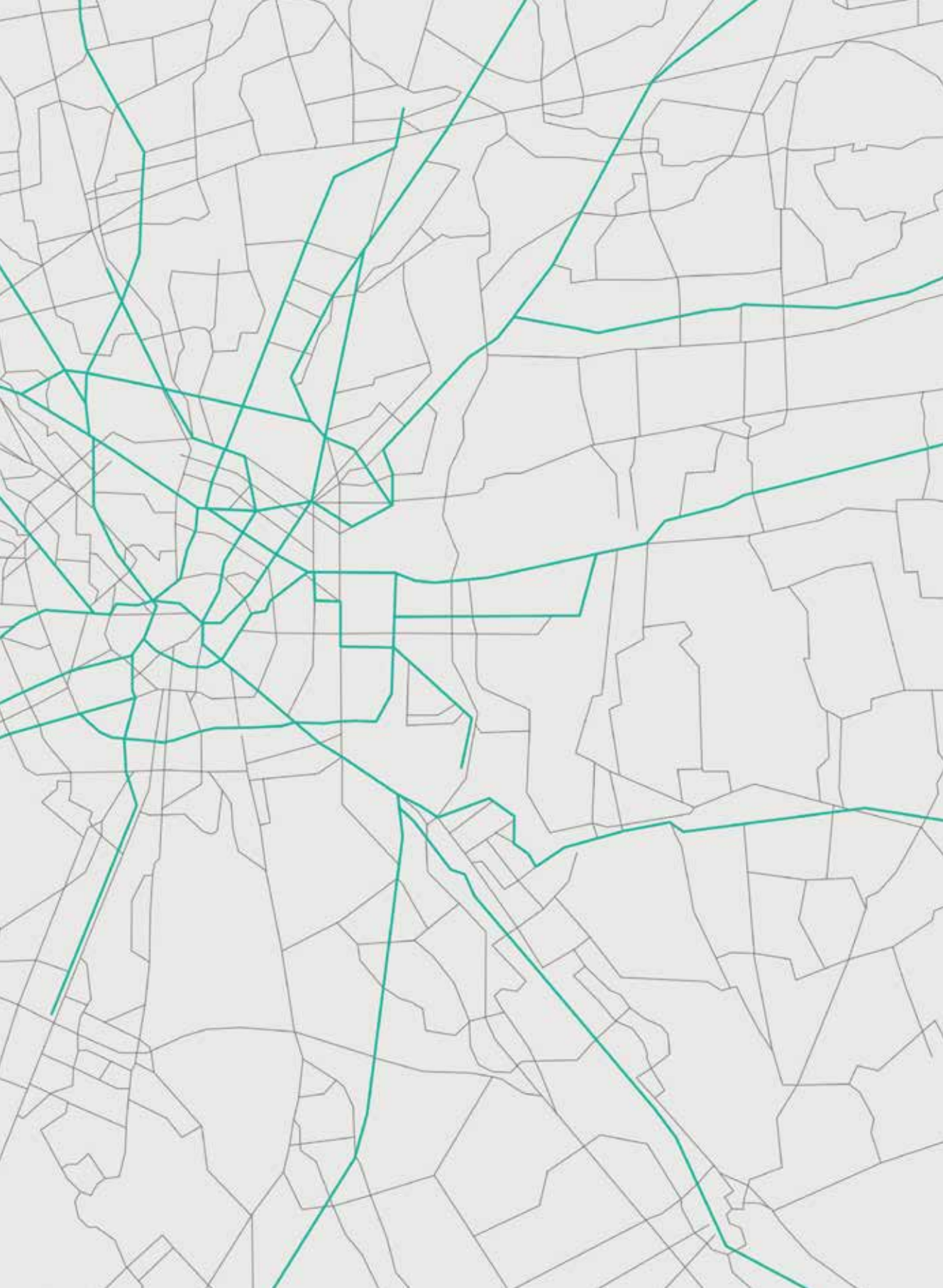
Pur costituendo, secondo i dati rilevati dal censimento dell'anno 2001, una massa critica di proporzioni impressionanti, i pendolari della regione urbana milanese sono per lo più abitanti invisibili: manifestano la loro presenza, in tutta la sua rilevanza, negli orari "di punta" e durante la "pausa pranzo". I flussi di pendolari rappresentano una criticità rilevante per chi deve muoversi nella metropoli, ma i disagi indotti dalla necessaria presenza di questa popolazione sono solo minimamente comparabili con quelli avvertiti e subiti dai pendolari stessi. I pendolari sono il simbolo della "fatica" e della precaria abitabilità della regione urbana milanese.

FONTE: "PIM - La città di città. Un progetto strategico per la regione urbana milanese", 2006
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

Costruzione di Reti

"La metropoli milanese può essere rappresentata come una città formata dalle relazioni che intercorrono tra i soggetti che li abitano."

Centro Studi PIM



Il sovraffollamento dei mezzi di trasporto pubblico, le loro precarie condizioni di manutenzione e di igiene, i ritardi, le soppressioni delle corse, ecc. rendono la vita del pendolare particolarmente dura. Essere pendolari significa infatti spendere sui mezzi una quota significativa del proprio tempo extra lavorativo. Qualunque sia il mezzo di trasporto impiegato, ciò che caratterizza la vita dei pendolari è la difficoltà di trovare una risposta a esigenze legate alla cura personale, all'accesso ai servizi e al commercio.

La popolazione dei pendolari esprime in modo esplicito, soprattutto attraverso le proprie associazioni e comunità di rappresentanza, una domanda forte di miglioramento dei servizi di trasporto pubblico e una domanda di politiche infrastrutturali e trasportistiche in genere. Ma anche, in modo implicito, una domanda di servizi alla persona che, se rimarrà inevasa, continuerà a incidere in modo negativo sul livello di reale abitabilità della regione urbana milanese.

Studenti

Tra le popolazioni che abitano la metropoli milanese, in un momento storico in cui l'economia della conoscenza è fattore primario di sviluppo, assume particolare rilievo quella degli studenti universitari.

L'articolazione e il decentramento delle sedi degli Atenei milanesi, nel corso del tempo, hanno contribuito a diffondere il carattere di "città degli studi" all'intera regione urbana; tuttavia, la provincia di Milano continua a essere il recapito primario per chi vuole accedere alla formazione universitaria. Nello scorso anno accademico, solo nelle sette sedi centrali degli Atenei milanesi, si contavano oltre 187.000 studenti iscritti.

Di questi, una percentuale significativa, nonostante la progressiva moltiplicazione delle Università sul territorio nazionale, è rappresentata da studenti "fuori sede", cioè ragazzi che abitano temporaneamente a Milano per motivi di studio, pur risiedendo altrove.

Essere studenti fuori sede è oneroso in qualunque città italiana, sia dal punto di vista economico, sia dal punto di vista delle difficoltà logistiche.

A Milano, però, questa realtà appare particolarmente poco agevole: l'offerta di residenze universitarie è largamente insufficiente e costringe la domanda di alloggi a confrontarsi con un mercato immobiliare degli affitti poco accessibile, che determina spesso, anche per cosciente calcolo economico dei proprietari, condizioni affatto confortevoli di residenza.

Gli studenti pendolari vivono una condizione particolare: affrontano i disagi della metropoli senza poter godere dei vantaggi che la residenza, anche quella temporanea, può offrire. Le Università, pur avendo mostrato negli ultimi anni un lodevole dinamismo in numerosi progetti di sviluppo, sembrano aver perso centralità nella vita sociale e culturale della città, perché la città stessa stenta a riconoscerne e a valorizzarne il ruolo.

Di primaria importanza è fare di Milano una città più abitabile per gli studenti (attraverso politiche di sostegno alla residenza, di miglioramento dei servizi, ecc.) perché essi, contribuendo alla circolazione e alla diffusione della cultura e dei saperi specifici, potranno dare un apporto al miglioramento complessivo dell'abitabilità della regione urbana.



Regione Urbana Milanese
© Studio Farina Zero Zero

Degenti ospedalieri e loro parenti

Ogni anno, nelle 69 strutture ospedaliere della provincia di Milano si registrano circa 690.000 ricoveri; un dato che, da solo, basterebbe a descrivere la rilevanza dei “luoghi della cura” nella definizione della geografia della metropoli. Ogni ospedale, infatti, per la propria natura, può essere interpretato come una piccola città nella città; le dimensioni e la pluralità delle strutture, delle funzioni, degli spazi e delle popolazioni che li abitano (pazienti, medici, infermieri, tecnici, personale amministrativo, ecc.) generano una molteplicità di pratiche, di relazioni e di flussi eterogenei, spesso strettamente connessi alle patologie trattate.

La città milanese della cura e della salute non può però essere descritta solo attraverso una dimensione quantitativa generale. Milano, infatti, rappresenta un nodo di eccellenza sanitaria a livello nazionale. I grandi centri specialistici diffusi nel territorio metropolitano richiamano pazienti dalle altre regioni italiane e dall'estero; queste presenze rappresentano circa il 25% dell'utenza complessiva.

Fuori dagli orari di visita e dai momenti in cui la pratica specifica dell'assistenza ha luogo, infatti, queste persone, temporaneamente costrette ad abbandonare le proprie reti di relazioni sociali e le proprie comunità di appartenenza, si trovano a doversi “inventare” una dimensione quotidiana dell'abitare che, soprattutto per chi non dispone di adeguate risorse economiche, può voler dire semplicemente sopravvivere in attesa della conclusione della degenza del congiunto.

Nonostante l'esistenza di forme di convenzionamento con strutture alberghiere, e l'esistenza di una rete di “case di accoglienza” organizzate da istituzioni religiose o enti locali, la domanda di residenza temporanea e di servizi espressa da questa popolazione non appare oggi adeguatamente soddisfatta e incide in modo negativo nella definizione dell'abitabilità complessiva della regione urbana milanese.

Appassionati di musica e musicisti

Uno dei fattori che caratterizza la regione urbana milanese, incidendo in modo positivo nella definizione della sua abitabilità, è l'attività musicale. Dentro questa categoria generale è racchiuso un eterogeneo universo di manifestazioni, eventi, pratiche, luoghi, reti di relazioni, popolazioni e comunità. Milano è probabilmente la capitale italiana dei grandi concerti pop e rock, usualmente ospitati nello stadio di S. Siro, nei palazzetti dello sport e in alcuni grandi club; ma anche un luogo privilegiato per assistere a concerti di artisti e band emergenti, ospitati in club e locali attrezzati per eventi live diffusi nel capoluogo, ma anche nell'hinterland. Ognuna delle manifestazioni precedentemente descritte mobilita un pubblico eterogeneo, all'interno del quale è possibile rintracciare differenti livelli di adesione a una particolare popolazione. All'interno di queste differenti popolazioni, poi, è possibile rilevare forme di aggregazione più strutturate.

La musica, però, ha un ruolo rilevante nel panorama della vita culturale e sociale della regione urbana non solo da un punto di vista della fruizione, ma anche della produzione. Milano è un centro propulsore per le professionalità legate all'ambiente musicale.

A ciò, poi, si aggiunge il ruolo di preminenza nel panorama delle produzioni audio/video, dovuto alla presenza delle sedi di case discografiche e di emittenti televisive e radiofoniche nazionali: un contesto favorevole per la crescita delle professionalità e per le opportunità di

impiego in campo musicale.

Le scuole di musica, come ogni agenzia formativa, sono ambienti fertili per le dinamiche aggregative; nello specifico, lo sono particolarmente perché rappresentano una “cerniera istituzionale” con il mondo dei giovani musicisti, una popolazione che non è possibile stimare da un punto di vista quantitativo, strutturata in modo “orizzontale” attraverso aggregazioni minimali (i vari gruppi rock, blues, pop, ecc.), ma che rappresenta una quota rilevante della produzione artistica giovanile.

È proprio scendendo a questo livello di osservazione che ci si può rendere conto di come, a fronte di un'eccellente varietà di offerte per il pubblico degli appassionati o dei fruitori occasionali, la metropoli milanese non sia caratterizzata da un'adeguata offerta di spazi, strutture e occasioni per chi vuole fare, e non solo ascoltare, musica.

Sportivi

Tra le molteplici popolazioni della regione urbana, una delle più rilevanti, anche da un punto di vista numerico, è la popolazione degli sportivi. Nel territorio della provincia di Milano, infatti, risultano attive 3.270 Società sportive, per un totale di tesserati che ammonta a oltre 226.000 unità, un numero pari a circa il 6% dell'intera popolazione provinciale. Le società e i loro affiliati sono distribuiti su tutto il territorio, anche se risultano concentrati in modo più significativo in corrispondenza dei maggiori centri urbani.

La pratica sportiva diviene un'occasione per muoversi all'interno del territorio secondo mappe insolite, normalmente escluse dalla dimensione quotidiana dell'abitare. La città degli sportivi presenta dunque una geografia complessa, plurale, fatta di aree estese e, soprattutto, da luoghi puntuali (palestre, piscine, campi sportivi, ecc.) che possono rappresentare l'occasione d'incontro tra comunità differenti, come avviene nelle strutture polifunzionali in grado di ospitare pratiche e manifestazioni diverse.

Tuttavia la città dello sport non è solo composta e abitata da atleti tesserati: esiste una moltitudine di individui che praticano sport per diletto, ma con continuità, pur non volendo aderire ad alcuna federazione. È il caso, ad esempio, della popolazione composta da chi fa footing nei parchi, o della popolazione dei cicloturisti che, ogni weekend, profondono tempo ed energie sui pedali senza indossare alcuna divisa sociale, e così via.

Immigrati

Tra le popolazioni in costante crescita nella metropoli milanese assume particolare evidenza quella degli immigrati.

Popolazione che, nel corso del tempo, ha saputo progressivamente inserirsi nel tessuto sociale ed economico della regione urbana milanese. Spesso più istruiti e qualificati di quanto l'opinione comune non ritenga, gli immigrati svolgono usualmente mansioni professionali poco ambite e modestamente retribuite, trovandosi nella condizione di dover affrontare, contemporaneamente, i problemi dell'integrazione in un contesto di vita differente da quello di origine e i problemi relativi all'abitabilità della metropoli, comuni a tutte le popolazioni della regione urbana.

Tra le comunità di immigrati insediate nella regione urbana, le più rilevanti da un punto di vista numerico risultano essere quella cinese, quella filippina, le comunità di origine africana,



Regione Urbana Milanese
© Studio Farina Zero Zero

le comunità degli immigrati provenienti dall'Est europeo (soprattutto da Ucraina e Romania) e le comunità di origine sudamericana.

La popolazione filippina costituisce una comunità molto coesa, formatasi in seguito a intensi fenomeni migratori avvenuti all'incirca 15-20 anni fa.

La popolazione immigrata di provenienza centroafricana, nella provincia di Milano, ammonta a circa 24.000 individui. Spesso impiegati come operai, come addetti ad attività di ristorazione o di magazzinaggio, gli immigrati africani sono anche protagonisti di un progetto a sfondo sociale quale la pubblicazione e la vendita, per strada, del giornale "Terre di mezzo", che spesso rappresenta la prima opportunità di guadagno legale in vista di migliori e più stabili impieghi. La popolazione sudamericana, nella provincia di Milano, assomma a circa 71.000 individui ed è prevalentemente composta da immigrati provenienti dal Perù e dall'Ecuador. I primi flussi migratori si sono registrati intorno alla metà degli Anni Ottanta, ed erano composti principalmente da uomini di età compresa tra i 20 e i 40 anni. La popolazione immigrata dall'Est europeo è composta, per lo più, da donne ucraine e rumene impiegate nelle tipiche occupazioni della cura e della collaborazione domestica. Meno rilevante è la percentuale di uomini, usualmente dediti a lavorare come operai nel settore dell'edilizia.

1.4 Obiettivi per il futuro

L'Amministrazione Comunale sostiene la necessità di fronteggiare le sfide imposte dalle trasformazioni economiche, sociali e territoriali affinché l'intera regione urbana milanese possa continuare a mantenere il suo ruolo propulsore dello sviluppo. Si individuano alcune questioni di rilevanza metropolitana che richiedono collaborazione tra Città metropolitana, Comune centrale e Comuni limitrofi.

START UP

La progettualità è chiamata a valorizzare le eccellenze della città a partire dal mondo della ricerca, delle Università, dei settori più creativi, per consolidare il carattere di luogo attrattivo che la città ha recentemente recuperato.

Sotto questo profilo, occorre consolidare il ruolo delle giovani generazioni. Startup, co-working, fab-lab e, più in generale, nuova imprenditoria legata sia alla manifattura 4.0 sia ai servizi, non sono più fenomeni marginali o di nicchia, ma nuove modalità di lavoro sempre più diffuse che stanno generando luoghi a elevato carattere innovativo, spesso connessi con la tradizione manifatturiera, dove si condividono spazi e spese, ma anche relazioni sociali e di mercato.

Modelli di sharing economy per la mobilità, l'ospitalità, il food, i servizi, ma anche la finanza (piattaforme di crowdfunding) disegnano i contorni di una nuova economia collaborativa che si nutre anche della possibilità di operare su un territorio intensamente cablato e con un'estesa rete di Wi-Fi pubblico.

Queste iniziative hanno generato occupazione aggiuntiva e nuove forme di lavoro, cominciando a diffondersi anche nelle grandi imprese (smart working).

Priorità strategica diventa quindi fare di Milano, in connessione con la regione urbana, una

Smart City, sostenendo e accompagnando fattivamente l'insieme delle esperienze in corso.

SETTORE AGROALIMENTARE

Il territorio milanese, sede di molte attività economiche che costituiscono il cuore del sistema agroalimentare italiano (dal sistema della ricerca, alla produzione, al commercio/ristorazione), ha visto crescere, anche sotto la spinta di Expo, la consapevolezza della necessità di nuove strategie che delineino una diversa visione del rapporto della città col cibo. Educazione, riduzione degli sprechi, diritto a un cibo sano per tutti, cibo cardine di una vita sana, impatti ambientali, interazioni tra il territorio e il paesaggio, orti in città, distretti agricoli, industrie alimentari, innovazioni sul piano della qualità e dell'organizzazione della produzione, investimenti e meccanismi fiscali legati alle componenti del ciclo alimentare, sistemi di distribuzione e vendita del cibo e sistema di relazioni che generano in città, sono gli assi attorno ai quali lavorare, così come definito nell'accordo tra Comune di Milano e Fondazione Cariplo (luglio 2014), a seguito di una fitta interlocuzione con soggetti pubblici e privati.

Un ulteriore e decisivo sviluppo della strategia, volta a valorizzare sostenibilità e sicurezza alimentare nel contesto urbano, è rappresentato dal Milan Urban Food Policy Pact, sottoscritto a Milano nell'ottobre del 2015 da 100 città del mondo, per rendere il sistema delle aree urbane più equo e sostenibile.

In questo quadro, va dunque sostenuto e incrementato il ruolo dell'agricoltura sia come fattore di produzione e integrazione sociale sia come elemento di salvaguardia paesistico-ambientale, proseguendo così sulla strada di alcune importanti policy già avviate (es. riconoscimento di nuove "Aree Agricole Strategiche", gestione durata affittanze, sviluppo reticolo percorsi rurali, creazioni di nuovi parchi, valorizzazione cascine, ecc.).

La strada intrapresa si deve dunque proporre di trasformare in progetti pilota alcune delle priorità individuate, valorizzando, in collaborazione tra Città metropolitana e Comuni, le potenzialità offerte dall'intero territorio metropolitano.

CONSUMO DI SUOLO

Le politiche per il territorio e l'ambiente sono state orientate verso un nuovo modello di sviluppo urbano, a partire dal PGT. In particolare, per implementare le azioni future, è possibile individuare i seguenti campi d'azione.

Riduzione del consumo di suolo. La prima indicazione è quella di ridurre al minimo -o al meglio eliminare- le potenzialità edificatorie su suoli liberi e su alcuni ambiti resi trasformabili, ma non ancora attuati.

Rete ecologica e parchi. L'individuazione della Rete Ecologica Comunale (REC), in coerenza con quella metropolitana (già REP) e regionale (RER) e, più in generale, con il sistema dei parchi (da quelli regionali ai PLIS), rappresenta l'elemento di raccordo in grado di definire la continuità del sistema ambientale: i grandi parchi urbani e territoriali, i sistemi e cluster di verde urbano, gli ambiti agricoli. A questi vanno aggiunte le aree funzionali alla formazione di sistemi coerenti e con un disegno riconoscibile.

In continuità con intenzionalità già espresse e con iniziative già avviate dal Comune, si tratta dunque di conferire visione sistemica a tali differenti forme entro un programma di azione di respiro territoriale, trovando le opportune modalità di raccordo con la pianificazione



Settore Agroalimentare Milanese

© Regione Lombardia



Campi Agricoli Milanesi
@ Regione Lombardia

metropolitana e regionale.

Riassetto idrogeologico e ambientale. Affrontare dal punto di vista urbanistico e ambientale l'adattamento della città ai cambiamenti climatici, aumentandone la resilienza anche attraverso il completamento degli interventi in corso sul sistema dei fiumi Lambro, Seveso e Olona, assume un carattere di priorità.

Emissioni. Il livello di guardia raggiunto dalle emissioni inquinanti richiede politiche coordinate multilivello in tema di mobilità, di accelerazione dell'utilizzo di fonti rinnovabili, di efficientamento energetico del patrimonio immobiliare pubblico e privato, di un nuovo modello di agricoltura, che sia in grado di ridurre l'impatto diretto di questo settore in termini di emissione di gas serra.

ESISTENTE

Le politiche di contenimento dell'uso dei suoli liberi si devono accompagnare a misure che aiutino e incentivino processi di rigenerazione urbana e recupero del patrimonio edilizio esistente sottoutilizzato. In particolare, si deve proseguire la politica che ha portato in questi anni al compimento di trasformazioni che si erano interrotte. Sotto questo profilo, appare decisivo, in continuità con l'esperienza maturata, dar corso a interventi pubblici al fine di reinterpretare i programmi, ponendo attenzione alla qualità dei progetti, alla definizione di spazi e servizi pubblici (es. aree verdi, scuole e servizi), alla qualità ambientale, con particolare riferimento alla bonifica dei suoli.

RIGENERAZIONE URBANA

Le trasformazioni urbane si caratterizzeranno sempre più attraverso modalità di riuso, riciclo e rinnovamento della città esistente. Appare dunque necessario proseguire le politiche di rigenerazione urbana, capaci di adattarsi alle differenti necessità/opportunità esistenti e che si presenteranno in futuro.

Una prima linea d'azione interessa le forme di rigenerazione urbana estensiva e diffusa, che chiede di porre attenzione ai luoghi, alla loro realtà fisica e funzionale, rafforzando e qualificando l'armatura urbana nel suo complesso, in particolare puntando su riqualificazione edilizia, architettonica ed energetica; compatibilità igienica e ambientale di contesto; riuso, anche temporaneo, di aree ed edifici degradati e abbandonati; risanamento ambientale dei suoli contaminati; densificazione selettiva, coerente con la qualità e la varietà dei tessuti esistenti.

Una seconda linea d'azione prevede, in modo complementare, di attivare processi di rigenerazione urbana intensiva e concentrata, lavorando sui grandi scenari di trasformazione in modo da promuovere un'attuazione coordinata all'interno di un organico e unitario disegno pubblico che vede protagonisti una molteplicità di attori pubblici e privati. Le strategie di rigenerazione urbana dovranno necessariamente estendersi anche alla città pubblica e alle sue dotazioni territoriali.

ABITARE SOCIALE

I processi di riqualificazione e rigenerazione urbana, in continuità con le politiche avviate negli ultimi anni, vanno perseguiti ricercando in particolare le condizioni per generare nuove soluzioni per l'abitare sociale contemporaneo.

La domanda è profondamente mutata rispetto al passato, richiedendo maggiori articolazioni dell'offerta: residenze temporanee (per lavoro, studio, emergenza), coabitazioni con servizi condivisi di carattere associativo (per culture comunitarie, sharing economy, pratiche abitative di condivisione), coabitazioni condivise di carattere assistenziale (per popolazioni fragili, condivisioni dell'assistenza, emergenza), vanno ad integrare le forme classiche di domanda, chiedendo nuove risposte. L'offerta deve però confrontarsi con la mancanza di risorse economiche e la contestuale crescita e diversificazione della domanda. Per questo vanno individuate nuove leve economiche, soggetti promotori e risorse inutilizzate, pur in un momento di grave crisi del mercato urbano e immobiliare.

L'obiettivo di realizzare significative quote di Edilizia Residenziale Sociale (ERS) è fondamentale per il carattere di servizio che questa svolge, per la cultura sociale della città e per la qualità urbana stessa. È inoltre utile affiancare ad essa un'offerta di affitto a canone moderato, l'acquisto a prezzo convenzionato o l'affitto con possibilità di acquisto, promuovendo integrazione sociale e benessere abitativo.

Inoltre, vanno regolamentate e sostenute le forme emergenti dell'abitare sociale prevedendo la possibilità di mescolanza di attività, come per gli studentati con le sale di studio e produzione (con la presenza di incubatori d'impresa, startup e spin off) o le coabitazioni con servizi condivisi oppure ancora le coabitazioni con servizi condivisi di carattere assistenziale e destinate alle fragilità sociali e che necessitano della presenza di personale e spazi per l'assistenza.

MOBILITA'

È necessario integrare i servizi di mobilità già esistenti e favorire la connessione con il capoluogo lombardo individuato nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Milano, si concretizza in un insieme positivo di interventi tra loro correlati, che consistono in:

- potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico lungo alcuni corridoi principali di mobilità, prolungando le linee metropolitane oltre il confine comunale di Milano o, laddove le valutazioni preliminari ne hanno determinato l'inefficienza economica, istituendo servizi alternativi, denominati S-Bus – linee rapide su gomma;
- valorizzazione dei “nodi” quali elementi portanti per l'integrazione dei servizi alla mobilità collettiva;
- estensione e riqualificazione delle linee extraurbane del TPL;
- interventi di potenziamento e aumento dell'efficienza del nodo ferroviario di Milano e dei relativi servizi (SFR e linee S) e dell'accessibilità ferroviaria al sistema aeroportuale;
- costruzione di un nuovo modello di sistema tariffario integrato per l'area metropolitana aderente all'effettivo uso dei servizi di mobilità da parte dei differenti segmenti di domanda.

Si tratta di un complesso di interventi che assumono rilevanza anche alla scala metropolitana e che pertanto richiedono il coinvolgimento di ulteriori attori e decisori primari (Regione Lombardia, RFI, Trenitalia, Trenord, SEA), domandando l'esercizio di un ruolo attivo da parte di Città metropolitana.

SERVIZI PUBBLICI LOCALI

La gestione ed erogazione a cittadini e imprese di alcuni servizi pubblici locali, in particolare quelli a rilevanza economica come acqua, rifiuti, ecc., impone la riorganizzazione a livello metropolitano dei modelli conosciuti, al fine di conseguire maggiori livelli di efficienza e di incisività delle politiche. In particolare per quanto riguarda il Servizio Idrico Integrato, la definizione di un unico ATO Città metropolitana di Milano, effettuata dalla L.R. 32/2015, offre nuove possibilità in ordine all'integrazione di una serie di attività e servizi. L'ATO unica, oltre a comportare un modello unitario di pianificazione attraverso il Piano d'Ambito, apre la strada alla creazione di un gestore unico del Servizio Idrico Integrato alla scala metropolitana.

Una simile prospettiva garantirebbe vantaggi di diverso ordine:

- di natura economico-finanziaria, grazie alle economie di scala derivanti dalla costruzione di un'unica grande società;
- relativi all'integrazione delle reti e dei sistemi di depurazione, superando le anomalie determinate dalla discontinuità che ha distinto fino a oggi gli ATO;
- connessi alle possibilità di avviare un processo di progressiva integrazione tariffaria.

Mentre gli interventi prossimi alla realizzazione sono:

- La Tangenziale Est Esterna che è oggi giunta alla fase del progetto preliminare;
- La nuova autostrada BreBeMi realizzata su iniziativa delle Camere di Commercio delle tre province di Bergamo Brescia e Milano;
- La pedemontana sul fronte nord;
- La quarta corsia dell'Autostrada A4;
- Il raccordo autostradale Malpensa-Boffalora;
- Numerosi interventi di ampliamento e riqualificazione che riguardano l'accesso e la realizzazione di sistemi tangenziali attorno ad i centri maggiori della regione urbana.

Con la conclusione di questi progetti la regione urbana milanese è destinata a passare in poco tempo da una situazione di sotto dotazione a quella opposta, un'offerta infrastrutturale sovrabbondante.

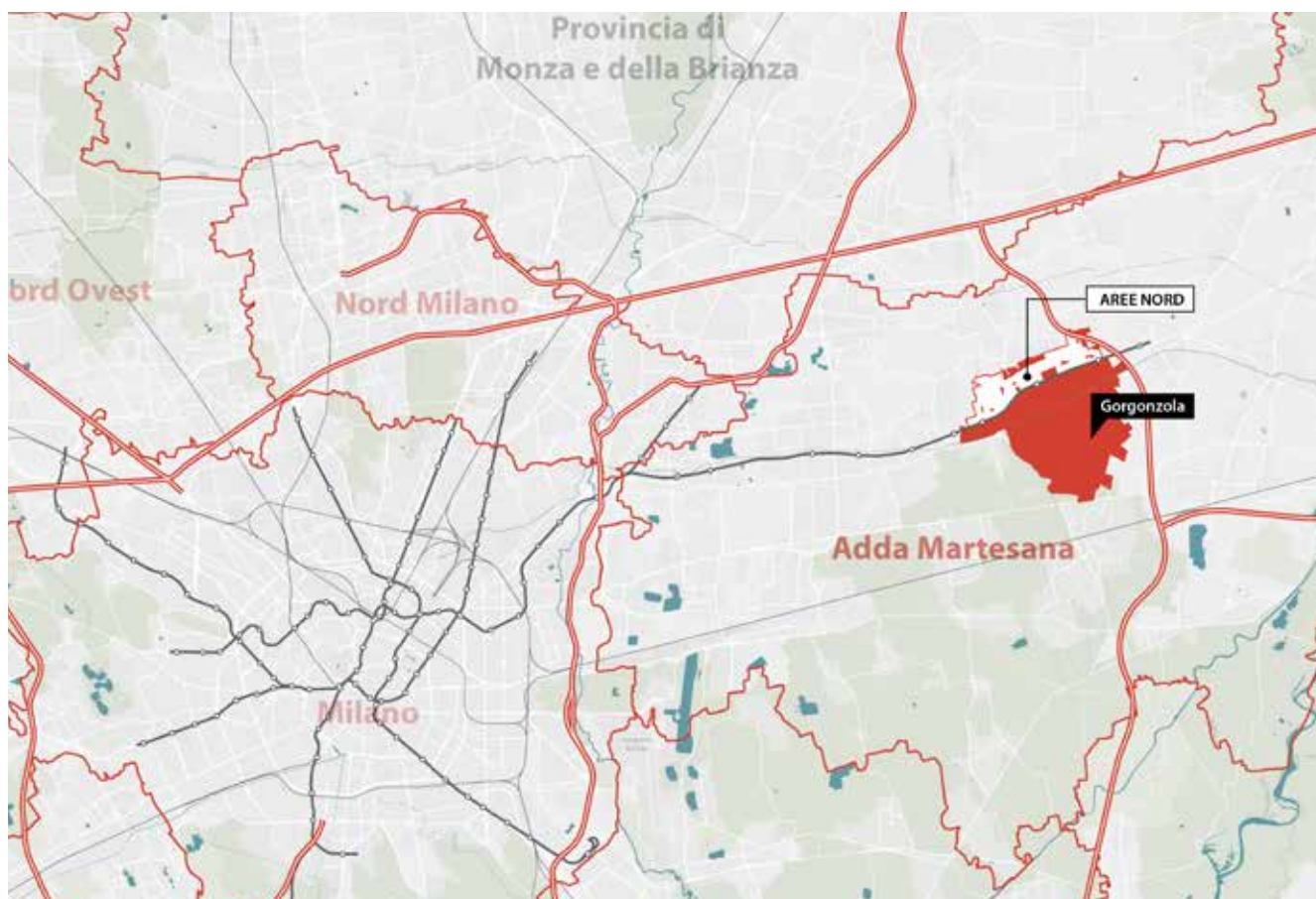
In conclusione, ciò che è avvenuto in modo evidente negli ultimi due decenni è:

- La crescita delle periferie, dovuta al fenomeno del decentramento
- La ricollocazione della città di Milano di popolazioni certamente non solo marginali
- La collocazione allargata di nuove funzioni di livello metropolitano.

La Regione Urbana Milanese può essere dunque definita come l'unità geografica di riferimento delle nostre riflessioni.

Si tratta di un'area che ha un centro propulsore ed una serie di formazioni urbane e di poli, dotati di una propria riconoscibilità ed autonomia. "E' una città di città".

Il cuore di questa città, il comune di Milano, mantiene una serie di funzioni rare e di eccellenza, ma trae energia da tutte le sue parti.



FONTE: "Gorgonzola
2030 - Processo
Partecipativo."
Documentazione
cartografica - Tavola
1

LE AREE NORD DI GORGONZOLA

2.1 Analisi sulle Aree Nord

Le Aree Nord sono una zona compresa tra il centro abitato di Gorgonzola e la località produttiva, sede delle maggiori imprese industriali del comune e dei paesi limitrofi.

Estese per 1,6 milioni di mq sono da sempre considerate corridoio ecologico e ambientale senza aver mai avuto una funzione ben definita.

Ad oggi rappresentano una membrana verde che separa nettamente le due zone. Nasce così l'esigenza di dar loro una destinazione d'uso che le valorizzi.

A tal proposito, l'amministrazione comunale di Gorgonzola ha intrapreso un processo partecipativo per la pianificazione delle aree a nord della linea metropolitana, le cosiddette Aree Nord. Questo studio preliminare porterà alla redazione della Variante generale al PGT (piano di governo del territorio), già avviata.

Valutando i possibili scenari socio-economici territoriali su queste aree, le quali hanno alle spalle una lunga storia che ha influenzato lo sviluppo dell'intera città e dei comuni limitrofi, e ricercando un equilibrio tra aspetti urbanistici, territoriali, ambientali e socio-economici.

La sfida di Gorgonzola e i comuni limitrofi è quella di creare una visione il più possibile condivisa dell'area, e dello sviluppo della città e del territorio. Vista la rilevanza del tema a livello locale, si è scelto di attivare un processo allargato, prevedendo un ampio coinvolgimento della cittadinanza, degli attori economici e sociali e dei Comuni della Zona Omogenea dell'Adda Martesana, in particolare Bussero, Gessate e Pessano con Bornago che risultano confinanti e fortemente interessati e influenzati dalle sorti di queste aree.

Le attività poste in essere andranno a delineare dei possibili scenari complementari alternativi, che siano funzionali ad offrire criteri ed elementi di valutazione utili ai decisori per la redazione della Variante generale al PGT.

2.1.1. La Città della Scienza

Nel presente paragrafo si è voluto ripercorrere la cronostoria di una delle idee progettuali emerse dall'interlocuzione con gli attori locali, che trova le sue origini in vecchie ipotesi di localizzazione nelle aree a nord del Comune di Gorgonzola di funzioni di rilevanza metropolitana.

L'ipotesi di localizzare in queste aree una "Città della Scienza" ebbe origine all'inizio degli anni Sessanta anche per la presenza di alcuni fattori favorevoli: la rilevante quantità di aree agricole acquisite a bassissimo costo da parte del Comune di Milano, la disponibilità da parte della proprietà delle aree a cederle ad un costo simbolico per l'insediamento di funzioni di rilevanza sovracomunale; la necessità di trovare una nuova sede per il Politecnico di Milano; l'esistenza di fattori localizzativi favorevoli dovuti principalmente alla presenza della linea M2 della metropolitana, alla vicinanza rispetto al sistema aeroportuale e alla presenza di insediamenti produttivi nel settore dell'elettronica e della ricerca scientifica.

Le tappe più significative della proposta possono essere così sintetizzate:

1969 - Il Comune di Gorgonzola delibera di destinare le aree a nord della linea MM2 sul confine con il Comune di Bussero all'insediamento di alcuni istituti di ricerca del CNR. Viene adottata per la prima volta la dizione di "Città della Scienza".

1971 - Viene costituita una commissione tecnica presso il PIM, comprendente **Politecnico di Milano**, Regione Lombardia, Provincia di Milano, Comune di Milano e Consiglio di zona, che propone alcune alternative di localizzazione per lo sviluppo del Politecnico, tra cui Gorgonzola.

1974 - Nella relazione della V Commissione Consiliare della Regione Lombardia in merito a proposte per un piano dell'Università in Lombardia vengono indicate le zone attraversate dalle linee Celeri dell'Adda come le più idonee alla localizzazione di una nuova sede per il Politecnico ed in particolare la zona già destinata agli insediamenti del CNR/Città della Scienza di Gorgonzola, accennando alla possibile nuova istituzione di una terza facoltà di "Tecnologia della produzione".

1975 - Successivamente il Piano degli insediamenti universitari in Lombardia, approvato dal Consiglio Regionale con delibera n. 853 del 5/2/75, indica la validità dell'ipotesi di decentramento del Politecnico in un'area lungo le linee Celeri dell'Adda, nel territorio di Gorgonzola. Nello stesso anno il Comune di Gorgonzola adotta il PRG (approvato dalla Regione nel 1979), attribuendo alle aree a nord della linea M2 la dizione di "aree di riserva territoriale" per insediamenti pubblici e privati con funzioni destinate alla ricerca scientifica e tecnologica, all'università e all'istruzione superiore.

1976 - La Commissione costituita dalla Regione per la scelta delle aree per una seconda sede del Politecnico conclude i lavori rilevando l'idoneità per dimensione, accessibilità e localizzazione delle aree Cernusco/Pioltello e Gorgonzola, non privilegiando in modo risolutivo



Gorgonzola e le Aree Nord
© PGT Gorgonzola





Progetto Politecnico

Dalla metà degli anni 70 fino alla metà degli anni 80, le Aree Nord vengono indicate come una delle zone più idonee ad ospitare il Politecnico di Milano. Finché nel 1990 il Comune di Milano non destina questa funzione nell'area produttiva dismessa della Bovisa.

Da questo momento in poi le destinazioni d'uso delle Aree Nord cambiano rotta ritornando alla loro funzione originaria di campi agricoli.

Progetto Politecnico, celeri dell'adda, Marzo 1982

Scala 1:10.000

© Centro Studi Comprensorio Milanese



un'alternativa rispetto all'altra se non per i tempi inferiori di collegamento di Cernusco con l'attuale sede del Politecnico.

1977 - La Giunta Regionale delibera di indicare quale area destinata ad accogliere una seconda sede del Politecnico di Milano l'area situata nel Comune di Gorgonzola.

1978 - La proposta di programma regionale di sviluppo indica le linee Celeri dell'Adda come localizzazione della sede di ampliamento del Politecnico in quanto questa zona dispone di un sistema di collegamenti di carattere metropolitano e costituisce, dal punto di vista della pianificazione comprensoriale, una fascia di sviluppo prioritario, individuata dal CNR come sede di un importante complesso per la ricerca.

1980 - La proposta di programma regionale di sviluppo ribadisce il trasferimento del Politecnico nell'area di Gorgonzola.

1982 - Nella proposta di Piano Territoriale del Comprensorio Milanese si individua tra gli obiettivi il Progetto Politecnico per dare soluzioni equilibrate e rispondenti agli obiettivi generali di pianificazione dell'area metropolitana a problemi che richiedono insediamenti su vaste aree, ben infrastrutturate, con un elevato grado di accessibilità. Il progetto prevede l'integrazione di più funzioni (nuova sede universitaria, aree per la ricerca, ecc.).

1984 - Il progetto di Piano Territoriale Regionale approvato dalla Giunta Regionale tra gli orientamenti progettuali individua come iniziative in sintonia con l'obiettivo generale di "contenimento nella riqualificazione" nel terziario l'integrazione nell'area di Gorgonzola di università, centri di ricerca ed industria, supportate da un parziale decentramento ai settori del Politecnico.

1985 - Il Comune di Milano annuncia la firma del protocollo di intesa con Regione, Provincia e Società Pirelli per la localizzazione del Politecnico sull'area Bicocca.

1986 - Il Consiglio Comunale di Gorgonzola conferma la disponibilità a realizzare un progetto integrato di rilevanza sovracomunale comprendente funzioni di ricerca scientifica, istruzione superiore, terziario avanzato. Inoltre, ribadisce le condizioni necessarie indicate dai comuni perché il progetto si integri con le realtà esistenti e sollecita la Regione perché ribadisca le scelte contenute nelle delibere della Giunta Regionale del dicembre 1984.

1990 - Il Comune di Milano adotta la Variante al PRG che prevede, nell'area produttiva dismessa della Bovisa, l'insediamento della nuova sede della Facoltà di Architettura, che verrà sancito nel 1995 con Accordo di Programma, ponendo così definitivamente fine al progetto di Città della Scienza a Gorgonzola.



Cascina Nuova, Aree Nord
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta



Adda Martesana

© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

2.1.2. Dinamiche socio-economiche

I comuni di Bussero, Gorgonzola, Gessate e Pessano con Bornago, contano al 2015 una popolazione totale di 46.697 abitanti, il 13,8% del totale della Zona omogenea dell'Adda-Martesana (338.123 ab.). La densità abitativa è più elevata nei comuni di Bussero e Gorgonzola, (oltre 1.800 ab/Kmq), mentre risultano meno densamente popolati Pessano (1.382 ab/kmq) e, soprattutto, Gessate (1.149 ab/Kmq).

Negli ultimi 10 anni la popolazione ha mostrato un trend di crescita che complessivamente arriva al 10,8%, con andamenti significativamente differenziati nei 4 comuni. La crescita demografica, che ancora si registra negli ultimi anni, conferma la capacità di attrazione di residenti da parte del contesto territoriale di Gorgonzola, caratterizzato da una parte, da un sistema infrastrutturale viabilistico e su ferro che ha favorito il decentramento di attività economiche e, conseguentemente, le possibilità occupazionali, e dall'altra, dalla possibilità di trovare soluzioni residenziali a condizioni di costo più compatibili con il livello di reddito familiare, rispetto alle quotazioni del mercato immobiliare nel capoluogo.

Alla crescita di popolazione ha contribuito in modo determinante la componente di cittadini immigrati, che rappresentano nel 2015 l'8,6% dei residenti nei comuni considerati. Un dato significativo ma complessivamente inferiore a quello dell'area e trainato in particolar modo dal comune di Gorgonzola, dove la quota di stranieri si attesta al 10,7%. Tra il 2005 e il 2015 cresce anche il numero delle famiglie residenti (+12,2%), con lo straordinario aumento segnalato dal comune di Gessate (+31%); in questo caso la crescita appare determinare anche la specificità della composizione per classi di età della popolazione, che si caratterizza qui per una maggior incidenza di bambini di età inferiore ai 5 anni.

La popolazione in età scolastica nel suo complesso (6-18 anni) rappresenta nei quattro Comuni una quota pari al 13%, valore che sale al 13,6% nel comune di Gessate e al 14,6% in quello di Pessano. D'altra parte gli over 65 costituiscono il 19,4% dei residenti dell'area considerata, con valori superiori alla media per quanto riguarda i comuni di Gorgonzola (21,2%) e Bussero (20,6%).

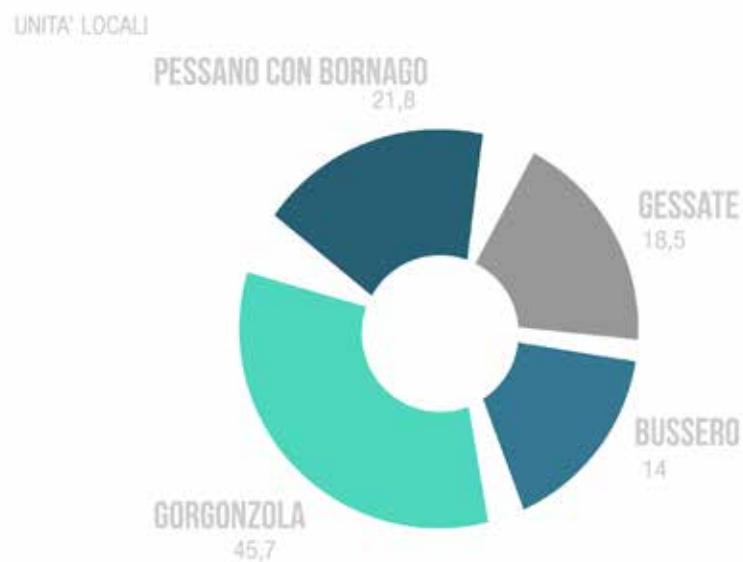
Confrontando l'area dei 4 comuni presi in esame con il contesto più ampio della Zona Omogenea dell'Adda Martesana e di Città metropolitana si evidenziano le seguenti peculiarità:

- Un incremento della popolazione nell'ultimo decennio più che doppio rispetto al dato di Città metropolitana ma inferiore a quello dell'Adda Martesana nel suo complesso, e trainato quasi esclusivamente dalla straordinaria crescita che si evidenzia a Gessate e, anche se in misura significativamente inferiore, a Gorgonzola;
- Una quota di cittadini stranieri sensibilmente inferiore, fatta eccezione per il comune di Gorgonzola che espone un dato più simile a quello dell'Adda Martesana nel suo complesso;

- Una popolazione leggermente più giovane, ad esclusione del comune di Gorgonzola dove la quota degli over 65 risulta in linea col dato metropolitano;
- Un peso dei nuclei familiari sul totale della popolazione residente in linea con quello dell'area ma decisamente inferiore a quello dell'intera Città metropolitana.

2.1.3. Lavoro

Il sistema economico dell'Adda Martesana è caratterizzato da un mix produttivo molto diversificato, con una forte presenza di attività terziarie nei comuni più prossimi al capoluogo e da un permanenza significativa di attività manifatturiere negli altri territori. Nel 2014, le unità locali insediate nei comuni di Bussero, Gorgonzola, Gessate e Pessano con Bornago ammontano complessivamente a 3.260 unità, il 15,2% del totale dell'Adda-Martesana, così distribuite:



FONTE: "Gorgonzola 2030 - Processo Partecipativo."

Si tratta di un tessuto economico dal volume complessivo in diminuzione rispetto al 2012 (i dati Istat segnalano un calo dell'1,2%), in prevalenza terziario, ma con una significativa quota di imprese manifatturiere (14%), superiore sia alla media dell'area Adda Martesana (10,9%) che a quella di Città metropolitana (7,6%).

Il peso delle unità locali del settore manifatturiero è più elevato nei comuni di Gessate e Pessano con Bornago, mentre Gorgonzola e Bussero appaiono caratterizzate da un tessuto economico maggiormente terzariato.

Se si analizzano i dati relativi agli addetti, il quadro assume contorni più netti. E se nel territorio dell'Adda Martesana gli addetti alle attività manifatturiere non arrivano a rappresentare un quarto degli addetti totali, nei 4 comuni considerati tale valore arriva al 41,4% del totale, supera il 50% nel comune di Pessano con Bornago e il 45% in quello di Gessate.

Per quanto riguarda le unità locali che afferiscono al settore terziario, oltre 2.800, che rappresentano il 76% del totale sul territorio dei 4 comuni.

Il settore del commercio, al dettaglio e all'ingrosso, (27,4%) e quello dei servizi alle imprese (16%) da soli rappresentano quasi la metà delle unità locali dell'area che comprende i 4 comuni.

In particolare le unità locali del settore commerciale evidenziano un dato decisamente inferiore all'Adda Martesana nel suo insieme ma superiore a quello di Città metropolitana.

Questo dato medio è trascinato dal comune di Pessano, nel quale la stessa quota arriva al 36%, mentre si attesta intorno al 25% a Gessate, Gorgonzola e Bussero. Al contrario Pessano è sottorappresentato nei servizi alle imprese, dove invece emerge il dato di Bussero (22,2%), seguito dai valori poco inferiori di Gessate e Gorgonzola (20,4%).

Compaiono invece attività meno numerose ma evidentemente di maggiore impatto dal punto di vista occupazionale: il settore del trasporto e magazzinaggio e quello dei servizi alle imprese.

Il mercato del lavoro di questo territorio ha subito in misura significativa e rilevante la crisi degli ultimi anni, evidenziando dati peggiori dell'insieme della Città metropolitana fino al 2013, con un calo degli avviamenti che tra il 2008 e il 2014 si attesta complessivamente al 15,4%. In valori assoluti si tratta di un passaggio dai 53.475 ingressi nel mercato del lavoro del 2008 ai 45.257 del 2014. Tuttavia due sono gli elementi da evidenziare: il primo è il sensibile miglioramento tra il 2013 e il 2014, l'altro attiene alle dinamiche molto differenziate che si evidenziano nei 4 comuni.

L'andamento non particolarmente brillante del mercato del lavoro di questo territorio è confermato dai dati relativi alle imprese che assumono, che negli ultimi 4 anni presentano una flessione del 10,3%, di 2,2 punti superiore al dato di Città metropolitana.

Confrontando l'area dei 4 comuni presi in esame con il contesto più ampio della zona Adda Martesana e di Città metropolitana si evidenziano le seguenti peculiarità:

- Un tessuto economico con una non trascurabile presenza di impresa manifatturiera, concentrata in particolare nei comuni di Pessano con Bornago e in quello di Gessate;



La Campagna delle Aree Nord
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

- Un'industria manifatturiera che, laddove presente in misura significativa, pur pesando intorno al 17/18% sul totale delle unità locali assorbe quasi il 50% degli addetti;
- Un settore terziario non connotato da particolari specificità, concentrato in attività commerciali e di servizio alle imprese e alla persona;
- Un mercato del lavoro che negli ultimi anni mostra andamenti non particolarmente positivi, sia rispetto all'Adda Martesana nel suo insieme che a Città metropolitana, con una vistosa sofferenza del comune dove prevale il tessuto industriale. Questa dinamica riguarda sia le persone che vengono assunte sia la numerosità delle imprese che esprimono tale domanda.

2.1.4. Caratteri infrastrutturali

Trasporti e mobilità

Le Aree Nord sono interessate da un sistema di infrastrutture per la mobilità pressoché parallele tra loro, con andamento radiale su Milano.

Le principali vie di trasporto sono:

- Autostrada A4 MI-BRG
- SP16 Masate-Gessate-Pessano
- Linea metropolitana M2
- Asse urbano di via Milano-via Trieste
- A58 TEEM- Tangenziale Est Esterna di Milano, di recente realizzazione

Per quanto riguarda il sistema della mobilità dolce, Gorgonzola è attraversato da ovest ad est dalla ciclovie turistica della Martesana che corre lungo tutta l'alzaia del Naviglio. Connettendo Milano alla valle dell'Adda, corrispondente ad una tratta del Percorso ciclabile di interesse regionale PCIR 9 "Navigli" del Piano Regionale della Mobilità Ciclabile, che ha origine in corrispondenza del Fiume Ticino.

Considerando, infine, l'offerta di trasporto pubblico, il territorio di Gorgonzola è direttamente interessato, oltre che dal servizio metropolitano, anche da alcuni servizi di autolinee.

In quest'area le previsioni infrastrutturali di scala sovracomunale sono ormai modeste, in quanto, con la realizzazione della TEEM e della BreBeMi, si è provveduto a concludere molti degli interventi da tempo in programma.

Le previsioni infrastrutturali, di scala comunale, si pongono l'obiettivo di assicurare il potenziamento delle connessioni in direzione est-ovest nell'area a nord del Comune, di migliorare l'accessibilità al comparto produttivo esistente di Pessano con Bornago e di garantire adeguata adduzione alle fermate della metropolitana.

Più precisamente, le indicazioni riguardano la realizzazione di un articolato itinerario (con caratteristiche di "strada parco" urbana), esteso tra lo svincolo TEEM di Cascina Antonietta e l'estremo ovest dell'edificato di Gorgonzola, a supporto degli insediamenti esistenti ed integrato con gli ambiti di trasformazione previsti, oltre che con una diramazione verso nord, di collegamento con la già realizzata variante alla SP13 di Pessano.

Altro intervento decisamente di lungo periodo, è l'ipotesi di estensione della metropolitana M2 da Gessate fino a Trezzo sull'Adda, recepita tra le indicazioni programmatiche nel vigente PTCP dell'ex Provincia di Milano. Il PGT ed il PGU di Gorgonzola attribuiscono importanza anche al tema del rafforzamento della mobilità dolce, segnalando la necessità di realizzare una rete ciclabile continua, che connetta i servizi pubblici, i nodi di interscambio e le aree verdi a nord.

Distretto agricolo Adda-Martesana: è un'iniziativa strategica nata nel 2011, dalla volontà del Comune di Liscate con le imprese agricole del territorio a nord-est della Città Metropolitana di Milano.

Il distretto rurale è riconosciuto nel Piano Strategico Metropolitano in quanto esso esplicita la necessità di avviare un Distretto agricolo dell'Adda Martesana al fine di valorizzare il ruolo dell'agricoltura come elemento di connotazione territoriale, promuovendo un modello che sia in grado di integrare lo sviluppo dell'attività agricola con altre forme di promozione e sviluppo dell'attività agricola. Gli obiettivi del Distretto sono:

1. Favorire il permanere della produzione agricola sul territorio orientale della città di Milano;
2. Superare le problematiche di natura territoriale legate all'alta infrastrutturazione, urbanizzazione dell'area e alla gestione della risorsa idrica;
3. favorire la cooperazione e le attività in rete tra le aziende agricole del distretto rurale;
4. promuovere la riscoperta degli insediamenti storici rurali identificati nelle cascine e nei borghi rurali anche dismessi;
5. promuovere nuove forme di governance pubblico-privata per la gestione del territorio rurale milanese;
6. migliorare il sistema di relazioni con gli enti pubblici sovracomunali, quali gli enti parco, la Città Metropolitana di Milano e i consorzi di gestione delle acque
7. favorire le eccellenze ambientali e culturali del territorio attraverso il turismo di prossimità in relazione a Milano e alla fruizione lenta del territorio rurale;
8. favorire la sperimentazione di colture e pratiche agricole attraverso il rapporto con le università e i centri di ricerca;
9. comunicare l'offerta agro- turistica in modo integrato con le amministrazioni pubbliche;
10. attivare la ricerca di fondi pubblici e attrarre investimenti in modo sinergico con le amministrazioni pubbliche;
11. favorire attività economiche extra agricole ma sinergiche e coerenti con la produzione agricola (trasformazione e commercializzazione dei prodotti, servizi agro-ambientali, artigianato locale).

Le Zone Omogenee

Il consiglio della Città metropolitana ha suddiviso l'area metropolitana milanese in Zone omogenee, caratterizzate da specificità geografiche, demografiche, storiche, economiche ed istituzionali.

L'area dell'Adda Martesana, escludendo il capoluogo, è la maggiore dell'area metropolitana e la seconda in termini di crescita nel decennio 2001-2011 dopo il Magentino Abbiatense. All'interno della popolazione residente, si manifesta un aumento di coloro che si dichiarano



Metropolitana di Gorgonzola
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta



Cantiere TEEM

© Concessioni Autostradali Lombarde SpA



Autostrada A4 MI-BRG

© Concessioni Autostradali Lombarde SpA

occupati pari a +11,44%, un dato che è secondo ancora una volta solo a quello del Magentino Abbiatense e che costituisce un indicatore della qualità della forza lavoro presente, che si è stabilita nell'area ed ha trovato un impiego anche se non necessariamente nel comune di residenza. Questi tre elementi rappresentano importanti indicatori sull'importanza che la zona riveste nel contesto metropolitano. La densità demografica è relativamente bassa, superiore solo a quella dell'area di Sud-est e del Magentino Abbiatense, ad indicare un'ampia presenza di aree agricole e di spazi verdi nella zona, specie nella sua parte centrale e orientale. Molto importante è la dinamica degli addetti extra-agricoli nello stesso periodo. Due sole zone mostrano una dinamica positiva all'interno del quadro di sostanziale staticità dell'hinterland milanese: il Sud-est, con un incremento rilevante pari a +18,47%, e il Nord Milano con un incremento del 5,54%. La zona Adda Martesana è terza in questa classifica, con un leggero decremento (-0,66%), mentre tutte le altre zone mostrano riduzioni occupazionali anche molto rilevanti. La lettura congiunta dei tre dati (crescita della popolazione, degli occupati e degli addetti) indica, per la zona Adda Martesana una implicita crescita del pendolarismo su altri comuni, e in particolare su Milano.

Per quanto concerne l'industria, assai penalizzata in tutta l'area metropolitana, troviamo solo un valore positivo, sebbene lievissimo, nel Sud-est. L'Adda Martesana, con l'Alto Milanese, mostra decrementi rilevanti, appena inferiori al 20%, ma non così consistenti come in altre direttrici metropolitane.

Sul fronte degli addetti nel settore terziario, vediamo una forte dinamica del commercio nel Sud-est e, in misura meno accentuata in altre aree fra le quali l'Adda Martesana (+7,1%), in cui il settore è già fortemente presente, e una forte dinamica del terziario privato quasi ovunque, con un valore relativamente non elevato (+12,4%) nell'Adda Martesana; un settore quest'ultimo in cui si nota in quasi tutte le zone una presenza ancora non elevata.

In conclusione, comparando la nostra area con le altre, è possibile rilevare una forte attrattività in termini di popolazione e, in prima battuta, di qualità della stessa (occupabilità); una stabilità degli addetti totali, che nel quadro dell'hinterland milanese rappresenta pur sempre un buon traguardo e un livello di terziarizzazione ancora relativamente contenuto, che risente della forza attrattiva di Milano.

Il quadro normativo di riferimento e gli effetti delle nuove disposizioni

Dall'approvazione del PGT vigente ad oggi sono intervenute diverse normative, che da alcuni anni, anche in adeguamento alla legislazione europea, soprattutto in tema di consumo e difesa del suolo sono diventati argomenti sensibili sui quali porre attenzione nel campo della pianificazione territoriale e che potrebbero incidere sulle concrete possibilità di sviluppo per le aree nord. In primo luogo gli effetti della LR 31/2014 "Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e la riqualificazione del suolo degradato", che introduce importanti effetti sulle procedure di variante ai PGT e sulle attuali previsioni per gli ambiti di trasformazione.

A livello nazionale è stato recentemente approvato dalla Camera dei Deputati il provvedimento sul "Contenimento del consumo di suolo e riuso del suolo edificato" (DdL 2039). Questo passaggio, pur importante, è parte di un percorso che è stato avviato da quasi tre anni (febbraio 2014), il cui traguardo finale potrebbe però essere ancora distante.

Ora il Disegno di Legge è stato trasmesso al Senato, che dovrebbe a breve definire l'iter di esame. In opposizione al consumo di suolo la legge pone la priorità del riuso e della rigenerazione, in tale quadro, da un lato, si prevede venga effettuato da parte dei Comuni un censimento degli edifici e delle aree dismesse, non utilizzate o abbandonate (art. 4), da un altro lato, si delega il Governo ad operare in materia di rigenerazione delle aree urbane degradate (art. 5).

Altri aspetti di interesse contenuti nella legge riguardano: impedimenti al mutamento della destinazione d'uso dei suoli agricoli (art. 7); misure di incentivazione per quanto riguarda gli interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente, consistenti nel prevedere una definizione delle tabelle parametriche degli oneri di urbanizzazione con valori più favorevoli a tale tipo di interventi (art. 8); inoltre, l'indicazione che i proventi dei titoli edilizi siano esclusivamente destinati alla manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria.

A livello regionale è stata approvata la legge regionale n. 31 del 28 novembre 2014 "Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato", in attuazione a quanto previsto dalla Commissione Europea a tale proposito.

La ratio della legge è quella di giungere al consumo di suolo zero attraverso una serie di provvedimenti che conducano a un progressivo equilibrio fra le porzioni di territorio costruito e quelle agricole, in coerenza con l'obiettivo previsto dalla Commissione Europea per il 2050. All'interno del testo di legge vengono previste una serie di misure volte a premiare la rigenerazione urbana e il recupero delle aree dismesse. Allo stesso tempo, per contrastare il consumo di suolo vengono immediatamente bloccate le Varianti al PGT per nuovi interventi su suolo libero, prevedendo esclusivamente l'attuazione degli Ambiti di Trasformazione vigenti in un arco temporale stabilito dalla Legge stessa in 30 mesi: dunque entro giugno 2017, salvo ulteriori provvedimenti. Si definisce il suolo come risorsa non rinnovabile, bene comune e di fondamentale importanza per l'equilibrio ambientale, la salvaguardia della salute.

La nuova legge, poi, individua diverse misure di incentivazione (art. 4) per favorire il recupero delle aree da rigenerare attraverso la riduzione degli oneri di urbanizzazione, fino ad un massimo del 60%, ma anche attraverso la semplificazione relativa agli aspetti inerenti il recupero energetico. Un'altra misura consiste nel dare priorità nella concessione di finanziamenti regionali ai Comuni che avviano azioni concrete per la realizzazione di interventi di rigenerazione urbana.

La legge prevede inoltre la possibilità per chi ha edifici o strutture dismesse, fuori dal tessuto urbano e non più utilizzate a fini agricoli da almeno 5 anni, di demolire questi immobili riconvertendo l'ambito ad agricolo o verde mantenendo la proprietà.

La demolizione e il ripristino dell'area a verde attribuisce dei diritti edificatori (bonus volumetrico) da utilizzare all'interno del tessuto urbano consolidato in opportuni ambiti individuati dal PGT.



LE AREE NORD - Gorgonzola

Scala 1:20000

© Elisa Furfaro e Francesca Faseta



Non ultimo farà consumo di suolo anche la realizzazione di opere pubbliche e infrastrutture sovracomunali, a esclusione di quelle che soddisferanno i criteri che la Giunta regionale definirà entro un anno.

Le previsioni dei Comuni confinanti

Come definito dall'impostazione del presente lavoro, si è da subito individuata la volontà, ma anche necessità, di inquadrare le prospettive di sviluppo delle Aree Nord in quadro sovracomunale. In particolare si sono analizzate le previsioni contenute nei PGT dei Comuni di Bussero, Pessano con Bornago e Gessate, che hanno diretta relazione con l'ambito.

Il PGT di Bussero

Il territorio di Bussero confina con gli ambiti ad ovest rispetto alle Aree Nord. Gli ambiti contigui sono interessati dalla presenza del PLIS del Parco del Molgora, che fa da filtro tra l'edificato di Bussero, a vocazione residenziale, e l'ambito più naturalistico che interessa il corso del torrente. Le aree sono quasi interamente a destinazione e uso agricolo, con caratteri di assoluta continuità con quelli di Gorgonzola. Non vi sono invece particolari e rilevanti ambiti di trasformazione di espansione. L'unica trasformazione di potenziale interesse per le Aree Nord è quella di C.na Gogna, al confine con Gorgonzola, lungo il Naviglio Martesana.

Il PGT di Pessano con Bornago

Il territorio di Pessano con Bornago definisce il limite a nord delle aree. Il confine è differenziato. Nella parte più ad ovest anche in questo caso si sviluppa il PLIS del Parco del Molgora, che interessa tutte le aree libere, quasi interamente a destinazione e uso agricolo. A nord del tracciato della SP120 è previsto un grosso "Ambito di densificazione o riuso del tessuto urbano" a vocazione residenziale. Proseguendo verso est, si incontrano gli ambiti produttivi interessati dall'ex Consorzio Gorgonzola - Pesano con Bornago. Si rileva la presenza di un ambito di trasformazione a vocazione prevalentemente produttiva in completamento del tessuto esistente. Gli ambiti più ad est, fino alla TEEM, hanno destinazione e uso agricolo.

Il PGT di Gessate

Il territorio di Gessate si sviluppa oltre il sedime della TEEM, che di fatto va a definire il confine fisico tra i due Comuni. Per questo le principali relazioni tra le due realtà si sviluppano principalmente sui temi della mobilità e delle previsioni ad essa legate. In particolare Gessate ha in previsione il potenziamento del proprio nodo di interscambio, che rappresenta la stazione di testa e capolinea della linea metropolitana. Su queste aree il PGT ha previsto un importante ambito di trasformazione, sul quale è in corso l'iter di approvazione di un Programma Integrato di Intervento che si propone di attuare una trasformazione delle zone adiacenti al terminal della linea verde della metro. Tale trasformazione ha una vocazione mista, con residenza, terziario e commerciale, la presenza di aree a verde, piazze pubbliche, percorsi ciclopedonali, ed edifici ad uso promiscuo con servizi di residenza collettiva. Una trasformazione con un notevole carico insediativo, che se letta insieme al comparto C6 di Gorgonzola potrà incidere sulla domanda di servizi complessiva.

2.2 Casi studio

Lo scopo della tesi è quello di fornire le linee guida necessarie a delineare un futuro prossimo per le Aree Nord. Come già detto nel capitolo precedenti la vocazione dell'area rimarrà quella agricola, diventando un punto di forza.

Al fine di comprendere al meglio le scelte di pianificazione è necessario far riferimento a dei casi studio che riprendano alcuni temi riproposti all'interno del progetto.

I casi studio sono stati scelti in base ad alcune caratteristiche dell'area, tra cui:

- Un alto livello di mobilità e alla crescente offerta infrastrutturale e di trasporto;
- Un forte grado di diversificazione e specializzazione funzionale, con ampie destinazioni residenziali a diversa densità conurbazione e/o sprawl, ma anche terziarie, logistiche e commerciali;
- Una notevole complessità e frammentazione sociale, non necessariamente legata a fenomeni di segregazione e disagio.

I principali casi studio sono Agro Food Park di Aarhus e F.I.Co. di Bologna.

2.2.1. Agro Food Park di Aarhus

Agro Food Park, istituito nel 2009 nel nord di Aarhus, è un centro dedicato all'innovazione nel campo dell'agricoltura e dell'industria alimentare, che si estenderà nel suo assetto finale su una superficie di circa 100 ettari. Oggi ospita già 75 tra società e start-ups operanti nel settore.

Il complesso, che occupa circa 1.000 addetti, comprende 45.000 m² di uffici e laboratori e 5 ettari di campi, con una previsione di sviluppo che vedrà l'insediamento dell'innovation centre di Arla Foods, maggior produttore scandinavo di prodotti lattiero caseari, e del Dipartimento di scienze alimentari dell'università di Aarhus; la previsione per il 2030 è di 3.000 impiegati totali all'interno della struttura.

L'impianto di Agro Food Park si compone attualmente di un grande edificio principale a due piani fuori terra, organizzato attorno a tre corti, a nord e a sud del quale sorgono altri due edifici di notevole dimensione, uno strutturato lungo una spina centrale che distribuisce ai corpi trasversali, l'altro a pianta rettangolare. Questi edifici costituiscono la "testata" est di un ambizioso progetto, sviluppato lungo il lawn, ovvero l'area verde centrale del masterplan, pensata come una vetrina dell'innovazione in campo agricolo e alimentare, al cui estremo ovest sono già presenti un edificio con pianta a "U" e un hotel/centro conferenze.

I principali dati quantitativi sono così sintetizzabili:

- superficie del lotto: 141.000 mq
- n. edifici: 8
- superficie coperta: 25.000 mq



Agro Food Park – Aarhus
© <https://www.agrofoodpark.dk/>

Composto da tre “paesaggi primari”, il progetto di sviluppo di Agro Food Park si pone l'obiettivo di far diventare la struttura un vero e proprio hub dell'innovazione agroalimentare in Danimarca, centro di ricerca sulle nuove tecnologie alimentari e nucleo della futura crescita del settore.

Il masterplan di sviluppo si conforma quindi:

- lungo la “Strip”, percorso su cui affacciano campus con servizi e attrezzature comuni, che si ispira tra gli altri all'High Tech Campus di Eindhoven;
 - attorno alle “Plazas”, piazze con caratteristiche e densità urbane;
 - in corrispondenza dell'area verde centrale (“lawn”), pensata per presentare i caratteri sperimentali e le innovazioni nel campo dell'agricoltura e della produzione alimentare.
- Agro Food Park sorge su un'area non precedentemente edificata.

Contesto e accessibilità

Agro Food Park sorge alla periferia nord di Aarhus, in un intorno agricolo a breve distanza dall'ospedale universitario e da una vasta zona con destinazione logistica e produttiva esistente.

L'area di Skejby, in cui sorge la struttura, comprende oggi un grande business park, un parco industriale e diverse attività economiche; il business park, distante circa 1 km, si estende da sud di Skejby fino al quartiere di Christiansbjerg, e ospita uffici e sedi di numerose società, il Professional VIA University College e l'ospedale universitario di Aarhus. Il parco industriale si caratterizza invece per la presenza di grandi spazi di vendita (tra cui IKEA), edifici a carattere produttivo, uffici e magazzini di grandi dimensioni.

In tema di accessibilità, l'insediamento è raggiungibile dalla Paludan-Mullers Vej, che prosegue fino al centro di Aarhus, da cui dista circa 6 km, e a breve distanza dalla Randersvej 505, che collega Skejby, l'università di Aarhus, il centro IT di Katrinebjerg e Navitas Science and Innovation, centro recentemente sorto sul waterfront della città.

A fianco di questo “knowledge corridor”, che attraversa la città di Aarhus da nord a sud, permane la vocazione agricola dell'area, che si estende all'intero settore centrale della Danimarca, produttore di un terzo delle esportazioni totali nel campo dell'industria alimentare. Nell'area della East Jutland, in cui si colloca Aarhus, l'industria alimentare contribuisce infatti in modo significativo all'economia danese, sia per il già citato livello di esportazioni sia per la percentuale significativa di occupati nel settore e il valore aggiunto lordo prodotto.

A partire dal 2007, il Central Denmark Growth Forum si è mosso nella direzione di dare impulso allo sviluppo del settore e di potenziare le competenze e il livello di innovazione delle aziende alimentari. In questo contesto, la creazione di Agro Food Park e Future Food Innovation ha giocato un ruolo determinante nel mettere in luce i punti di forza dell'innovazione all'interno del territorio regionale.

Le aziende alimentari della Central Denmark Region manifestano infatti grande interesse ad una sempre maggiore cooperazione, improntata all'attivazione di sinergie e all'accelerazione dell'innovazione, che può essere ulteriormente rafforzata attraverso la creazione di un vero e proprio food cluster.

Stakeholders e percorso tecnico amministrativo

Agro Food Park è di proprietà del Danish Agriculture & Food Council, rappresentante dell'industria agricola e alimentare della Danimarca.

Il Danish Agriculture & Food Council è il risultato della fusione di cinque organismi: Danish Agriculture, Danish Bacon and Meat Council, Danish Agricultural Council, Danish Dairy Board e Danish Pig Production.

Danish Agriculture & Food Council è regolato da due comitati: un Primary Sector Board, che gestisce gli interessi dei produttori primari e un Company Board che gestisce gli interessi delle aziende. I due comitati sono strettamente collegati mediante un Consiglio Congiunto (Join Board) che gestisce bilanci e conti finanziari, oltre ad essere responsabile per i regolamenti e le strategie globali. Il Company Board ha tre rappresentanti nel Primary Sector Board, e viceversa, con una presidenza comune composta da tre membri per ognuno dei Board; tale presidenza coordina le politiche e le attività dell'organizzazione. Attualmente, oltre 160 società sono in membership con l'Agriculture & Food Council.

Il solo Agro Food Park accoglie attualmente 75 società, per un totale di circa 1.000 addetti impiegati.

Punti di forza e di debolezza

Il caso studio di AFP è senz'altro fra i più interessanti tra quelli considerati. Almeno tre sono gli ordini di novità: la qualità del progetto sia in termini ambientali che della organizzazione del masterplan; la collocazione in un contesto in forte evoluzione economica e caratterizzato da un progetto coerente di innovazione territoriale; una effettiva e consistente partnership pubblico-privato.

Tra i casi scelti quello di Aarhus è definibile di "nuova generazione", cioè appartenente ad una dimensione dei processi di innovazione dove la componente di investimento "privato" è consistente ed effettiva. La dimensione "tutta pubblica" e anticongiunturale degli anni '80, sembra qui evolversi in un progetto con equilibri diversi.

La forma istituzionale che ne deriva, basata su tre "board" coordinati (agricoltori, industriali, istituzioni), è quindi molto interessante.



Agro Food Park – Aarhus
© <https://www.agrofoodpark.dk/>



Agro Food Park – Aarhus
© <https://www.agrofoodpark.dk/>

2.2.2. F.I.Co. Eataly World di Bologna

F.I.Co. EatalyWorld – Fabbrica Italiana Contadina – si configura come un parco agroalimentare, con l'obiettivo di ospitare, presentare, e far conoscere l'eccellenza enogastronomica nazionale e la filiera produttiva del settore agroalimentare.

La struttura, di cui è prevista l'apertura nella seconda metà del 2017, occuperà una superficie di circa 80.000 mq, sorgendo nell'area e all'interno dell'edificio del CAAB-Mercato Ortofrutticolo di Bologna.

All'interno del parco saranno presenti diverse "aree tematiche", rappresentative del processo di produzione alimentare, ovvero:

- una fattoria con campi dimostrativi e allevamenti didattici, che accoglierà le principali varietà di cultivar e razze animali autoctone;
- laboratori di lavorazione e trasformazione della materia prima in prodotti enogastronomici;
- un'area commerciale, organizzata in mercati e botteghe, per la degustazione e la vendita dei prodotti realizzati nei laboratori;
- 25 punti di ristoro, suddivisi tra ristoranti tematici e chioschi di street food;
- 10 aule didattiche e multimediali, un centro congressi di 4.000 mq e spazi polifunzionali per accogliere incontri tematici legati al cibo.

F.I.Co., è stato realizzato recuperando l'edificio principale del CAAB Mercato Ortofrutticolo; all'interno la distribuzione avviene mediante un connettivo centrale che si apre a creare diverse "piazze", legate all'attività di ristorazione. Le testate della struttura accolgono invece i laboratori e i magazzini.

In posizione centrale, esterna all'edificio, verrà realizzato il centro congressi, mentre la vicina struttura che ha ospitato il mercato florovivaistico sarà recuperata con funzione ricettiva, in grado di ospitare gli operatori per permanenze brevi e medio-lunghe.

All'esterno, un percorso coperto segna il perimetro dell'edificio, lungo il quale si dispongono diverse aree tematizzate, dedicate a specifici prodotti (riso, grano, frutta, ecc.) e, sul fronte nord, al recinto degli animali (bovini da carne, gallinacei, suini, bovini e ovini da latte).

I principali dati quantitativi sono così sintetizzabili:

- superficie del lotto: 330.000 mq
- n. edifici: 1
- superficie coperta: 80.000 mq

Il Comparto Area CAAB viene suddiviso in 6 sub-comparti, che comprendono:

1. "NAM - Nuova Area Mercato"
2. "F.I.Co. (Fabbrica Italiana Contadina)",
3. "Ex Florovivaistico",
4. "Sede Dipartimento di Scienze Agrarie",
5. "Magazzino Surgelati",
6. "Nuovo Insediamento produttivo-logistico agroalimentare".

Le attività di mercato del CAAB – Centro Agro Alimentare - sono state riorganizzate nella NAM - Nuova area Mercatale localizzata a nord di F.I.Co., adeguata per dimensione, servizi offerti e tecnologie “alle esigenze di un moderno mercato all'ingrosso” e inaugurata all'inizio del 2016.

La realizzazione del progetto di parco agroalimentare “F.I.Co.” è disciplinata da Accordo di Programma.

Contesto e accessibilità

F.I.Co. Eataly World sorge nel quadrante nord-est di Bologna, al cosiddetto “Pilastro” nel quartiere di San Donato, area urbanizzata negli anni Sessanta in risposta al flusso migratorio che stava interessando la città.

Si tratta, nel complesso, di una zona che risente di problematiche legate al degrado ma che è oggetto di diversi progetti e iniziative di riqualificazione, tra cui il “Paesaggio Pilastro” che ha recentemente ottenuto il finanziamento nell'ambito del Bando per la riqualificazione urbana delle periferie.

L'area è servita dall'autostrada A14, con l'uscita “Bologna Fiera” a circa 4 km, e, a livello locale, dalla SP5 – via San Donato, che entra in città fino all'Università Alma Mater Studiorum. Per quanto riguarda il trasporto pubblico, il centro è raggiungibile con due linee automobilistiche; la stazione di Bologna Centrale dei treni dista circa 8 km.

Infine, l'aeroporto si trova a circa 12 km e risulta accessibile tramite la E45.

Stakeholders e percorso tecnico amministrativo

Il progetto F.I.Co. ha per protagonisti CAAB - Centro Agroalimentare di Bologna, il Comune di Bologna e Eataly World.

CAAB s.c.p.a. è una società consortile a prevalente capitale pubblico, della quale il Comune di Bologna detiene il 80,04 % del capitale, la Regione Emilia-Romagna il 6,12%, la Città Metropolitana il 1,54 % e altri soci il 12,3 %.

Ha finanziato l'intervento il Fondo Immobiliare PAI - Parchi Agroalimentari Italiani - gestito da Prelios SGR, nel quale hanno investito, fra gli altri, Coop, Banca IMI, Unindustria Bologna, Camera di Commercio di Bologna.

Gli investitori possono essere classificati in quattro categorie, così individuate nel Preliminary Information Memorandum redatto da EY nel febbraio 2014:

- istituzionali locali: la CCIAA di Bologna, Unindustria, Fondazione Carisbo, Carimonte Holding. Tali soggetti hanno messo a disposizione risorse intorno al 15% del totale della raccolta;
- operatori del settore eno-gastronomico: imprenditori della filiera, anche aggregati attraverso le organizzazioni di cooperative di appartenenza, tra cui la stessa Eataly. Tale categoria di investitori ha messo a disposizione risorse intorno al 40% del totale della raccolta target;
- investitori istituzionali e banche: istituti bancari ed enti previdenziali privatizzati.

Tra questi si citano Banca Intesa, EmilBanca, Fondazione Enpaia (Ente Nazionale di Previdenza degli Addetti in Agricoltura). Tale categoria di investitori ha messo a disposizione risorse pari a circa il 30% del totale della raccolta target.

Allo stato attuale, F.I.Co. coinvolge oltre 2.000 aziende e 40 fabbriche contadine artigianali, con 3.000 addetti occupati nell'indotto, di cui 700 direttamente all'interno del parco.

Punti di forza e di debolezza

Il caso di Bologna è stato scelto per l'originalità dell'iniziativa che si distacca significativamente dalle esperienze di Parco Scientifico. Come risulta evidente si tratta di un'operazione a prevalente carattere espositivo-commerciale, caratterizzata da una forte componente innovativa nel marketing e branding.

Oltre alla più scontata connessione con il mondo del food – oggi di moda – si caratterizza per una dichiarata propensione internazionale per il “turismo gastronomico e culturale”, promuovendo il marchio Eataly World. Pur essendo in fase di start-up si presenta come una riuscita operazione di marketing territoriale supportata dal tessuto produttivo emiliano e dalla grande distribuzione cooperativa.



F.I.CO. Eataly World – Bologna
© <https://www.eatalyworld.it/it/>

2.3 Percorso di analisi

Alle Aree Nord, per la loro estensione e del loro livello di connessione, è stato attribuito un importante potenziale strategico.

Esse sono state considerate come sede di potenziali funzioni di livello sovracomunale. Le funzioni da attribuire alle Aree Nord devono rispecchiare l'evoluzione economica e sociale di un territorio più vasto, nel contesto dell'area metropolitana, e quindi è possibile che le passate ipotesi di sviluppo di un polo di ricerca scientifica di queste aree non rispondano più alle attuali esigenze.

Il PIM ha delineato quelle che sono le attuali dinamiche di sviluppo sul piano economico e sociale, al fine di ragionare sullo sviluppo di questi territori.

Sono state indagate tre dimensioni "comunitarie" che vivono il territorio: la comunità del fare, la comunità del competere e la comunità del vivere.

La comunità del fare, rimanda a coloro che rappresentano la tradizionale struttura produttiva del territorio. Ovvero quell'insieme di operatori economici che hanno fatto la storia economica di quest'area: artigiani, agricoltori, piccoli e medi imprenditori e le loro rappresentanze.

Definito il modello delle 3 C comunità, capannone e campanile. È una comunità del produrre, fondata sulla centralità della dimensione della prossimità, che oggi è in buona parte depotenziata alla ricerca di soluzioni per non soffocare nella crisi.

Fanno parte anche i giovani specializzati e formati che cercano di sviluppare il settore terziario, coloro che uniscono l'artigianato alla tecnologia (makers) e si associano nei coworking, puntando sull'auto-impresa.

Appartengono a questa comunità anche gli agricoltori che cercano di definire nuove offerte in relazione alla vicinanza della grande città.

Dall'intreccio di queste soggettività che potrebbe nascere la pratica dello smart land, un percorso di modernità sostenibile, dove sostenibilità rappresenta il ripristino delle premesse che reggono i processi moltiplicativi di conoscenza: ambiente, paesaggio, assetti urbani. Risorse che hanno sviluppato il precedente modello di capitalismo e che potrebbero rilanciare l'economia territoriale.

La comunità del competere, rimanda alla dimensione dell'area metropolitana milanese come centro ordinatore, amministrativo e di servizio, ma anche la piattaforma produttiva territoriale della pedemontana lombarda tra gli aeroporti di Malpensa e Montichiari.

Questa comunità è composta da: medie imprese, consorzi di impresa, la grande distribuzione, le public utilities, le autonomie funzionali dei trasporti, della logistica e della rappresentazione, gli istituti di credito, le università.

È evidente, dunque, che medie imprese globalizzate e soggetti del "capitalismo delle reti" stanno al cuore della comunità del competere e nello stesso tempo questi attori possono essere oggi considerati, assieme ai centri amministrativi di livello regionale, come i maggiori protagonisti della dimensione di governance dello sviluppo.



Campagna delle Aree Nord
© Agricity



Campagna delle Aree Nord
© Agricity

La comunità del vivere, rimanda alla dimensione di un territorio che ha saputo mantenere una propria identità e una buona qualità della vita. Comprende tutti coloro che abitano il territorio e si interrogano sul suo futuro. Una composizione sociale fatta di cittadini e associazioni che, a fronte della rottura dei tradizionali meccanismi di sviluppo che producevano occupazione in cambio di consumo di suolo, oggi rivolge la propria attenzione alla difesa di quegli aspetti di qualità ambientale e coesione sociale che sono alla base della qualità di vita di questi territori e che hanno tradizionalmente consentito l'integrazione non traumatica di nuovi residenti.

Questa comunità del vivere si compone anche di Amministratori locali che si pongono il problema di una nuova vision dello sviluppo di questi territori e che ricercano nuovi modelli di coesione istituzionale, fuori da logiche localistiche e in rapporto con la città metropolitana. Questa comunità del vivere s'interroga sugli aspetti di qualità della vita, delle forme di convivenza, dell'ambiente, della residenza, dei servizi. Da tale comunità emergono domande che non sono avulse dalle funzioni a cui sarà destinata la grande area a nord di Gorgonzola, significativamente definita "il lato sbagliato della ferrovia", e che rimandano alla necessità: di ricucire il tessuto urbano di Gorgonzola, di valorizzazione dei percorsi del torrente Molgora e Naviglio

Martesana, di ridefinire il rapporto tra "città e contado", valorizzando l'agricoltura periurbana in chiave produttiva ed ecologica, anche legandola alla prossimità dei consumatori e alla promozione culturale, gastronomica e turistica del territorio.

2.3.2. Comunità del fare

Dalle interviste condotte è emersa la descrizione di un sistema economico tradizionalmente caratterizzato da un tessuto manifatturiero di piccola e media impresa, oggi in buona parte depotenziato dalla crisi.

Tale tessuto produttivo si è dovuto confrontare con la crescita di attività terziarie di piccole dimensioni, la diffusione di grandi attività commerciali e l'emergere della domanda di spazi e strutture per la logistica. Si è anche assistito ad una progressiva trasformazione delle attività agricole, da estensive a intensive, alla diffusione di attività economiche legate alla pratica e turismo e del loisir (ristorazione, agriturismi, centri sportivi) e alla parziale crisi dei piccoli esercizi commerciali. Pur in una situazione di grave crisi economica e occupazionale, è stato descritto un territorio dalle molteplici potenzialità e vocazioni, sia territoriali, sia economiche.

È stato anche evidenziato come i collegamenti con Milano lungo l'Asta della Martesana (tram e poi metropolitana) hanno storicamente integrato l'economia di questo territorio con quella della città di Milano. Nella sostanza, un territorio fortemente interessato da flussi di pendolari e forse per questo meno coinvolto di altri contesti della città metropolitana nello sviluppo di attività imprenditoriali e dall'insediamento di grandi industrie fordiste. La densità di attività terziarie e manifatturiere è maggiore nelle zone e nei centri urbani più vicini a Milano per poi diradarsi nelle zone più vicine all'Adda. I comuni più prossimi al capoluogo risentono

degli effetti di traboccamento delle attività economiche provenienti dal capoluogo e sono tradizionalmente caratterizzati da una struttura produttiva con classi d'ampiezza maggiori. I comuni più "periferici" sono maggiormente caratterizzati dalla presenza di piccole imprese e lo stesso tessuto insediativo lascia spazio a zone dedite all'agricoltura, storicamente alla base della vita economica della Martesana. Questa struttura insediativa fa sì che anche la maggior parte dei servizi di cui si serve l'area si trovino nel capoluogo lombardo, sia per motivi amministrativi, sia per la possibilità di raggiungerli più facilmente attraverso le infrastrutture del trasporto collettivo e privato, che si accentrano verso la città.

Questi casi di imprese di successo, citati nelle interviste, si riferiscono a realtà produttive ormai pienamente inserite nella logica della globalizzazione. Ciò che si rende evidente è che la distinzione tra imprese domestiche e imprese estere non è più un criterio adeguato per leggere le trasformazioni della struttura produttiva locale. Da un lato, le imprese domestiche operano sui mercati esteri, diventando agenti di contaminazione transnazionale, dall'altro lato le imprese estere influiscono in modo sempre più incisivo sul mercato interno. Il sistema produttivo locale ha compiuto un grande sforzo di modernizzazione all'interno e all'esterno delle mura dell'impresa e in rapporto con una città capoluogo aperta alla sfida della terziarizzazione pregiata. La capacità di risposta ai mutamenti delle condizioni competitive è stata indubbiamente favorita dalla vicinanza con Milano, dalla sua spiccata vocazione terziaria e al suo essere sempre stata la principale porta di entrata delle nuove forme di organizzazione e regolazione del capitalismo internazionale, nonché luogo di scambio di merci, informazioni e conoscenza.

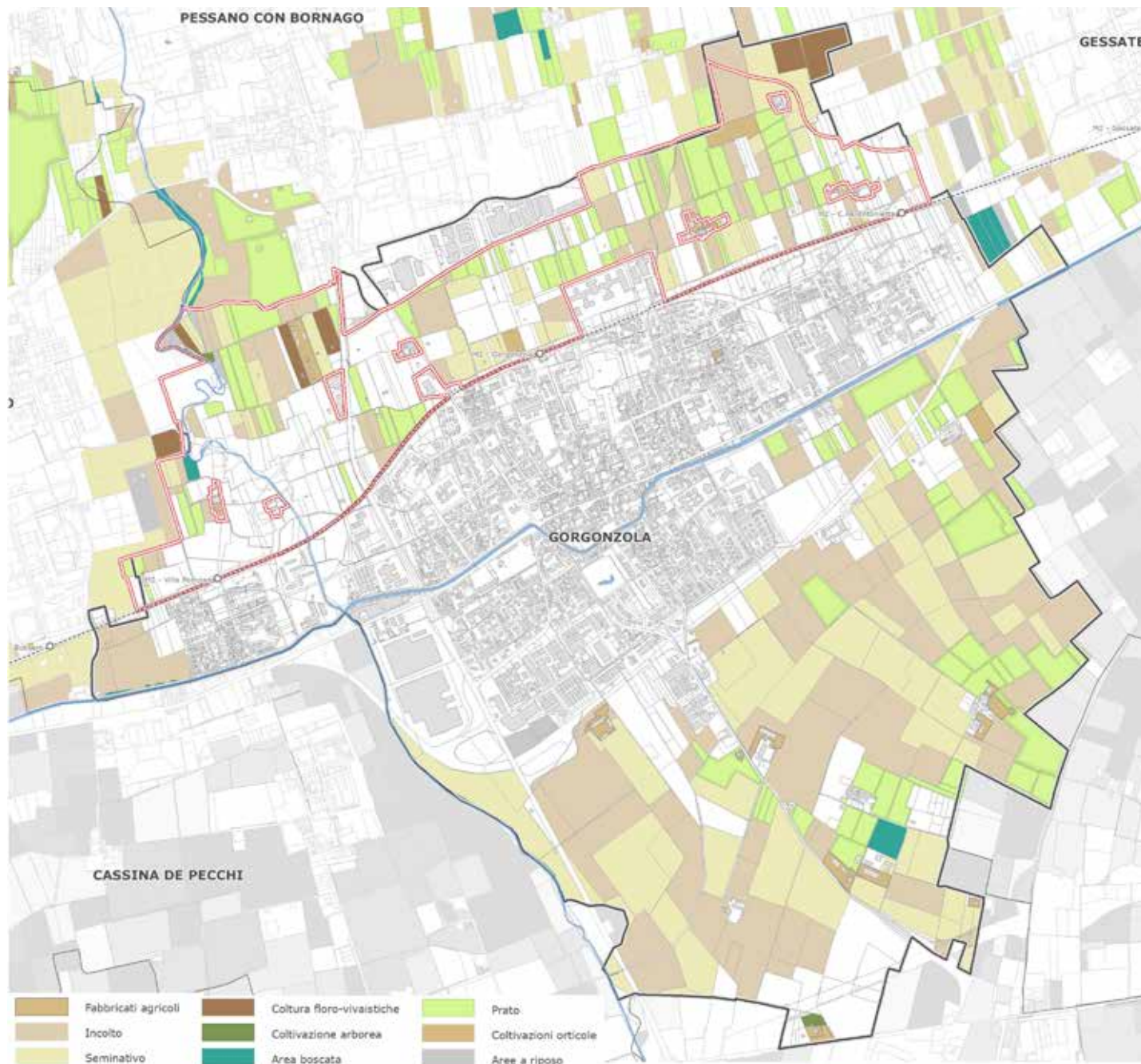
Lo sforzo di modernizzazione della struttura produttiva locale non è stato però un processo indolore, lasciando sul terreno naufraghi dello sviluppo, capannoni vuoti e, come diceva un Sindaco, spaesamento. La crisi ha portato le imprese a cercare di operare trasformazioni più profonde, ma purtroppo fuori tempo rispetto al quello della crisi. Ciò che ne rimane sul territorio sono medie imprese internazionalizzate, un discreto ma insufficiente movimento in entrata di flussi globali. Lo stesso commercio di prossimità ha dovuto confrontarsi con l'insediamento sul territorio di grandi centri commerciali.

La crisi dell'impresa molecolare, sia essa manifatturiera o commerciale, non ha determinato solo il calo numerico di aziende e occupati, ma il fatto che la sua soggettività non produce più visione di futuro sulla quale ancorare l'elemento della fiducia.

Nei fatti si è prodotta una cesura tra imprese e territorio. Gli inevitabili processi di proiezione internazionale, d'innovazione e di concentrazione industriale hanno oggi profondamente modificato il tradizionale sistema di relazioni produttive a livello territoriale. I fattori di competitività territoriale, in termini di competenze e relazioni produttive, sono ancora importanti ma, a seguito di un processo di selezione, sono stati in buona parte internalizzati dalle imprese più competitive. Se nel recente passato la catena locale di fornitura si "allungava" o si "accorciava" come una fisarmonica, in funzione degli andamenti congiunturali, consentendo la flessibilità al sistema, oggi la durezza della competizione internazionale ha spinto queste imprese a garantirsi il pieno controllo dei fattori competitivi da loro ritenuti strategici. Va osservato che questo allentamento dei rapporti con il contesto territoriale di riferimento è

FONTE: "Gorgonzola
2030 - Processo
Partecipativo."
Documentazione
cartografica - Tavola
4b

Utilizzo del Suolo dichiarato dai Produttori Agricoli
Scala 1:20000





Periferia di Gorgonzola, Aree Nord
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

stato selettivo, non si è configurato come una ritirata disordinata, in parte perché produrre sul territorio è ancora rilevante per la distintività del prodotto, in parte perché la qualità delle competenze e delle reti produttive sedimentate localmente continua ad essere una risorsa importante.

La ricchezza, prima diffusa sul territorio, subisce un processo di concentrazione ed è sempre meno reinvestita a livello locale, in quanto gli investimenti si dirigono principalmente sui circuiti internazionali.

La cesura con la dimensione locale risulta maggiormente evidente nel rapporto tra imprese, istituzioni e rappresentanze locali. Per competere sui mercati internazionali, le imprese hanno dovuto dotarsi di reti lunghe commerciali, di consulenze, logistiche, bancarie, che permettono loro di andare dal locale al globale. Ad assumere rilievo per queste imprese sono oggi i riferimenti normativi di livello nazionale in materia di lavoro, fisco, energia, le grandi politiche infrastrutturali di livello regionale e nazionale, i servizi di livello metropolitano, mentre si allentano i rapporti con i tradizionali interlocutori delle economie locali: il Sindaco, l'associazione di categoria, la banca locale. Il principale aspetto sottolineato dalle imprese riguarda oggi un problema di scala: i sistemi di rappresentanza e regolazione a livello locale appaiono sempre meno dotati della sufficiente dimensione per riuscire ad impostare politiche di sviluppo industriale e territoriale in grado di influire effettivamente sulle dinamiche delle imprese, perlomeno quelle più internazionalizzate. Di questo ne sono consapevoli gli stessi Sindaci.

Da tutto ciò che abbiamo raccolto nel lavoro d'inchiesta territoriale emerge che il mantenimento e la ulteriore qualificazione del motore manifatturiero dell'area Martesana rimane assolutamente prioritario. Tuttavia da quanto osservato, se ne deduce che la nuova manifattura che sta venendo avanti, la si chiami globalizzata, smart, terziarizzata, ad alta intensità di conoscenza, sarà sempre più costituita da fabbriche snelle, ad alta intensità di investimento e di tecnologie, con una forza lavoro e fabbisogni professionali estremamente qualificati. Sono luoghi produttivi che competeranno su un piano internazionale occupando nicchie ad elevata qualificazione e dunque la nuova manifattura con tutta probabilità, se valutata su questo segmento alto, non darà gli stessi livelli occupazionali del ciclo precedente. È sintomatico che i primi ad esprimere questa consapevolezza e preoccupazione rispetto alla tenuta dei livelli occupazionale e di sviluppo siano in primo luogo i Sindaci che sono i soggetti maggiormente a contatto con le dinamiche territoriali ed i loro problemi. Proprio per questo i Sindaci (ma non solo loro) cercano di indirizzare le politiche comunali sulla valorizzazione, anche economica, di specificità territoriali che nel precedente ciclo di sviluppo erano ritenute marginali, promuovendo anche i segnali deboli di nuova imprenditorialità che emergono dal territorio.

Lo sviluppo di nuove vocazioni alternative alla tradizionale via dello sviluppo incentrata sul perno dell'industria, siano esse riferite alla crescita di una economia della cultura o dell'agricoltura e dell'agroalimentare di qualità, piuttosto che al settore turistico, è stato per lungo tempo limitato dalla sostanziale marginalità di questi settori nei decenni dello sviluppo industriale e terziario. Nel nuovo quadro che emerge cultura, agricoltura di qualità,

turismo, enogastronomia e filiere del gusto legate alle tipicità sono sempre più considerate unitariamente come anelli di una nuova filiera del valore, un nuovo settore complesso in cui possono confluire diverse attività tradizionalmente riferite a settori differenti ma che oggi devono essere considerate tutte afferenti ad una "economia delle esperienze" che nella sua essenza rappresenta ormai un fenomeno della società terziaria.

Il settore agricolo torna oggi ad assumere un ruolo centrale, non solo come produttore di fondamentali beni primari e tipicità locali, ma come strumento di manutenzione del territorio, di gestione razionale delle risorse, come fattore che definisce l'identità e l'attrattività di un luogo e come attività capace di rispondere a molteplici esigenze di carattere economico, sociale e culturale. Nella Milano terziaria la crescente domanda di sostenibilità, di salvaguardia e tutela ambientale e la complessiva domanda di qualità della vita collocano aree come l'Adda Martesana al centro di opzioni culturali e politiche tutt'altro che trascurabili. Il rapporto tra produttore agricolo e cliente ormai travalica la dimensione di mercato, poiché l'utilità del consumatore non è determinata esclusivamente dal prezzo, ma incorpora anche una condivisione e una coincidenza di "visione" e cultura tra i due soggetti, l'impresa agricola tende a diventare pertanto un progetto sociale.

Va detto che in questa direzione il territorio della Martesana ha già visto emergere vocazioni imprenditoriali, certamente da dimensionare nel loro reale impatto economico e occupazionale, ma non per questo da derubricare a fenomeni subalterni o marginali. In alcuni casi costituiscono tracce interessanti di processi di trasformazione che non stanno soltanto delineando nuove attività ma anche nuovi modi di fare impresa. Parafrasando la figura antropologica del "metal-mezzadro" dell'economista Giorgio Fuà, pare possibile parlare oggi di "terziar-mezzadri", in quanto ad integrare il proprio reddito con l'attività nei campi non è più la classe operaia di epoca fordista, ma i "capitalisti personali" messi al lavoro in quella grande impresa terziaria che è oggi la metropoli milanese. L'essere in città, l'alto grado di istruzione e il fatto che una parte degli imprenditori agricoli (in particolari giovani) esercita (o ha esercitato) una professione legata al tessuto economico metropolitano, rinforza il connubio tra realtà terziarie e contadine, sintetizzato nel neologismo del "terziar-mezzadro".

La propensione terziaria di questi imprenditori agricoli è testimoniata altresì dai numerosi casi di multi funzionalizzazione delle proprie imprese, spesso implementate per rendere più fruibili queste realtà ai cittadini milanesi. Avere una metropoli al proprio fianco significa poter integrare l'attività agricola con una o più attività complementari e più in generale la possibilità di valorizzare un bacino d'utenza potenziale pressoché infinito.

Nella dimensione della "comunità del fare" occorre che il sistema locale si avvii a praticare una transizione fondata su due pilastri che possiamo definire come nuova economia leggera (cultura, agricoltura, ambiente, turismo) e nuova manifattura (globalizzata e ad alto contenuto di conoscenza): non l'una impegnata ad occupare i vuoti lasciati dall'altra ma in una logica in cui una non si regga senza l'altra.

Si tratta d'impostare una visione del percorso di diversificazione/integrazione del sistema produttivo locale che non si limiti ad una dialettica tra settori, ma punti esplicitamente a sviluppare economie dell'integrazione tra settori.



Cascina Antonietta, Aree Nord
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

È la prospettiva che potremmo definire della smart land. Smart land è l'adattamento del concetto ipertecnologico di smart city alla situazione del nostro Paese. Fare smart land significa, da parte degli attori di territorio, avere la capacità di trasformare le capacità di governo locale sedimentate nel ciclo precedente ridefinendole per governare i rischi e cogliere le opportunità indotte da una crisi che ha toccato i fondamenti del modello di sviluppo ereditati dal Novecento. Fare smart land non significa semplicemente trasferire sul territorio l'elemento tecnologico, quanto inaugurare una quarta stagione del capitalismo molecolare dopo quelle della bottega, del capannone e dei distretti, in cui per le filiere produttive il territorio sia fonte di valore nella sua dimensione di bene comune da rigenerare.

2.3.3. La comunità del competere

Nel cambiamento in atto entrano in gioco diversi livelli territoriali (locale, metropolitano, globale) che ridefiniscono i confini dei luoghi in rapporto alle esperienze plurime dei soggetti che li abitano o li usano, spostandosi da un punto all'altro di un sistema che ormai sembra privo di confini ben tracciati, come in passato.

Il territorio non è semplicemente l'ambiente passivo che contiene le imprese ma rimane un fattore produttivo importante esso stesso, solo che ciò avviene in forme diverse per i differenti segmenti di impresa. Per chi lavora nel globale, gli spazi della produzione diventano trans-territoriali, perché possono fare esperienza di più luoghi, interagendo in tempo reale con attività svolte altrove, o spostandosi nei flussi che attraversano le reti. Per chi lavora nella filiera estesa della subfornitura la nozione di "appartenenza" a un luogo – presa di per sé – è sempre meno utilizzabile, perché la produzione e il lavoro attraversano diversi luoghi, connettendo persone e cose che sono, magari, lontanissime tra loro. Per la piccola impresa il territorio rimane centrale come ecosistema dove trovare quelle risorse che, per un fattore dimensionale, è difficile andare a cercare lontano. Su questo piano il tema è costruire politiche di rafforzamento delle competenze imprenditoriali e produttive diffuse.

Questi tre livelli territoriali (locale, metropolitano e globale) coesistono nel presente ma devono essere intrecciati fruttuosamente l'uno con l'altro, senza negarne le differenze e le specificità. L'identità territoriale viene oggi continuamente de- costruita e ricostruita dalle forze dell'innovazione imprenditoriale e della concorrenza di mercato, ma un gap troppo marcato che si potrebbe creare tra economia e politiche locali, tra ricerca dell'efficienza e sottovalutazione dei costi ambientali e sociali, tra ricchezza e cultura, tra sfide internazionali e coesione sociale, può determinare un cortocircuito generale.

Fenomeni complessi quali: delocalizzazione industriale, perdita di competitività, frammentazione istituzionale e decisionale, aumento dell'accessibilità, comparsa di nuovi attori istituzionali (come città metropolitana), crisi della finanza locale, riuso strategico delle aree industriali dismesse, rappresentano le maggiori criticità ma, allo stesso tempo, anche le più grandi potenzialità per lo sviluppo futuro dell'Adda Martesana. Se, infatti, è vero che la crisi morde soprattutto nei territori più esposti alla globalizzazione, è anche vero che sono proprio queste piattaforme produttive territoriali ad essere meglio attrezzate per cogliere le opportunità che scaturiscono anche nei periodi di difficile passaggio.



Sottopassaggio Linea Metropolitana, Aree Nord
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

Se il parco delle piccole e micro imprese manifatturiere è destinato a ridursi in maniera significativa ci si aspetta che la ripresa, più che ridare avvio ad una fase di proliferazione di nuove microimprese, porti ad una maggiore strutturazione di quelle che hanno superato la crisi. Inoltre, la proliferazione, ancorché ridotta nei numeri rispetto al passato, avrà forse una connotazione più innovativa di quella del periodo pre-crisi e sarà quindi probabilmente destinata a crescere in modo significativo in tempi rapidi, anche perché intrinsecamente più orientata alla costruzione di network a geometria variabile. D'altro canto, molto ci si aspetta sul lato degli investimenti esteri di carattere industriale sul territorio metropolitano e lombardo. Tali investimenti, se adeguatamente sostenuti da politiche di attrazione, potrebbero rappresentare un ambito importante per la tenuta del comparto anche sotto il profilo occupazionale. Come hanno sottolineato diversi interlocutori, questo è il territorio privilegiato per l'atterraggio nel nostro Paese delle transnazionali che qui trovano competenze e reti di servizi attraverso i quali governare mercati geograficamente molto vasti.

L'est Milano rappresenta, nei fatti, un importante laboratorio del processo di diversificazione e terziarizzazione delle economie locali nella molteplice accezione di:

- crescente integrazione tra distretti a manifattura leggera e medie imprese globalizzate;
- crescente rilevanza delle funzioni terziarie metropolitane al servizio del tessuto manifatturiero (finanza, logistica, marketing, design, ricerca, etc.);
- espansione delle forme del commercio legate alla grande distribuzione organizzata che si contaminano con l'entertainment;
- crescente diversificazione con l'affermarsi di piattaforme agro-alimentari e sistemi d'ospitalità turistica
- crescente ruolo delle funzioni di connessione.

Nella complessità di questi processi evolutivi si evidenzia come il vitalismo delle imprese, per quanto globalizzate, e dei soggetti locali da solo non basta per gestire la transizione. Nella nuova economia dei flussi la crescita sociale ed economica è sempre più collegata al grado di apertura e d'attrattività di un territorio, con la sua dotazione di infrastrutture per la mobilità, le sue conoscenze localizzate, il sistema formativo, i servizi qualificati, la disponibilità di risorse per il finanziamento, le infrastrutture culturali, ambientali, ecc. Il territorio stesso, con le sue dotazioni, rappresenta una "grande infrastruttura di contesto" a servizio della competitività e la coesione. Le infrastrutture per la mobilità, ma potremmo aggiungere il complesso dei "servizi a rete", costituiscono oggi l'ossatura di queste piattaforme territoriali, determinando un progressivo processo d'integrazione tra il tradizionale "capitalismo di territorio" e un moderno "capitalismo delle reti" che gestisce quelli che, in letteratura, sono definiti beni competitivi territoriali. Dotazione e qualità dei beni collettivi e delle reti per competere dipendono dall'azione di due campi: l'azione pubblica nazionale o territoriale, ma anche dal grado di consapevolezza di ciò che chiamiamo "capitalismo delle reti", ossia la popolazione di attori, in prevalenza pubblico/privati, che opera nella produzione, gestione e distribuzione delle infrastrutture materiali e immateriali che forniscono l'armatura della competitività. Organizzazioni che esercitano funzioni collettive e per questo devono incorporare una cultura del dialogo con i territori operando, di fatto, come nuove autonomie funzionali. Il riferimento non riguarda esclusivamente i gestori delle infrastrutture per la mobilità, ma coinvolge il

complesso dei servizi a rete e lo stesso ruolo delle multiutilities, che oggi svolgono un ruolo centrale nella definizione di un modello di sviluppo incentrato sulla sostenibilità.

Ciò che in questa sede interessa evidenziare è che i soggetti che gestiscono e distribuiscono queste risorse, divengono a pieno titolo attori strategici dello sviluppo che svolgono la funzione di nodi di interscambio tra sistemi locali e le reti medie e lunghe della competizione globale. Tuttavia, il confine tra bene competitivo e bene pubblico è fluido e talvolta difficilmente tracciabile; è questa una duplicità di assoluta importanza, poiché chi gestisce tali risorse (i gestori delle reti) non può sottrarsi al confronto con la collettività dei suoi utenti/clienti. Un confronto che però non sempre si è rilevato efficace, in particolare per quanto riguarda la valorizzazione delle ricche dotazioni infrastrutturali dell'area.

Il concetto di territorio come “grande infrastruttura di contesto” a servizio della competitività e la coesione, precedentemente richiamato, è una scommessa ed insieme una direzione di marcia. Tale concetto prende forma laddove c'è produzione intenzionale di relazioni strutturate, flessibili ma anche durature, tra attori economici e istituzionali, tra “capitalismo di territorio” e nuovo “capitalismo delle reti”; dove si mettono in moto processi di coalizione tramite accordi multiscopo, aventi per oggetto la produzione di risorse di secondo livello, che i localismi non sono più in grado di produrre. In questo senso il territorio deve farsi geocomunità di area vasta, laddove con questo termine s'indica più propriamente il processo di produzione artificiale di reti, relazioni strutturate, accordi, visioni di futuro, in una parola governance.

L'evoluzione futura del sistema locale deriva direttamente dalla capacità di rafforzare un processo di auto-rappresentazione e auto-progettazione, soprattutto nelle relazioni con le reti sovrалocali con cui si confronta. Una questione che rimanda innanzitutto all'identità: sapere dire chi si è, saperlo comunicare ed essere riconosciuti per quello che si vuole essere. Il termine geocomunità ben rappresenta questa esigenza. In questo termine sono compresi due concetti di spazio, ugualmente importanti:

- lo spazio di rappresentazione: definito dal senso di appartenenza a dei luoghi, a delle comunità “naturali” che, attraverso la propria storia, la propria cultura, il proprio paesaggio, fanno racconto di sé. È in questo spazio che s'individuano le risorse e i caratteri distintivi che sono alla base dello sviluppo materiale delle comunità locali, ma è anche in questo spazio che si manifestano, spesso, le resistenze al cambiamento;
- lo spazio di posizione: definito dalle relazioni che il sistema locale intrattiene con altri contesti, vicini o lontani.

Lo spazio di posizione è determinato dai flussi (di persone, di merci, di finanza, di conoscenza, ecc.) che attraversano il territorio, modificandolo. La capacità di definire (e non subire) il proprio spazio di posizione presuppone la capacità di fare comunità “artificiale”.

Ai rapporti di prossimità, tipici delle comunità originarie, si devono sommare relazioni più artificiali (in quanto intenzionali e non ascrritte) e più elastiche, che interessano un territorio più ampio e che consentano di definire il proprio posizionamento rispetto ai flussi.



Aree Nord

© Elisa Furfaro e Francesca Faseta



Aree Nord

© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

Costruire una geocomunità significa, nella sostanza, affermare una propria identità nella modernità, definire il proprio posizionamento sincretico tra locale e globale, tra luoghi e flussi. Fare geocomunità adeguata ai tempi non è comunque un obiettivo facile. A fronte di un'innovazione istituzionale che viene dall'alto (depotenziamento di Province e Camere di Commercio, crisi fiscali delle amministrazioni locali, processo di disintermediazione, riorganizzazione dei servizi pubblici, definizione del ruolo ancora incerto di Città Metropolitana) e di processi d'innovazione (e di crisi) economica che vengono dal globale, le società locali spesso faticano a metabolizzare e tradurre in valori e in nuove forme d'identità e di economie, le novità che la stessa modernità sta portando avanti. E' in gioco, la capacità di elaborare una visione di futuro che ponga a frutto la tradizione amministrativa e associativa locale su un altro piano della sfida della modernizzazione. Se non si fa questo, il rischio è che il capitale sociale di questo territorio si eroda proprio perché - se non investito in una prospettiva di futuro verso il quale indirizzare le molteplici energie locali - potrebbe deteriorarsi, assumendo derive localistiche o di puro sindacalismo istituzionale.

2.3.4. La comunità del vivere

L'Adda Martesana si configura come un territorio caratterizzato da un livello qualitativo della vita elevato, grazie soprattutto all'equilibrio sinora mantenuto tra sviluppo del sistema produttivo, conservazione dei caratteri storici e naturali, dotazione di servizi e vivibilità urbana. La crescita demografica dell'area può essere verosimilmente ricondotta a due fattori: in primo luogo, l'altissima accessibilità dell'area e la sua forte integrazione con la città di Milano; dall'altro i fattori quali la disponibilità di abitazioni a minor costo e un grado di congestione urbana meno accentuata.

Tali fattori "ambientali" non sono comunque gli unici a determinare la vivibilità e attrattività dell'area. Sono diversi gli interlocutori che sottolineano l'importante ruolo svolto dagli aspetti di qualità e coesione sociale. Nelle interviste realizzate sul territorio, il tema della coesione sociale è emerso trasversalmente in tutte le considerazioni sui problemi e sulle opportunità di sviluppo dell'area e, come tale, diventa un elemento di forza che deve essere considerato a tutti gli effetti. Un accettabile grado di coesione sociale, intesa come dotazione di beni relazionali, virtù civiche, capacità di gestione e valorizzazione dei beni comuni, costituisce non solo un patrimonio delle forme di convivenza, ma anche un fattore di competitività del tessuto economico. Dalla coesione sociale dipende, infatti, un contesto particolarmente gradevole e accogliente, attrattivo per persone e investimenti.

La principale sfida è oggi l'integrazione tra le aspettative espresse dai residenti e le scelte urbanistiche, lavorando su traiettorie di sviluppo che non siano dissolutive di quelle risorse di coesione sociale e qualità ambientale che sono una caratteristica peculiare di questi territori. Nei fatti, oggi sembra essersi rotta quella relazione diretta tra investimenti di sviluppo e creazione di nuovi posti di lavoro che tradizionalmente costituivano la merce di scambio che giustificava il consumo di suolo. La creazione di interventi infrastrutturali, di piattaforme logistiche e la stessa industria 4.0, creano sì sviluppo, ma a basso tasso d'occupazione. Sarà

che nei periodi di crisi vi è la tendenza a tornare ai fondamenti, sarà la consapevolezza che nulla sarà più come prima, ma indubbiamente oggi vi è nella cittadinanza una forte attenzione alla difesa di quegli aspetti ambientali e sociali che garantiscono la qualità della vita a livello locale. Un'attenzione che si rivolge anche alla riscoperta dei valori del proprio passato.

Qualcuno interpreta questa attenzione e difesa delle proprie specificità come una forma di chiusura localistica, una sorta di "rinserramento dei benestanti", associata spesso a comportamenti conservatori e a motivazioni egoistiche di resistenza al mutamento da parte di cittadini non disponibili a sostenere localmente i costi necessari per il raggiungimento da parte della società in generale di beni pubblici utili collettivamente. La difficoltà sta nel fatto che economia e società non si organizzano nello spazio secondo schemi sovrapponibili e proprio intorno all'uso dei suoli e alle prospettive aperte dalle decisioni in tale materia si producono resistenze, conflitti, negoziati, e via di seguito.

Dalle interviste realizzate emerge comunque anche la consapevolezza, che assumere la modernità come riferimento per la definizione delle proprie strategie di sviluppo, non significa affatto negare le tradizionali identità del territorio; al contrario, un'identità forte è oggi il presupposto per stare nella modernità, senza subire processi di omologazione. Gli interessi di amministratori e cittadini si orientano verso elementi di "modernizzazione sostenibile" incentrati sulla valorizzazione delle specificità locali, sulla qualità del bene territorio e sulla strutturazione di quei fattori immateriali dello sviluppo, come l'imprenditorialità e la voglia di partecipazione, che oggi sono necessari per superare la crisi.

Elemento centrale di una rinnovata identità territoriale è quindi la capacità delle Amministrazioni locali di proporsi con una logica e una pratica gestionale unitaria rispetto a temi strategici quali sono: l'assetto territoriale e produttivo, l'organizzazione dei servizi pubblici, le infrastrutture e la mobilità, l'omogeneizzazione amministrativa e delle pratiche di governo del territorio.

Paradossalmente la crescente consapevolezza degli amministratori locali della Martesana di dover agire con logiche coalizionali di area vasta, si confronta (o potremmo dire si scontra) con un processo di disintermediazione che ha indebolito i sistemi di rappresentanza locali, a livello istituzionale, economico e sociale. Il quadro istituzionale è già evoluto e certamente evolverà nel senso di un sostanziale svuotamento di quella funzione regolativa locale dello sviluppo che nel corso degli anni Novanta aveva consentito l'affermarsi di policy locali basate sul forte protagonismo degli attori pubblici e privati territoriali.

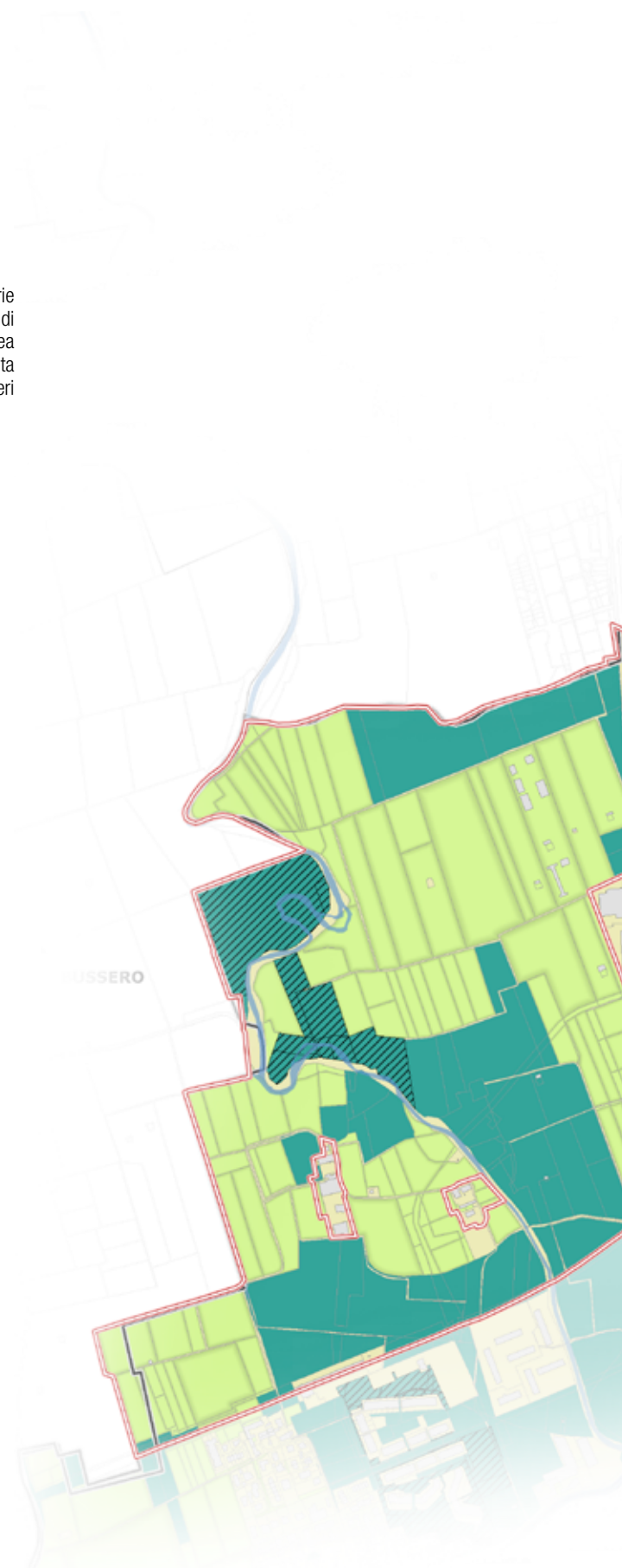
Il futuro della governance territoriale, dal punto di vista delle forme che la caratterizzeranno e dello spazio ottimale in cui realizzare una convergenza tra processi economici, sociali e regolativi, è un tema imprescindibile per ragionare di futuro. In altre parole, l'agenda del futuro non può prescindere dalla riorganizzazione in corso, tra improvvise accelerazioni e altrettanto repentine battute d'arresto, dei livelli amministrativi e delle correlate funzioni regolative.

Tema che rinvia al destino finale di province e camere di commercio, all'implementazione delle città metropolitane, alla razionalizzazione degli enti locali e ai processi associativi tra i medesimi per la gestione dei servizi.

Oggi i territori competono per assicurarsi ruoli e funzioni diversi, per affermare specializzazioni

il più possibile singolari. I territori devono quindi interrogarsi, identificare e misurare le proprie capacità di sviluppo. Ma non solo, fondamentale è l'individuazione di un nuovo spazio di rappresentazione/negoziazione a livello istituzionale sovralocale. Le istanze dell'area dovrebbero trovare rappresentazione nel contesto della Città Metropolitana, a sua volta teatro di profonde trasformazioni inerenti le diverse vocazioni economiche, le sfere dei poteri istituzionali locali, gli assetti sociali e le culture associative.

FONTE: "Gorgonzola
2030 - Processo
Partecipativo."
Documentazione
cartografica - Tavola
8

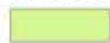


Analisi delle Proprietà nelle Aree Nord
Scala 1:10000



Aree di proprietà del Comune di Gorgonzola

TIPOLOGIA SOGGETTO



Persona fisica



Persona giuridica



Informazioni non disponibili

IL COMUNE DI GORGONZOLA

2.4 Conoscere Gorgonzola

Il Comune di Gorgonzola, nel territorio della Martesana di circa 21.000 abitanti, è situato ad occidente del Bacino della Val Padana, a nord-est di Milano. Esso è attraversato da due corsi d'acqua principali il Naviglio della Martesana e il Torrente Molgora.

Il comune si divide in sei frazioni: Riva, Località Produttiva, Cascina Mugnaga, Cascina Vergagni, Cascina Nuova e Cascina Antonietta.

2.4.1. Storia del paesaggio

Il paesaggio del Comune di Gorgonzola è caratterizzato da una cospicua presenza di aree agricole, che rappresentano il 61,1% dell'intero territorio comunale e da una esigua densità di boschi e di vegetazione naturale (pari a meno del 2% del territorio), prevalentemente concentrati lungo la valle del torrente Molgora.

Le aree antropizzate, che occupano solo il 37% del territorio comunale vedono un alternarsi di diversi uso del suolo: le aree residenziali concentrate attorno al nucleo storico, mentre le aree industriali, commerciali ed artigianali si sono sviluppate prevalentemente ai margini del nucleo urbano.

A scala di inquadramento, considerando il primo livello della classificazione, si rileva, dal 1954 al 2012, una crescita continua delle aree urbanizzate e conseguente diminuzione delle aree agricole.

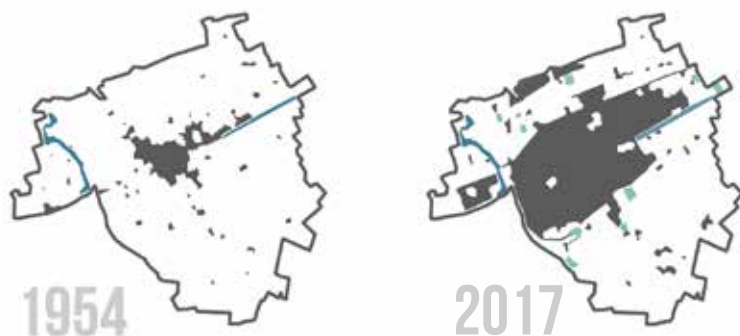
La forte crescita annuale del suolo urbanizzato (5,15ha/anno) registrata in questo periodo di tempo, ma concentrata soprattutto fra gli anni 80' e 2007, a cui corrisponde una eguale decrescita del suolo agricolo, non è accompagnata da un eguale sviluppo delle aree naturali. In un territorio così ancora fortemente caratterizzato da ambiti agricoli, le unità agricole presenti, secondo i dati dell'ultimo Censimento Agricoltura, sono 41. Gli utilizzi principali sono i seminativi, prati permanenti e pascoli e in misura molto esigua le coltivazioni legnose. Si rileva, inoltre, la presenza di allevamenti, in special modo di bovini, di dimensioni contenute

e disposti sul territorio in modo omogeneo e comunque tale da evitare grosse concentrazioni. Particolare importanza assume il Parco Agricolo Sud Milano, istituito con L.R.23 aprile 1990 n.24 e classificato come “parco regionale agricolo e di cintura metropolitana”, che interessa le aree agricole del Comune di Gorgonzola. Obiettivo principale del Parco è la conservazione e tutela dell'attività agricola, intesa come quel complesso di attività di coltivazione del suolo, di gestione delle risorse selvicolturali, di allevamento del bestiame, nonché attività di trasformazione e commercializzazione dei prodotti.

L'unica area del territorio comunale che presenta caratteri geomorfologici e naturalistici di pregio, decisamente originali rispetto alla relativa omogeneità del paesaggio agrario è costituita dalla valle del torrente Molgora.

Se da una parte il precario stato qualitativo delle acque del Molgora può essere attribuito a scarichi fognari, solo parzialmente depurati, occorre anche segnalare che, in alcuni casi, l'inquinamento può essere provocato anche da attività agricole e zootecniche.

La presenza del Naviglio della Martesana ha modificato radicalmente l'assetto territoriale anteriore di Gorgonzola, caratterizzato dalla continuità dei percorsi e dei campi coltivati in direzione nord-sud con la il corridoio fluviale del Molgora a interruzione della continuità est-ovest.



Non solo il territorio, ma anche il centro urbano deve la sua trasformazione, da centro agricolo a luogo di residenza estiva per le famiglie nobili milanesi, alla presenza del Naviglio Martesana.

2.4.2. Accessibilità

Il tema dell'accessibilità, nel corso del tempo, ha assunto un significato sempre più importante dal punto di vista territoriale e urbanistico. È una grandezza fondamentale per comprendere le ragioni strutturali che vi sono dietro l'assetto di un territorio. Essa non si riferisce solo ai trasporti, ma

FONTE: Piano
di Governo del
Territorio. Comune di
Gorgonzola, 2017



Gorgonzola

© Elisa Furfaro e Francesca Faseta



Gorgonzola

© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

governa i livelli di produzione e di produttività, e rappresenta la basilare possibilità di procurarsi e scambiare le informazioni disponibili.

Gorgonzola presenta un elevato livello di infrastrutture, le più importanti sono: l'Aeroporto di Linate, la Metropolitana Linea 2, l'Autostrada A4 Milano Venezia, la Tangenziale Est, la Linea ferroviaria Milano-Venezia, l'Autostrada BreBeMi, la Tangenziale Esterna Milanese-TEM.

Il sistema su gomma è caratterizzato su due assi portanti a livello extraurbano: la SPexSS11 Padana Superiore per le relazioni con Milano e verso Cassano d'Adda, e la SP13 Monza-Melzo. Mentre per la scala sovracomunale: la a TEEM e la BreBeMi, assicurano le relazioni regionali innestandosi sul sistema autostradale nazionale.

Il sistema su ferro è incentrato sulla linea metropolitana M2, con tre fermate (Villa Pompea, Gorgonzola, Cascina Antonietta), e a pochi chilometri è possibile accedere al Servizio Ferroviario Regionale presso la stazione di Melzo, sulla linea Milano-Treviglio- Brescia-Venezia interessata dai servizi Suburbani S5 Varese-Milano Passante-Treviglio e S6 Novara-Milano Passante-Treviglio.

Per il trasporto pubblico, oltre al servizio metropolitano anche le autolinee, la linea Z315 Gorgonzola M2- Vimercate e le linee Z403 Gorgonzola M2- Melzo-Liscate-Gorgonzola M2, Z405 Gorgonzola M2- Gessate M2-Treviglio FS, Z407 Gorgonzola M2-Melzo FS-Cassano d'Adda, Z411 Gorgonzola M2-Melzo FS- Settala- Pantigliate-Milano San Donato M3 e Z419 Paullo-Melzo-Gorgonzola M2.

Per quanto riguarda gli spazi verdi, Gorgonzola possiede un sistema agroalimentare di rilievo grazie alla natura che lo caratterizza. Rappresenta inoltre la manifestazione compiuta, e di elevato potenziale economico ancora inesplorato, di un antico processo di antropizzazione che ha visto costruire identità e ricchezza. Sia in termini di produttività che di ambiente-paesaggio, di cultura e tradizioni (si pensi solo al prodotto "gorgonzola", da rileggere non solo in termini gastronomici ma anche di filiera allargata alla sfera della fruizione e della promozione del territorio e dei suoi beni, o della formazione in campo agroalimentare o sanitario).

Gorgonzola è circondata da alcuni corsi d'acqua importanti, a Nord il Canale Villoresi che ha fornito dal XIX secolo al territorio connotati paesaggistici tipici della pianura irrigua. Inoltre è attraversata sia dal Naviglio Martesana, uno dei navigli milanesi che collega Milano al fiume Adda che dal torrente Molgora.

Dall'analisi dei dati sull'agricoltura a Gorgonzola, rispetto alle soglie temporali 2000-2010, risulta una diminuzione del suolo agricolo utile coltivato, SAU, e di aziende agricole, in tutto il territorio della Zona dell'Adda Martesana. Questa è una conseguenza dell'aumento dei livelli di urbanizzazione dell'intera area che risulta molto forte nella prima cintura milanese e diminuisce spostandosi verso la bassa pianura.

Ma l'urbanizzazione crescente non è l'unico elemento di contrasto alla produzione agricola ma anche per la realizzazione della Tangenziale Est Esterna Milanese, TEEM. Nonostante la

diminuzione di SAU e aziende, Gorgonzola presenta ancora un carattere agricolo del proprio territorio.

Il numero delle aziende agricole nella zona dell'Adda Martesana è del 2,38%. Nonostante la diminuzione nell'ultimo decennio della SAU, il rapporto tra questa e l'estensione totale dell'area Adda-Martesana cioè il 45,83 %, ulteriore riprova del carattere agricolo del territorio dell'Adda Martesana.

In termini di utilizzi agricoli le aziende di Gorgonzola presentano seminativi (cereali e foraggio), prati permanenti e pascoli e in misura molto diseguale coltivazioni legnose (pioppeti e frutteti). Si rileva, inoltre, la presenza di allevamenti, in special modo di bovini e ovi-caprini, di dimensioni contenute.

A livello di zona omogenea Adda Martesana gli occupati in agricoltura nel 2011 sono 2.041 pari all'1,38% degli occupati totali della zona. Tale valore risulta superiore alla media Città Metropolitana di Milano (1,06%) e in alcuni Comuni, quelli con maggior territorio agricolo, tale media supera anche quella regionale (2,32%).

Il comune di Gorgonzola risulta tra i principali comuni con una percentuale di occupanti in agricoltura piuttosto bassa.

In questo contesto si inserisce il Parco Agricolo Sud Milano istituito con L.R.23 aprile 1990 n.24 e classificato come "parco regionale agricolo e di cintura metropolitana", che interessa le aree agricole del Comune di Gorgonzola (circa 393 ha) poste al di sotto della linea del Naviglio Martesana.

Esso ha il ruolo di conservare e tutelare l'attività agricola, intesa come attività di coltivazione del suolo, gestione delle risorse selvicolturali, allevamento di bestiame e commercializzazione dei prodotti.

2.4.3. Valori storico-paesaggistici

Una delle caratteristiche del territorio di Gorgonzola è la compresenza, nello stesso territorio, di valori differenti, che non riguardano solo i beni monumentali ma si estende all'interno di tutto l'ambiente-paesaggio urbano e rurale. L'unitarietà dell'ambiente-paesaggio mostra il permanere di matrici storiche sopravvissute alle tante trasformazioni nel corso del tempo. Ne sono testimonianza in ambito rurale, il perdurare delle pratiche agrarie, o in ambito urbano la conservazione della morfologia storica degli isolati nel nucleo di antica fondazione vicino al Naviglio Martesana. In questo scenario è importante considerare quei beni, che non sono valorizzati e che rappresentano delle emergenze paesaggistiche. Le preesistenze storiche importanti, e descritte nello schema sottostante, riguardano principalmente le Cascine storiche, complessi rurali organizzati intorno ad una corte quadrilatera che mantengono la loro funzione agricola, i Palazzi appartenenti ai vecchi signori di Gorgonzola originari del XVII XVIII secolo e che oggi sono diventate delle abitazioni, i Ponti infrastrutture originarie del XVI secolo.

FONTE: Piano
di Governo del
Territorio. Comune di
Gorgonzola, 2017



CASCINA PAGNANA



CASCINA ANTONIETTA



CASCINA GIUGALARGA



ALBERGO ITALIA



PALAZZO MADERNI



CORTE DEI CHIOSI



PALAZZO ZUCCONI



CASA FONTANA

CHIESA SAN GERVASIO E PROTASIO



VILLA LIBERTY



PALAZZO MONTI RIVA

VILLA SOLA BUSCA CABIATI

TORRE ARRIGONI



CASCINA MIRABELLO

PALAZZO PIROLA

CASA LONGONI



CASCINA COLOMBARA



CASCINA RAFFREDO



CASCINA SAN MICHELE



CASCINA VECCHIA

2.4.4. Usi del suolo

Il territorio di Gorgonzola è caratterizzato ancora da una cospicua presenza di aree agricole, che rappresentano il 61,1% dell'intero territorio comunale e da una esigua densità di boschi e di vegetazione naturale, pari al 2% , prevalentemente concentrati lungo la valle del torrente Molgora.

Le aree antropizzate, che occupano solo il 37% del territorio comunale vedono un alternarsi di diversi uso del suolo: le aree residenziali concentrate attorno al nucleo storico, mentre le aree industriali, commerciali ed artigianali si sono sviluppate prevalentemente ai margini del nucleo urbano al confine con i Comuni di Pessano con Bornago a nord, e con Cassina de' Pecchi a sud del Martesana.

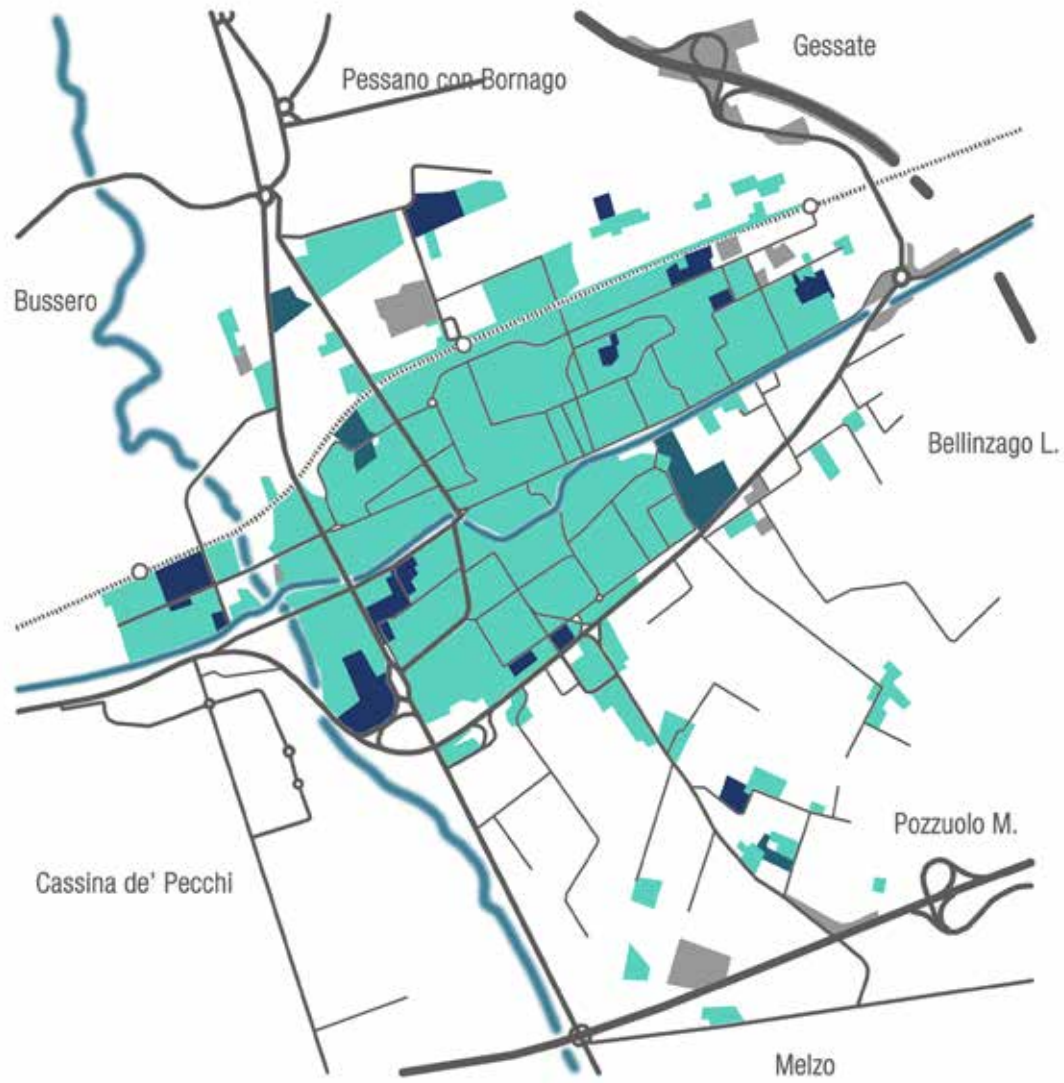
L'analisi dell'evoluzione temporale dell'uso del suolo nel Comune di Gorgonzola a partire dagli anni 50' fino al 2015 è possibile grazie alle banche dati riferite agli anni 1954-1980-1998-2007-2009-2012-2015 e predisposte da Regione Lombardia sulla base della codifica DUSAF (Destinazione d'Uso dei Suoli Agricoli e forestali).

In particolare, è stata analizzata la variazione di uso del suolo nel tempo, confrontando la "carta di utilizzazione agricola dei suoli" della Regione Lombardia dall'anno 1999 all'anno 2015. Dall'analisi emerge che i sistemi colturali hanno subito una decrescita di 83 ettari, mentre i territori boscati e semi naturali hanno presentato un incremento pari a più 6,5 ettari. Anche a Gorgonzola il suolo urbanizzato è aumentato per una superficie pari a 60,5 ettari; ovvero, si è registrata una variazione dell'indice di urbanizzazione dal 1999 al 2015, pari ad un incremento del 5,5%, passando dal 31,5% del 1999 al 37% nel 2015.

Dalle immagini scomposte alle diverse soglie temporali, si possono notare gli esiti delle previsioni urbanistiche nel tempo: nel 2007 si riscontra un aumento del tessuto produttivo sia a nord, a confine con Pessano con Bornago, che a sud, verso Melzo; nel 2012 partono i primi cantieri previsti dal PGT 2011 tra cui il nuovo centro sportivo, a sud del Martesana nei pressi del quartiere mulino vecchio, e il "PL SS11 Cerca Est", un'area oggi ancora cantierizzata.

Nel 2015 appaiono decisivi la conclusione della nuova Tangenziale Est Esterna di Milano (TEM) e i cantieri ad essa connessi e la realizzazione del nuovo cimitero nelle "Aree Nord".

Usi del Suolo nelle Aree Nord



FONTE: Piano
di Governo del
Territorio. Comune di
Gorgonzola, 2017

2.4.5. Infrastrutture e progetti di mobilità

L'obiettivo di rilanciare la struttura policentrica, definito dal PTR e precisato nell'ambito del PTCP, trova supporto nel disegno della fitta rete infrastrutturale già esistente che caratterizza il quadrante nord-est della Città Metropolitana e che in uscita verso est mette in rete i centri del territorio dell'Adda Martesana in un sistema di assi paralleli e radiali sul capoluogo lombardo, fino a raggiungere i capisaldi del sistema policentrico della Provincia.

In particolare se si osserva in modo esteso il territorio di Gorgonzola da nord a sud, questo è servito in sequenza dall'autostrada A4 Milano-Bergamo, dalla SP216 Masate-Gessate-Pessano, che attraversa gli abitati di Pessano con Bornago e Gessate, dalla tratta extraurbana in superficie della linea metropolitana M2 di Milano (con le fermate di Villa Pompea, Gorgonzola, Cascina Antonietta), che delimita in modo netto l'area edificata di Gorgonzola a nord, dall'asse urbano di via Milano-via Trieste, che corre in adiacenza al Naviglio Martesana attraversando l'intero abitato, a sud del centro urbano dalla SPexSS11 Padana Superiore fino a incontrare la SP 103 Cassanese e il fascio di binari della linea ferroviaria RFI Milano-Treviglio-Brescia che attraversa il territorio di Melzo e infine la SP 14 Rivoltana.

Sul margine est del confine comunale invece corre longitudinalmente la recente opera infrastrutturale della A58 TEEM – Tangenziale Est Esterna di Milano, realizzata in alternativa alla SP13 Monza-Melzo in direzione tangenziale, su cui si innesta perpendicolarmente la nuova direttrice autostradale A35 BreBeMi.

Tra le opere ancora in fase di realizzazione e atte a garantire le interconnessioni con il nuovo asse autostradale e migliorare il sistema della viabilità locale ritroviamo invece la variante alla SPexSS11 a nord dell'abitato di Villa Fornaci a Gessate, tra l'esistente rotatoria del centro commerciale di Bellinzago Lombardo e l'area a sud del capolinea della metropolitana, con sistemazione delle viabilità di accesso al supermercato Esselunga ed al parcheggio d'interscambio.

Su quest'ultima nuova viabilità andrà ad innestarsi il previsto nuovo sistema tangenziale di Gessate, ad ovest e a nord dell'abitato. Il tratto con andamento nord- sud costituisce una variante alla SP176 e si colloca in corrispondenza della pista di cantiere predisposta durante i lavori della TEEM, collegata con lo svincolo di Cascina Antonietta (attraverso il già predisposto sovrappasso dell'autostrada) e con la stazione della metropolitana (passando sotto all'asta dei binari).

Il tratto con andamento est-ovest costituisce la variante alla SP216, a sua volta suddivisa in due tronchi: quello più ad ovest, in continuità con il tratto di variante già realizzato per lo scavalco della TEEM ed esteso fino all'attuale SP176 Gessate-Bellusco, quello più ad est, dalla SP176 fino a congiungersi con l'attuale SP216 in direzione Masate. Per quanto riguarda l'assetto della mobilità su ferro inoltre il PTCP di Milano ipotizza a lungo termine l'estensione della metropolitana M2 da Gessate fino a Trezzo sull'Adda, mettendo a sistema le progettualità in essere e promuovendo così il rafforzamento del trasporto pubblico a livello provinciale.



Direttrice autostradale A35 BreBeMi
© Strade & Autostrade

Il piano della mobilità costruisce un'ipotesi di rete della mobilità intercomunale a servizio dell'area capace di assicurare un'efficace mobilità interna e favorire la mobilità pubblica e ciclabile.

Tra i primi passi proposti, oltre al prolungamento della linea metropolitana, la valorizzazione della rete del trasporto pubblico attraverso l'integrazione del sistema metropolitano e ferroviario (tra cui il collegamento della stazione MM di Gorgonzola e quella FS di Melzo) e la riqualificazione delle stazioni esistenti della metropolitana intesa come occasione di riqualificazione urbana e territoriale in termini di nuovi servizi e luoghi pubblici.

2.4.6. Mobilità dolce

La definizione di un sistema di viabilità ciclabile è un'esigenza molto richiesta sulla quale convergono notevoli investimenti economici e progettuali da tutti gli enti che operano sul territorio. L'area della Martesana a oggi è attraversata da due percorsi ciclabili di rilevanza sovracomunale che definiscono un naturale itinerario turistico, che collegano l'area alla città di Milano. A questi percorsi sovracomunali si legano la rete di itinerari ciclabili locali, in cui Gorgonzola è una meta di passaggio, che si sta cercando di armonizzare in un sistema organico.

Il progetto Mibici, approvato nel 2009, è la base per lo sviluppo della mobilità dolce a livello territoriale e rappresenta la concreta possibilità di rispondere alla necessità di diffondere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto.

Attualmente tuttavia la rete ciclabile urbana di Gorgonzola risulta carente e disarticolata e le previsioni relative alla rete di supporto locale e di collegamento in direzione nord-sud di adduzione alle fermate della metropolitana risultano solo intenzioni del piano. Sono oggi presenti solo brevi tratte di piste ciclopedonali che consentono di raggiungere unicamente da sud la fermata di Cascina Antonietta e unicamente da nord quelle di Gorgonzola e Villa Pompea.

Il PGT 2011 ed il PGTU di Gorgonzola attribuiscono importanza a questo tema del rafforzamento della mobilità dolce, segnalando la necessità di realizzare una rete ciclabile continua, che connetta i servizi pubblici, i nodi di interscambio e le aree verdi a nord.

Tra le indicazioni strategiche il PTRa definisce tra gli interventi prioritari da realizzare per garantire il consolidamento e la funzionalità della rete di percorsi di mobilità alternativa nel territorio, alcune opere fondamentali tra cui il collegamento Gessate- Gorgonzola lungo la MM, fino a ricongiungersi con la pista ciclabile di Cernusco sul Naviglio, il collegamento tra Gessate - Gorgonzola- Bussero e infine quello tra Gorgonzola- Melzo- Cassina de' Pecchi- Vignate. Oltre a questi, l'obiettivo è di mettere in rete, all'interno della proposta progettuale offerta da Mibici; i progetti locali di mobilità ciclabile e attivare così il coordinamento sulla gestione dei progetti e delle risorse disponibili. Tra le progettualità in itinere e/o concluse recentemente alcuni interventi in tal senso sono previsti anche all'interno dei cosiddetti Progetti Speciali della TEEM, opere previste per il suo inserimento ambientale, tra cui la realizzazione di un collegamento pedonale protetto nella striscia compresa tra la sponda



Pista Ciclabile, Adda Martesana
© Bicitalia

nord del Naviglio Martesana e il nuovo tratto di SPexSS11 realizzato contestualmente all'asse autostradale della TEEM, la realizzazione di una serie di percorsi ciclabili fra la lottizzazione commerciale a sud dello svincolo di Pozzuolo Martesana e il tracciato autostradale, che qui lambisce il PLIS Alto Martesana.

2.4.7. Tutela e connessioni ecologiche

Il territorio di Gorgonzola è un territorio influenzato dagli insediamenti e dalle infrastrutture del sistema metropolitano milanese e dalla presenza di canali Villoresi e Martesana, che storicamente hanno definito la sua struttura agricola. Nonostante lo sviluppo degli ultimi decenni il paesaggio del Comune di Gorgonzola è ancora caratterizzato per la sua ricca presenza di spazi aperti e aree agricole, sviluppatesi attorno al nucleo urbano e costituiscono un valore aggiunto per la costruzione di reti ambientali.

La loro tutela è in gran parte dovuta alla presenza di parchi regionali e parchi di interesse sovracomunale, che a fronte di un processo di urbanizzazione diffusiva hanno garantito il presidio e la complessiva continuità degli spazi aperti a corona dei centri abitati di Gorgonzola e dei comuni limitrofi, valorizzando anche i vuoti residuali nella costruzione delle connessioni ambientali.

In particolare, il Parco Agricolo Sud Milano, che interessa le aree agricole del Comune di Gorgonzola (circa 393ha) poste al di sotto della linea del Naviglio Martesana, costituisce un corridoio ecologico primario della RER e rappresenta un importante nodo nel disegno della rete ecologica regionale e provinciale collegandosi ad est con il PLIS dell'Alto Martesana e il Parco regionale dell'Adda, mentre a nord-ovest con il progetto del PLIS della Martesana e il neo PLIS P.A.N.E (Parco Agricolo Nord Est), nato dalla recente fusione del Parco del Molgora e del Rio Vallone.

Altre connessioni ambientali legate alla rete ecologica sovracomunale ed individuate nel PTCP della Città Metropolitana di Milano riguardano il corridoio ecologico secondario che comprende le aree agricole ad est del territorio comunale, localizzate lungo l'asse della TEEM, e i corsi d'acqua del torrente Molgora e del Naviglio Martesana definiti tra i principali corridoi ecologici fluviali della rete ecologica.

I Navigli vengono riconosciuti come elementi primari della connotazione paesistica del territorio milanese-lombardo e costituiscono un sistema di connessione continuo, composto da episodi di qualità, in grado di delineare una trama forte e riconoscibile di relazioni con il contesto ambientale e paesaggistico sovracomunale.

Il PTR Navigli in particolare individua per tutto l'ambito ovest del Martesana il mantenimento delle connessioni nord-sud fra il Villoresi, il Martesana e il Parco Agricolo Sud tra Bussero-Gorgonzola attraverso il varco di spazi aperti del Parco del Molgora, e tra Gessate, Inzago e Cassano d'Adda attraverso gli spazi aperti del Parco Alto Martesana e del Parco dell'Adda.

Queste connessioni diventano nel PTR l'occasione per fornire indirizzi sulla valorizzazione dei manufatti idraulici, dei centri storici, delle emergenze storiche ed architettoniche del territorio e per la riqualificazione delle aree degradate e dei detrattori ambientali, attraverso

la produzione di una rete materiale (percorsi ciclopedonali, navigazione sui navigli, percorsi turistico-fruitivi, ecc) ed immateriale (implementazione di progetti con ricadute sovracomunali, organizzazione di eventi culturali a livello sovra locale, ecc).

2.5 Pianificazioni Urbanistiche a Gorgonzola

Il Comune di Gorgonzola approva il suo primo Piano di Governo del Territorio nel 2011, effettuando scelte in sostanziale continuità con le precedenti stagioni di pianificazione (a partire dagli anni '70), e conferma quindi un'eredità edificatoria rilevante, la cui attuazione ancora oggi si è dimostrata difficoltosa. Tra le ragioni vi è la contrazione della spesa pubblica, l'arresto dell'espansione dell'urbanizzazione, e più in generale la crisi economica, ambientale ed occupazionale; condizioni che si sono accentuate come il riflesso dei processi di scala globale avvenuti in quest'ultimo decennio e che hanno evidenziato, alla scala locale, l'insostenibilità e l'inadeguatezza di un modello di gestione del territorio, basato prioritariamente sulla crescita e sull'espansione.

2.5.1. Precedenti stagioni di pianificazione

Il suo legame con le precedenti stagioni urbanistiche è quello delle previsioni edificatorie delle "Aree Nord" che dal 1970 al 2011, nonostante le trasformazioni, sono state riconfermate con tutti i limiti e le difficoltà che tuttora permangono.

Il Documento di Piano 2011 ha ereditato dal PRG 2004 le previsioni di espansione relative ad alcune aree quali "ex aree C-residenza di nuovo impianto".

Inoltre ha mantenuto nel tessuto urbano consolidato le ex aree B4 definendole come nuovi Ambiti di Trasformazione urbana nel tessuto urbano consolidato (ATU) e nuovi Ambiti di Rinnovo e Ridestinazione Urbana (ARRU), tutti ambiti ancora oggi non attuati.

Anche le previsioni per la dotazione di nuove aree adibite a servizi del PRG 2004, risultano ancora non attuate, ad eccezione del cimitero cantiere aperto ma non ancora terminato, ed il nuovo centro sportivo a sud della Martesana.

In generale, delle previsioni riconfermate dal PGT 2011 che si possono considerare concluse o con un procedimento in corso, sono tali solo i piani attuativi, disciplinati dal Piano delle Regole 2011 già in cantiere durante la fase di costruzione del PGT 2011 ovvero, tutti quegli interventi "minuti" di riqualificazione della città consolidata previsti dal previgente PRG 2004.

- 1969** Delibera per destinare le Aree a Nord ad alcuni istituti di ricerca del CNR
- 1971** Aree Nord proposte come alternative di rilocalizzazione per lo sviluppo del Politecnico di Milano
- 1974** V Commissione Consiliare della Regione indica le Aree Nord per la nuova sede del Politecnico
- 1975** Delibera n.853 del 5/2/75 indica la validità dell'ipotesi di decentramento del Politecnico
- 1977** La Giunta Regionale delibera le Aree Nord quali aree destinate all'accoglienza del Politecnico
- 1978** Il programma regionale di sviluppo conferma la scelta data l'alta accessibilità delle aree
- 1980** La proposta di programma regionale di sviluppo ribadisce il trasferimento del Politecnico nelle aree di Gorgonzola
- 1982** Il Piano Territoriale del Comprensorio Milanese individua il progetto in linea con gli obiettivi generali di pianificazione dell'area metropolitana
- 1984** Il PTR individua il progetto tra le iniziative in sintonia con l'obiettivo di "contenimento nella riqualificazione" nel terziario
- 1985** Il Comune di Milano annuncia la firma del protocollo di intesa con Regione, Provincia e Società Pirelli per la localizzazione del Politecnico sull'area Bicocca
- 1986** Il Consiglio Provinciale invita la Regione a riconfermare gli orientamenti assunti nella ventennale azione programmatoria
- 1990** Il Comune di Milano adotta la Variante al PRG che sceglie l'area produttiva dismessa della Bovisa per l'insediamento della nuova sede del Politecnico
- 1995** Accordo di Programma per la localizzazione della nuova sede della Facoltà di Architettura nell'area dismessa Bovisa
- 2004** Adozione dell'ultima Variante Generale al PRG del 2004
- 2011** Adozione del PGT e riconferma delle Aree Nord come Ambiti di Trasformazione

2.5.2. PTCP: Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Il vigente PTCP della Città metropolitana di Milano è stato approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 93 del 17/12/2013.

La strategia di fondo che orienta e caratterizza il PTCP è il rafforzamento del policentrismo, oggi appannato dallo sviluppo più recente concentrato in forma radiale sul polo regionale di Milano, puntando prevalentemente su:

- Potenziamento della “densità qualificata” dei poli del sistema urbano policentrico articolato in una Città centrale, che comprende Milano e altri 24 comuni, e in 10 Poli attrattori;
- Qualificazione ed estensione delle reti infrastrutturali, rafforzando le connessioni trasversali, prolungando verso l'esterno la rete metropolitana e i servizi ferroviari e potenziando il sistema degli interscambi;
- Qualificazione dell'ambiente e del paesaggio urbano, agricolo e naturalistico salvaguardando gli spazi aperti tra polo e polo e tra questi e il polo centrale;
- Potenziamento e riqualificazione del sistema paesistico-ambientale con la costruzione di un sistema a rete degli spazi verdi articolato in una Rete verde, nelle Grande Dorsali Territoriali.

Oltre alle disposizioni e ai vincoli in materia paesistica e ambientale e alla programmazione infrastrutturale, già affrontati, un tema fondamentale è assunto dal “meccanismo” di valutazione del consumo di suolo. Ai fini dell'applicazione delle regole per il dimensionamento delle previsioni insediative, il PTCP raggruppa i Comuni in tre categorie, sulla base di valutazioni condotte per la definizione e individuazione dei Comuni aventi i requisiti vocazionali di polarità: la città centrale, l'ambito esterno alla città centrale e i 13 poli attrattori. Gorgonzola è uno dei 13 poli attrattori individuati.

La normativa del PTCP prevede che la pianificazione comunale possa introdurre nuovo consumo di suolo solo nel caso siano realizzate l'80% delle trasformazioni previste dallo strumento urbanistico vigente e siano rispettate le seguenti condizioni: garantire il riuso di almeno il 20% delle aree dismesse o da recuperare, laddove presenti e adeguatamente individuate; migliorare la concentrazione degli insediamenti.

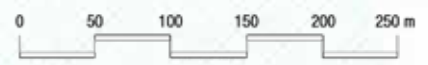
Il tetto massimo per il nuovo consumo di suolo ammissibile è pari al 2%, che può arrivare fino al 4% per i Comuni “polo attrattore”.

In relazione alla nuova articolazione territoriale, il piano prevede che i Comuni “poli attrattori” come Gorgonzola possano introdurre nuovo consumo di suolo a condizione che lo strumento urbanistico preveda “Progetti Strategici”, cioè i servizi o le grandi funzioni di rilevanza sovracomunale o di eccellenza a prevalente interesse generale che concorrono all'attuazione delle linee strategiche del PTCP.

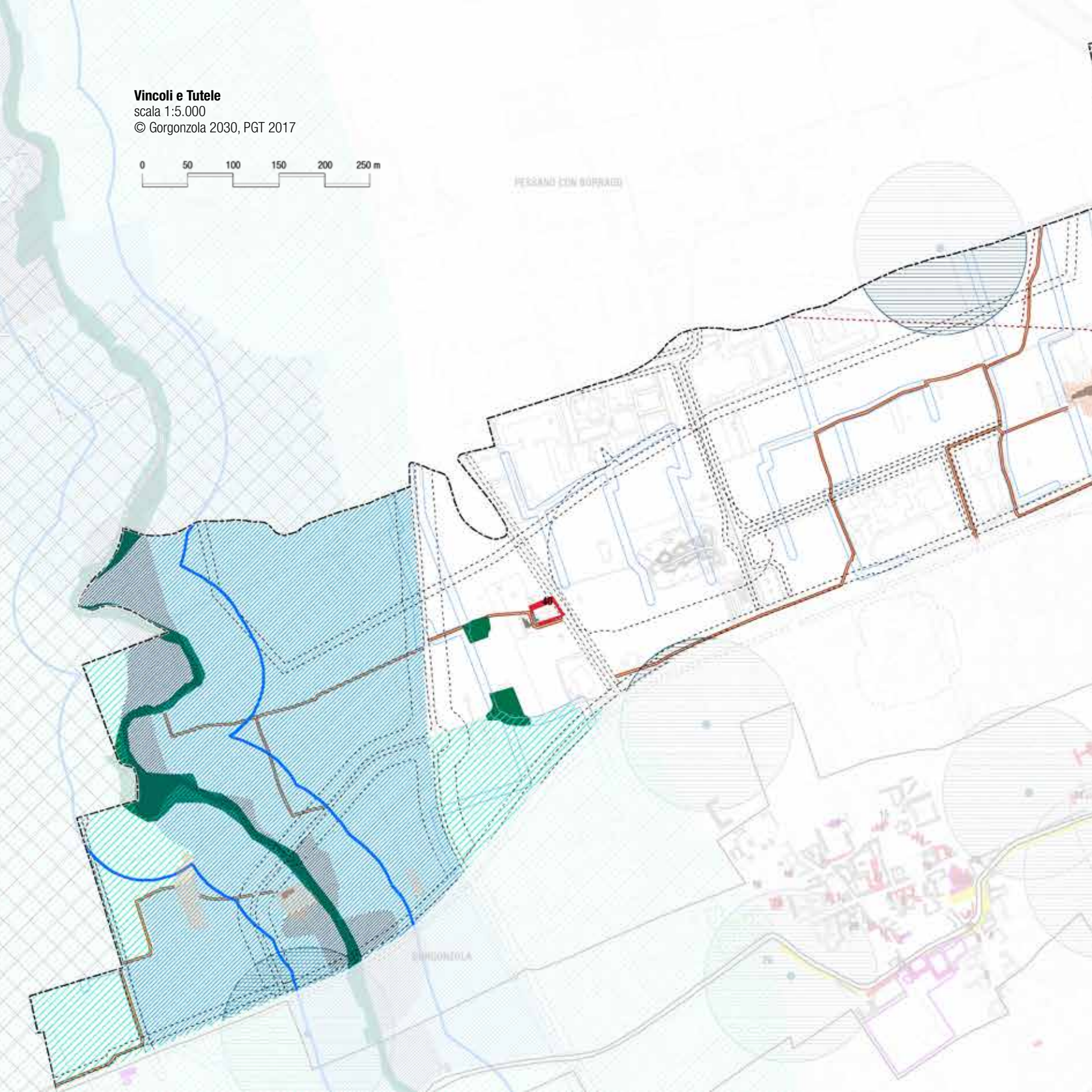
Vincoli e Tutele

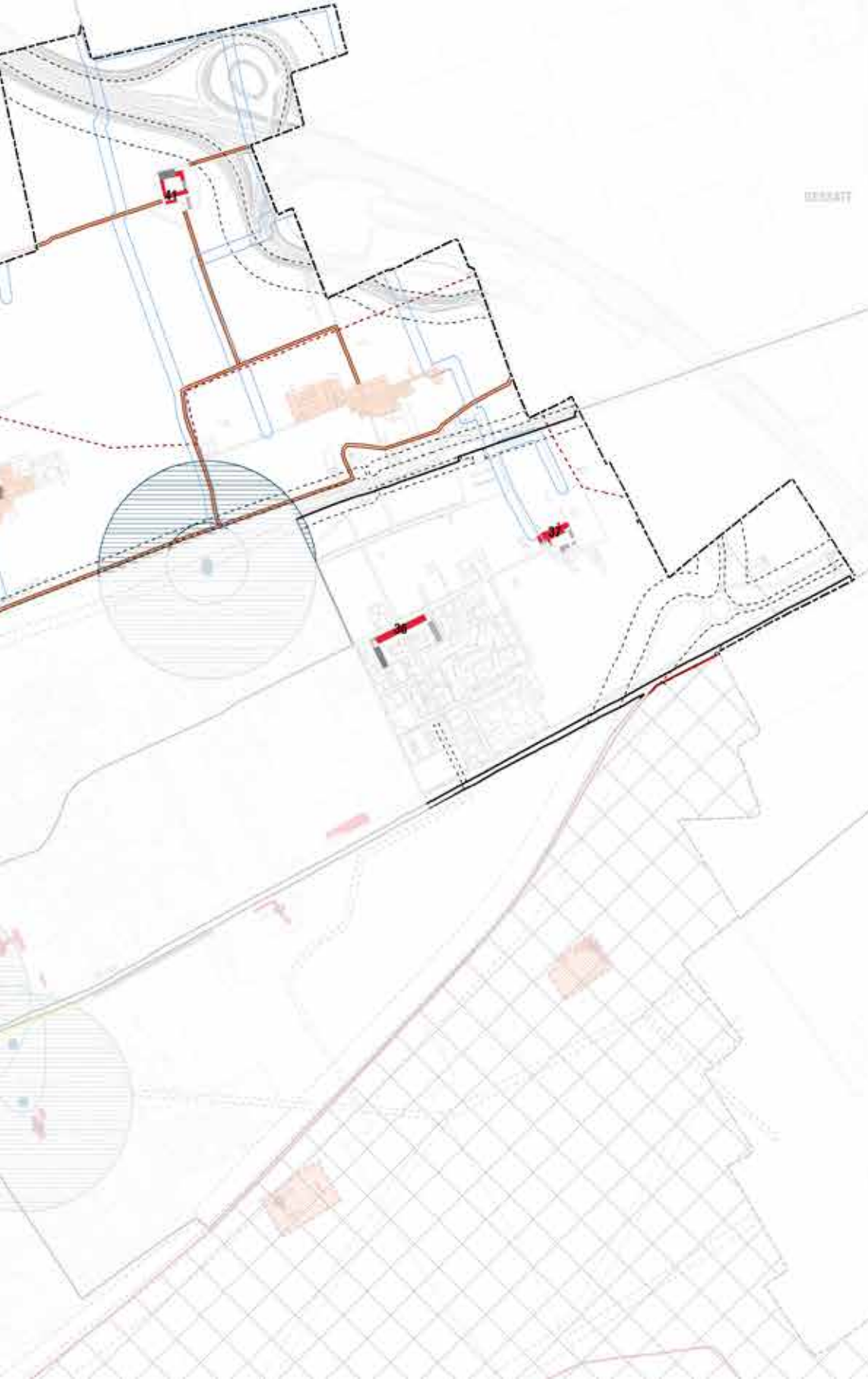
scala 1:5.000

© Gorgonzola 2030, PGT 2017



PERCORSO CON SORPASSO





VINCOLI SOGGETTI ALLA DISCIPLINA DELLA PIANIFICAZIONE SOVRAORDINATA

Ambiti di tutela paesaggistica (D.Lgs. 42/2004)

- Parco Agricolo Sud Milano | PTC del Parco Agricolo Sud Milano approvato in data 03/08/2000 mediante Del. G.R. n°7/818
- Parchi Locali Interesse Sovracomunale
- Zone di tutela a valore paesistico (N.T.A. Parco Sud art. 34)
- Insedimenti rurali di interesse paesistico (N.T.A. Parco Sud art.40)
- Manufatti della storia agraria e di interesse paesistico (N.T.A. Parco Sud art. 40)
- Edifici rurali soggetti ad interventi di recupero (N.T.A. Parco Sud art. 26)
- Percorsi di interesse storico-paesistico
- Territori coperti da foreste e boschi (D.Lgs. 42/2004)
- Aree ed edifici vincolati D.Lgs 42/2004 art. 10)
- Area di tutela dei fiumi, torrenti e corsi d'acqua – fascia di 150 m ciascuna (D.Lgs. 42/2004)

Immobili di interesse storico architettonico

Edificio di valore architettonico

- | | |
|--------------------------------|--|
| 1 - Villa Sola Busca | 23 - Ospedale Serbelloni |
| 2 - Palazzo Pirola | 24 - Villa |
| 3 - Palazzo Arrigoni | 25 - Chiesa S.S. Gervasio e Protasio |
| 4 - Torre degli Arrigoni | 26 - Oratorio del Rosario |
| 5 - Casa Cattaneo | 27 - Chiesa S.S. Pietro e Paolo |
| 6 - Casa Parnocchiale | 28 - Molino Vecchio |
| 7 - Palazzetto Manzoli | 29 - Scuderie Palazzo Monti Colombo |
| 8 - Palazzetto Somazzi | 30 - Case Liberty via Serbelloni 18/22 |
| 9 - Casa Longoni | 31 - Ponte in legno Villa Sola Busca |
| 10 - Palazzo Monti Colombo | 32 - Ponte Cadrigo |
| 11 - Casa Monti Riva | 33 - Ex-Bazzi |
| 12 - Casa Levati | 34 - Ponte di Frazione Riva |
| 13 - Casa Fontana | 35 - Frazione Riva |
| 14 - Palazzo Zucconi | 36 - Cascina Antonietta |
| 15 - Palazzo Maderna | 37 - Cascina Giugalarza |
| 16 - Corte dei Ciosi | 38 - Molino Nuovo |
| 17 - Casa Maggio | 39 - Cascina Ralfredo |
| 18 - Villa Liberty | 40 - Cascina San Giorgio |
| 19 - Centro Intergenerazionale | 41 - Cascina Pagnana |
| 20 - Ex casa del Fascio | 42 - Cascina Luraghi |
| 21 - Municipio - sede storica | 43 - Cascina Vecchia |
| 22 - Palazzo Clerici | 44 - Cascina Mirabello |

Edificio di valore documentario

Aree di valore documentario

Edificio di valore ambientale

Ambiti di tutela paesaggistica del Naviglio Martesana - Criteri di gestione

VINCOLI AMMINISTRATIVI

- Limite di inedificabilità cimiteriale da attrezzature e infrastrutture (cimiteriali, stradali, metropolitana etc.)
- Fascia di rispetto elettrodotto e cabine elettriche
- Infrastruttura trasporto gas
- Fascia di rispetto del verde privato

VINCOLI IDROGEOLOGICI

- Aree allagabili (scenario frequente)
- Aree allagabili (scenario poco frequente)
- Aree allagabili (scenario raro)
- Fascia di rispetto reticolo idrico minore
- Rete idrica secondaria Parco Sud
- Area di tutela assoluta delle captazioni ad uso idropotabile (10 m)
- Area di rispetto delle captazioni ad uso idropotabile (200m)
- Confini Comunali



Naviglio Martesana

© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

2.5.3. Previsioni attuate

Da una stima dello stato di attuazione del PGT vigente in merito alle previsioni insediative del Documento di Piano, pari a circa 2.200.000 di mq di superficie territoriale (St), emerge che gli ambiti di trasformazione che hanno trovato attuazione, corrispondono a circa l'1% delle previsioni, circa 14.000 mq di St. solo l'8% degli ambiti risulta in itinere, il restante 91% delle previsioni sono ad oggi non attuate.

Rispetto a questi dati il 91% delle previsioni edificatorie ricade su suolo urbanizzabile, di cui il 75% degli ambiti corrisponde alle "Aree Nord" mentre il 9% il suolo già urbanizzato.

Il PGT applica sulle aree di trasformazione un principio perequativo, per cui i proprietari interessati a servizi partecipano, in misura proporzionale alle proprietà possedute, alla capacità edificatoria riconosciuta dal PGT negli Ambiti di Trasformazione, che può aumentare in funzione dell'utilità pubblica ed agli oneri per la realizzazione della dotazione di servizi.

Rispetto alle "Aree Nord" si evidenzia che solo il 5% degli ambiti ha una destinazione industriale artigianale, mentre il 95% delle aree interessano ambiti pubblici sovramunicipali, intercomunali e comunali con destinazioni complementari.

È critica anche la modalità di attuazione delle "Aree Nord". Il PGT 2011, ai fini di una ridestituzione funzionale di aree produttive sottoutilizzate in favore di nuove aree per la residenza, lega l'attuazione dell'unica area di espansione industriale e artigianale prevista, la "Zona industriale Espansione Est (ATC1)" di 76.500 mq di superficie territoriale, alla dismissione dell'area artigianale esistente dell'ex Bezzi Nord (23.000 mq di St); sempre in linea con questa politica, vincola la dismissione l'ex Bezzi Sud (35.000 di St) alla nuova area di interesse comunale "Corridoio Ambientale nord (IC1)" con importanti funzioni complementari di terziario direzionale e terziario di interesse sovramunicipale.

Lo stesso meccanismo di dismissione produttiva, sempre funzionale alla costruzione di nuove aree residenziali, era stato previsto per un'altra area produttiva oggi ancora funzionante, ma sottoutilizzata, l'ambito di trasformazione urbana "ex romeo Porta" (ATU1) in favore dell'ambito di rinnovamento e ridestituzione urbana di via Cattaneo.

Dal punto di vista quantitativo, le aree produttive storiche di Gorgonzola, pari a circa 83.000 mq di superficie territoriale, presentano un'ampiezza maggiore rispetto a quella prevista dal vigente Piano per la nuova area industriale a confine con Pessano con Bornago, la "Zona industriale Espansione Est (ATC1)", di 76.500 mq di St. Si può quindi affermare che la nuova area artigianale prevista dal PGT 2011 avrebbe colmato esclusivamente la perdita dello stock produttivo esistente conseguente alla sua dismissione per nuove aree residenziali.

In generale, anche le previsioni di trasformazione su suolo urbanizzato hanno fatto fatica ad attuarsi, e solo il 7% dei piani attuativi oggi risulta concluso con 14.000 mq di superficie territoriale e vocazione funzionale prevalente terziario direzionale e commerciale (ARRU 3a via verdi).

Infine si può stimare una crescita della popolazione di Gorgonzola nel medio periodo pari a 2.336 nuovi abitanti; e una capacità insediativa residua del PGT vigente corrispondente a

circa 200.000 mq di superficie territoriale, 286.000 mc di volume residenziale degli ambiti di trasformazione non attuati, comportanti circa 1.907 nuovi abitanti.
Il PGT 2011 in definitiva prevedeva per Gorgonzola una crescita pari a circa 4.243 nuovi abitanti.

2.5.4. Attuazione del piano dei servizi

Dall'analisi quantitativa sullo stato di attuazione dei servizi e delle attrezzature di interesse collettivo si evidenzia, con circa 707.000 mq, una buona dotazione di attrezzature e servizi pubblici di interesse pubblico e generale per Gorgonzola. Le previsioni non attuate, con 135.000 mq, corrispondono a circa il 16% delle aree disciplinate dal Piano dei Servizi.

Si delinea un'immagine di città pubblica esistente importante, in cui i servizi consolidati, disposti a raggiera rispetto al centro storico della città, sono diffusi nei quartieri della città. In particolare, si evidenziano i due centri sportivi, i poli scolastici di Gorgonzola centro, del quartiere Riva e di Mulino vecchio, appena fuori il centro storico, lungo il Martesana, ci sono ad ovest lo stadio comunale "Giana" e ad est, l'ospedale di Villa Serbelloni, il polo di l'Agenzia delle Entrate e a sud, l'edificio della guardia di finanza e vigili del fuoco.

La città è caratterizzata anche da una buona dotazione di aree destinate a verde con 395.000 mq di superfici esistenti e 88.000 mq previsti dal Piano dei Servizi vigente.

Gorgonzola è una città che può contare anche diversi servizi di livello sovracomunale come il polo scolastico superiore "Argentia", l'ospedale di Villa Serbelloni, e tutti i servizi legati all'accessibilità del trasporto pubblico della linea M2 della metropolitana milanese con tre fermate della metropolitana: Villa Pompea, Gorgonzola Centro e Cascina Antonietta e il deposito ATM dei treni della metropolitana.

Infine, è utile evidenziare che se le previsioni di nuove dotazioni del Piano dei Servizi sono relativamente contenute e corrispondono al 16 % delle aree, gli Ambiti di Trasformazione, disciplinate dal Documento di Piano e non attuati, prevedevano nuove dotazioni di aree per servizi e attrezzature pubbliche di interesse pubblico e generale pari a circa 1.000.000 mq, tra queste il campus Martesana (IC3) con il nuovo stadio e un nuovo parco attrezzato lungo il naviglio Martesana.

Sempre connesse agli Ambiti di Trasformazione, e in particolare per le "Aree Nord", il PGT 2011 prevedeva previsioni infrastrutturali, di scala comunale, ma ugualmente rilevanti per il ridisegno del sistema delle relazioni di scala più ampia.

Tali previsioni sono quelle del PGT 2011 e riprese successivamente nel PGU. Esse si pongono l'obiettivo di assicurare il potenziamento delle connessioni in direzione est-ovest nell'area a nord del Comune, di migliorare l'accessibilità al comparto produttivo esistente di Pessano con Bornago e di garantire adeguata adduzione alle fermate della metropolitana. Più precisamente, le indicazioni riguardano la realizzazione di un articolato itinerario (con caratteristiche di "strada parco" urbana), esteso tra lo svincolo TEEM di Cascina Antonietta e l'estremo ovest dell'edificato di Gorgonzola, a supporto degli insediamenti esistenti ed integrato con gli ambiti di trasformazione previsti, oltre che con una diramazione verso nord, di collegamento con la già realizzata variante alla SP13 di Pessano.



Gorgonzola

© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

Nel complesso i progetti delle nuove tangenziali previste dagli strumenti urbanistici vigenti, in particolare la variante alla SPexSS11 e la “strada parco”, porterebbero a frammentare ulteriormente gli spazi aperti agricoli a corona dei centri urbani, di fatto già fortemente compromessi dalla realizzazione della TEM.

2.6 Processo partecipativo

Attraverso l'approvazione della convenzione di Aarhus sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (25 giugno 1998), l'Unione europea coinvolge i cittadini nelle questioni ambientali, al fine di migliorare l'applicazione della legislazione sull'ambiente.

La convenzione di Aarhus, in vigore dal 30 ottobre 2001, parte dall'idea che un maggiore coinvolgimento e una più forte sensibilizzazione dei cittadini nei confronti dei problemi di tipo ambientale conduca ad un miglioramento della protezione dell'ambiente.

Essa intende contribuire a tutelare il diritto di ogni individuo, nelle generazioni attuali e future, a vivere in un ambiente atto ad assicurare la sua salute e il suo benessere.

La Legge Regionale 12/2005 per il Governo del Territorio introduce il principio della partecipazione diffusa della società civile, dei cittadini e delle loro associazioni come elemento caratterizzante della nuova impostazione dei processi di pianificazione urbanistica e attribuisce ai processi partecipativi una veste ufficiale e ben definita, che si traduce nel coinvolgimento dei cittadini nella costruzione del PGT.

Il processo partecipativo a Gorgonzola si sviluppa su due fronti. Da un lato un percorso che punta su incontri face-to-face quali assemblee pubbliche, passeggiate nei quartieri, tecniche di progettazione partecipata. Dall'altra parte un percorso on-line che attraverso la piattaforma partecipativa dedicata cerca di raggiungere un numero più ampio di cittadini.

L'obiettivo di questo processo partecipativo è “far crescere il ruolo del capitale umano e relazionale nello sviluppo della città” e “dare spazio al capitale sociale”.

Inizialmente il programma prevedeva un primo incontro con la cittadinanza che desse avvio al percorso partecipativo, raccogliendo spunti e riflessioni attraverso la presentazione delle Linee di indirizzo preliminari per l'elaborazione della Variante di PGT della Città di Gorgonzola. Successivamente l'amministrazione ha anticipato le passeggiate nei diversi quartieri di Gorgonzola per conoscere ed individuare quali sono gli elementi di forza, debolezza, le risorse e le minacce di tre diverse zone della città: Cascina Antonietta, il centro e Gorgonzola Ovest.

Il processo partecipativo prevede la creazione di una piattaforma web integrata con i principali social network. Essa è presente sul sito dell'amministrazione comunale di Gorgonzola e integra il sito “Gorgonzola2030.altervista.org”.

WORKSHOP

Due giornate per costruire insieme il futuro delle Aree Nord

GORGONZOLA2030.ALTERVISTA.ORG

#GORGONZOLA2030

SAVE THE DATE
WORKSHOP
4 E 18 FEB 2017

Sito "Gorgonzola2030.altervista.org"

© Gorgonzola2030

La piattaforma assolve principalmente due funzioni:

- di informazione e consultazione, con la pubblicazione di tutti i materiali e la documentazione utile al processo (atti del procedimento, documentazione ufficiale, comunicazione relative a eventi e iniziative pubbliche, materiale fotografico ecc.);
- di dibattito, in forma di blog, con la creazione di spazi di confronto on-line, sia sul modello delle chat room dedicate, in modo di potersi avvalere di contributi più articolati, sia attraverso la pubblicazione di semplici questionari on-line a cui i cittadini potranno rispondere ed i cui dati, una volta elaborati, serviranno ad identificare l'opinione della popolazione nei confronti di possibili scenari di sviluppo.

2.6.1. Domande e proposte emerse

Come da Delibera di Giunta Comunale n. 140 del 12 ottobre 2016, che stabilisce l'avvio del procedimento per la redazione della prima Variante Generale al Piano di Governo del Territorio, possono essere presentati suggerimenti, richieste e proposte da parte di chi ne abbia interesse, al decorrere della suddetta data ed entro i 45 giorni successivi, presentando una richiesta motivata ed allegando adeguata documentazione.

Le istanze presentate dai cittadini sono state 62, dal 22 ottobre 2012 al 31 luglio 2017, esse sono state suddivise in 8 categorie in base alla tipologia della richiesta. Si tratta di richieste di carattere generale, richieste per previsioni di riduzione del consumo di suolo, richieste inerenti la mobilità, richieste inerenti la modifica di azionamenti che prevedano, in alcuni casi, anche la contestuale modifica di norme tecniche di attuazione e norme tecniche relative alla componente commerciale; richieste per la modifica di norme tecniche di attuazione e norme tecniche relative alla componente commerciale; richieste per la modifica di vincoli e per la semplificazione normativa e infine un'ultima categoria che comprende le istanze con richieste puntuali per frequenza e specifiche per oggetto.

- State presentate 11 istanze di carattere generale, da associazioni e organizzazioni rappresentative, partiti politici, liste civiche e in minor parte da privati cittadini. Sono richieste che per loro natura e per i soggetti proponenti sono utili a rilevare interessi e aspettative diffuse, non finalizzati a risolvere singole questioni ma a cercare convergenze tra le domande che emergono dalla cittadinanza e gli obiettivi generali da proporre per la nuova Variante. In particolare, per le Aree Nord, i proponenti chiedono di mantenere e valorizzarne il carattere agricolo per restituire centralità al settore e alla sua filiera produttiva, anche attraverso azioni quali l'istituzione di un distretto agricolo di qualità: l'associazione Vivere Gorgonzola propone, ad esempio, l'istituzione di un polo di ricerca e sperimentazione in campo agroalimentare, un parco tecnologico a supporto delle imprese agricole. Si propone inoltre di mettere in rete le Aree Nord con ambiti di tutela quali l'ex Parco del Molgora, oggi nuovo PLIS PANE, prevedendo l'inserimento nel Parco PANE delle aree attorno al torrente Molgora e di connettere attraverso una rete di percorsi le Aree Nord con il Parco Agricolo Sud Milano. All'interno di numerose istanze si chiede di dare priorità al recupero del centro storico e alle azioni che fungono da stimolo per la sua crescita economica e sociale, nonché

la riduzione del traffico di attraversamento del centro e l'integrazione con forme di la mobilità leggera del tessuto storico. Questa tipologia di richieste riguarda inoltre gli ambiti del lavoro: si richiede sostegno alle piccole e medie imprese e forme di incentivo e sostegno per la rigenerazione del patrimonio edilizio produttivo esistente e per iniziative che prevedano l'aumento dell'occupazione sul territorio comunale.

- La riduzione del consumo di suolo è una richiesta comune anche alle istanze di carattere generale: si chiede di non prevedere ulteriori aumenti di volumetria ma anzi di eliminare le previsioni di consumo di suolo per gli ambiti di trasformazione non attuati e di trovare migliori criteri di distribuzione della volumetria residua esistente.

- Le istanze sulla mobilità lenta: si richiede la cancellazione delle previsioni riguardanti le opere infrastrutturali nell'ambito delle Aree Nord, la previsione di opere per una mobilità ciclopedonale capillare su tutto il territorio comunale e di collegamento con i comuni limitrofi e la definizione di isole pedonali per il centro storico. Si tratta di istanze non graficizzate nei seguenti elaborati, il carattere generale e diffuso delle proposte non le rende localizzabili.

- La maggioranza delle istanze, il 43,8%, riguarda la modifica di azzonamenti e sono state presentate prevalentemente da privati e spesso sono accompagnate da richieste complementari di modifica di norme tecniche di attuazione e norme tecniche relative alla componente commerciale. Alcuni proponenti hanno presentato istanze relative alla medesima area (ambito di trasformazione, cascina, condominio industriale, etc.) e richieste simili tra loro: queste riguardano, ad esempio, la rivalutazione di numerose proprietà ricadenti nelle Aree Nord (come da PGT del 2011) e successivamente azzonate come "tessuto rurale" nel vigente PGT; in questo caso i proponenti suggeriscono diverse soluzioni perseguendo l'idea di ottenere un risarcimento per l'Imposta Municipale Unica (IMU) corrisposta finora. Altre istanze comuni a diversi proponenti riguardano l'ambito di trasformazione "ATP 1 - Cascina Antonietta e Giugalarga", per il quale si richiede di rivedere in parte i termini e le norme del Piano di Lottizzazione già approvato e convenzionato.

- In minor parte le istanze di modifica di azzonamento, presentate anche da associazioni e liste civiche, riguardano l'Ospedale e Villa Serbelloni, per le quali si chiede la previsione di differenti destinazioni d'uso oltre a quella ospedaliera ai fini della loro valorizzazione; le Aree Nord, per la riduzione degli indici di edificabilità e per la destinazione delle stesse alla produzione di biomassa per l'alimentazione di un impianto di cogenerazione; l'ambito di trasformazione "IC 3 - Campus Martesana", del quale si chiede di cancellare la previsione in favore di opere di ristrutturazione e consolidamento delle strutture scolastiche comunali esistenti.

- Le proposte di modifica di norme tecniche e norme tecniche relative alla componente commerciale, riguardano sia specifiche proprietà che questioni di carattere generale, quali il centro storico e la sua valorizzazione, la stesura di piani di lottizzazione e le previsioni relative agli ambiti di trasformazione, possono applicarsi all'intero territorio comunale.

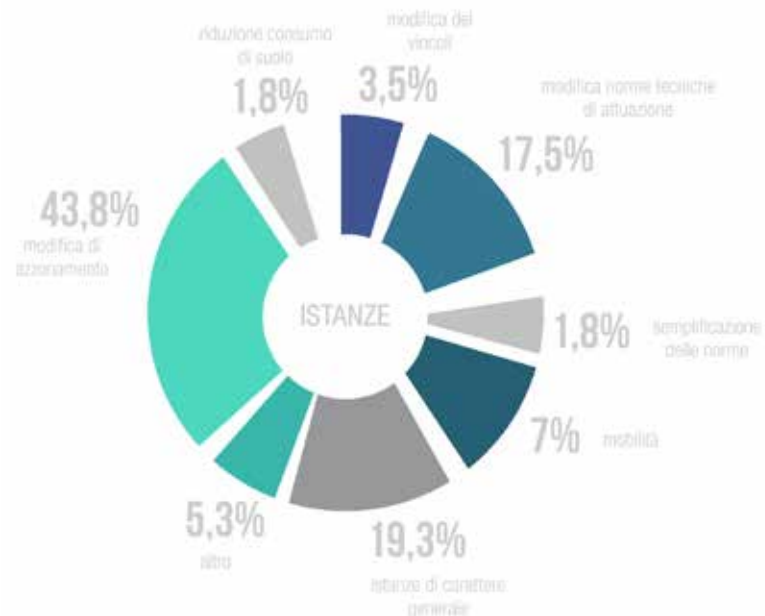


Cascina Pagnana, Aree Nord
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

- La richiesta di modifica di vincoli idrogeologici e paesaggistici riguarda un basso numero di istanze, in tutto 2, e concerne la modifica di vincoli idrogeologici e la valorizzazione e tutela dell'ambito della chiesa dei SS. Protaso e Gervaso (modifica di vincoli paesaggistici). L'ambito tutelato del centro storico è oggetto anche dell'istanza per la semplificazione delle norme tecniche che regolano e autorizzano la realizzazione di opere per il superamento delle barriere architettoniche.

Dalle istanze presentate emergono alcune questioni sulle quali convergono preoccupazioni e aspettative dei cittadini e dell'Amministrazione, prima fra tutte il futuro delle Aree Nord e degli ambiti di trasformazione che su di esse insistono e che non hanno mai trovato attuazione: occorre oggi ripensarne il ruolo per la conservazione e valorizzazione agricola, paesaggistica, ambientale, naturalistica.

In secondo luogo, ma non meno importante, la rivitalizzazione del centro storico e del sistema delle cascine; la previsione di crescita demografica di Gorgonzola e quindi la necessità e l'opportunità di consumare o meno nuovo suolo; lo sviluppo della mobilità lenta; la trasformazione o la conservazione di ambiti produttivi, etc. questioni sulle quali costruire le premesse per la Variante di piano.



FONTE: Piano di Governo del Territorio. Comune di Gorgonzola, 2017

2.7 Paesaggi di Gorgonzola

Il paesaggio di Gorgonzola è costituito da quattro elementi: paesaggio urbano, agricoltura, accessibilità, servizi.

In questa prospettiva plurale vengono di seguito riconosciute sei principali dimensioni paesaggistiche che qualificano le diverse parti del territorio comunale di Gorgonzola nelle loro relazioni ineludibili con il territorio sovrallocale dell'Adda Martesana. Una settima dimensione paesaggistica è legata alla memoria e alla storia dei luoghi, in termini di identità culturale e patrimonio nascosto potenzialmente da riscoprire.

2.7.1. Aree Nord e la valle del Molgora

Le cosiddette “Aree Nord” possono essere individuate come quell'ampio ambito agricolo posto nella parte Nord del Comune di Gorgonzola tra la linea metropolitana MM2, l'area industriale di Pessano Con Bornago, il tracciato della tangenziale TEEM lato Est e, lato Ovest, l'edificato di Bussero includendo il sistema fluviale Nord-Sud della valle del Molgora.

In sintesi, una grande “stanza agricola” interclusa tra infrastrutture e aree urbanizzate, che si relaziona con alcune delle principali reti delle acque dell'Est Milano: Canale Villoresi, Naviglio Martesana e Fiume Molgora. Le “Aree Nord” rappresentano uno straordinario presidio periurbano di snodo e continuità tra il “Parco Regionale Agricolo Sud Milano” e la rete di aree a verde che si sviluppano verso Nord.

Un elemento, quindi, di continuità dell'intera rete ecologica metropolitana e regionale: un territorio fondamentale di “frontiera” tra le aree agricole già oggetto di forme di salvaguardia e gestione e quelle periurbane che solo negli ultimi anni sono state oggetto in parte di criteri e politiche di gestione comune attraverso i PLIS.

Ulteriore elemento compositivo che struttura il luogo è il permanere della rete di cascine tipica del paesaggio agricolo del Martesana già presente nel catasto lombardo-veneto dell'800. Da un lato, alimenta ancora oggi la vitalità agricola del luogo e, dall'altro, sviluppa una rete di percorsi sterrati tra le cascine e i campi che già ora rendono accessibile e fruibile la campagna in un sistema di accessibilità slow.

Molti sono i fattori di politica territoriale che hanno generato nei decenni questa configurazione delle “Aree Nord”: tra queste anche la presenza della linea metropolitana Est-Ovest MM2.

Tra le principali specificità delle “Aree Nord” si segnala una straordinaria sovrapposizione tra elevata accessibilità trasportistica ed elevata naturalità/biodiversità degli spazi aperti. La presenza delle ciclovie Est-Ovest, in primis di quella vera e propria autostrada verde lungo il Martesana ma anche lungo il Villoresi, elevano i livelli di questa accessibilità intermodale.

Altro fattore qualitativo che si somma alle già descritte valenze paesaggistiche è la geografia fluviale del torrente Molgora che si snoda nella direzione Nord-Sud tra Pessano e Bussero giungendo in Gorgonzola nei pressi della stazione MM2 di Villa Pompea per poi entrare in pieno nel Parco Agricolo Sud Milano. Il Molgora aggiunge ai luoghi le qualità di un paesaggio diverso da quello delle “Aree Nord”, tipicamente fluviale, con la presenza di elementi caratterizzanti il sistema degli spazi aperti quali la rete di filari e delle siepi, le fasce boscate



Torrente Molgora, Aree Nord
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

e gli orti che si sviluppano tra i nuclei cascinali a Sud e a Nord. Ulteriore caratteristica delle “Aree Nord” è la consistente frammentazione proprietà.

In estrema sintesi, le “Aree Nord” costituiscono un ambito paesistico periurbano di grande interesse sia in uno scenario sovralocale che locale, garantendo peraltro una forte accessibilità intermodale sia a scala metropolitana sia di tipo regionale. Inclondono qualità e valori agricolo-produttivi sviluppati intorno al sistema di cascine; valori paesistici di tipo fluviale (Molgora); e hanno già nel loro DNA una componente multifunzionale embrionale di tipo paesistico-culturale, didattico ambientali-naturalistiche, socio-economiche da perfezionare nel futuro.

2.7.2. Gorgonzola Ovest e Quartiere Riva

Costituisce il limite Ovest del Comune di Gorgonzola, posto sulla sponda Nord del Naviglio Martesana di fronte al territorio comunale di Cassina de Pecchi: una volta giunti al torrente Molgora, include la parte di territorio su entrambi i lati del Martesana con il nucleo di attività produttive-commerciali poste sulla Via Milano fino al limite della strada SP 13.

Tre sono gli elementi strutturali che hanno, dal punto di vista paesaggistico, alimentato questa interazione: il torrente Molgora, il Naviglio Martesana e la linea metropolitana MM2 con la stazione di Villa Pompea. Le qualità paesaggistiche e di disegno urbano più rilevanti del quartiere conseguono alle modalità con le quali questi elementi hanno interagito tra loro, generando un rettangolo di infrastrutture naturali e antropiche all'interno del quale si è sviluppata la città.

Questo paesaggio ibrido Nord-Sud, schematicamente compreso tra la via Massara e la via Aldo Moro/SP 13, in altre parole, costituisce una potenzialità paesistica di grande rilievo: dal punto di vista delle relazioni visive e percettive; per la continuità dei corridoi ecologici; per i valori culturali e simbolici presenti; e, soprattutto, per il valore di interrelazione, dunque di relazioni tra elementi diversi presenti, che il Molgora consente di ricucire.

Di rilievo, inoltre, passando al Martesana, i caratteri paesaggistici, morfologici ed architettonici della cortina urbana edificata sul fronte del Naviglio, nello specifico lungo la via Frazione Riva, con tipica edilizia di cortina e un sistema di corti verso l'interno. Da segnalare la presenza di fronti ad alto impatto nel tratto del Martesana compreso tra il Molgora e la Sp 13. Resta presente per il quartiere Riva, al pari di larga parte del tessuto costruito di Gorgonzola, una certa qualità diffusa discreta nel disegno del verde privato all'interno dei lotti fondiari, dovuto ad un mix di fattori di microqualità interessanti. La gestione qualitativa di questo mix di fattori è un elemento strategico per il PGT di Gorgonzola.

In sintesi, il quartiere Riva è una parte di territorio che deve il suo interesse dal punto di vista paesaggistico alle infrastrutture naturali e umane costruite e che, nei prossimi anni, è chiamata ad un ulteriore salto di qualità in termine di rigenerazione di quei paesaggi sia in termini di disegno dello spazio pubblico, ricomprendendo le aree a verde, il sistema degli orti ma anche la rete delle strade sia in termini di rigenerazione di alcuni suoi singoli lotti dismessi.



Stazione della Metroplitana
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

2.7.3. Paesaggio lungo la metropolitana

Tra i paesaggi “primari” scelti per descrivere Gorgonzola, la linea metropolitana MM2 è tra quelli che meglio descrivono la natura trasversale, ampia e dinamica della nuova dimensione paesaggistica introdotta dalla “Convenzione europea” e dalle conseguenti ontologie culturali e normative. Costruita fino a Cascina Gobba nel 1969 e prolungata fino a Gorgonzola ai primi anni '70, la MM2 ha rappresentato e rappresenta tutt'ora uno dei caposaldi strutturali fondamentali (anche dal punto di vista paesistico) per l'intero ambito del Martesana. Prevede nel territorio del Comune ben tre fermate garantendo una accessibilità urbana e metropolitana ben distribuita: Villa Pompea, Gorgonzola Centro e Cascina Antonietta. Tale accessibilità costituisce, già di per sé, un indicatore di grande valore perché un luogo accessibile è per sua natura più interessante, anche dal punto di vista paesaggistico, rispetto ad uno periferico. La sua funzione urbanistica e paesistica è stata dunque significativa: anche solo dal punto di vista visuale-percettivo, la netta separazione tra tessuto urbano e ambito agricolo periurbano, percepibile dal metro, costituisce elemento qualitativo e caratteristico di Gorgonzola. Allo stesso tempo, l'altra faccia della medaglia è quella di un “effetto barriera” indotto dalla linea MM2 che genera problemi di continuità tra il tessuto urbano e quello agricolo.

Più specificamente, il paesaggio lungo la MM2 e le sue stazioni esalta soprattutto due tipologie di valori paesistici. Il primo è il “valore di interrelazione” indicato nelle linee guida di Regione Lombardia sui paesaggi periurbani: descrive le relazioni tra i diversi elementi, urbani e rurali, messi in continuità o in discontinuità dalla infrastruttura. In breve, le potenzialità paesistiche dei luoghi delle stazioni sono rilevati, in termini di qualità estetica ma anche di qualità relazionale, di funzionalità delle connessioni internodali ciclo-pedonali-treno-autobus, nelle scale diverse.

Il secondo valore paesistico è di tipo percettivo-vedutistico, se vogliamo anche romantico: riguarda il rapporto che emerge tra paesaggio agricolo e urbano e la linea MM2. È un rapporto biunivoco perché consente di leggere il paesaggio dai vagoni del metro e, al contrario, vedere i vagoni da terra.

In sintesi, la MM2 a Gorgonzola ha contribuito a definire e definisce tutt'ora alcune qualità paesistiche molto forti, dalla continuità/discontinuità tra città e campagna fino alle tre stazioni come luoghi di accessibilità e di interfaccia tra rete e forma urbis. Intervenire sui paesaggi della MM2 implica entrare nel vivo delle potenzialità paesaggistiche di Gorgonzola e viceversa.

2.7.4. Centro storico e “città-giardino”

La quarta dimensione paesaggistica identificata è quella della città costruita nel suo nucleo principale compresa tra la linea MM2 e le “Aree Nord”, la SP 13, la stazione MM Cascina Antonietta e la strada SS 11 e il Parco Sud.

Il Martesana è il caposaldo più rilevante tra i tre, con la sua straordinaria ansa nel centro storico e l'“autostrada” ciclabile che si sviluppa a fianco del Naviglio alimentando di relazioni i luoghi. E' una delle infrastrutture idrauliche del milanese più significative in assoluto, realizzata nella seconda metà del '400, per portare l'acqua del fiume Adda verso Milano a



Centro Storico

© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

fini trasportistici e irrigui. La potenzialità paesistica del Martesana, in quanto elemento della tradizione e della cultura locale, è elevatissima: un vero e proprio "landmark" territoriale. Il suo tracciato, snodandosi nella città, suddivide il tessuto urbano centrale in quattro subsistemi paesistici attraverso i quali, con una qualche semplificazione, si possono descrivere i più rilevanti valori paesistici di questa parte di città e di seguito vengono descritti in modo sintetico.

Subsistema 1: il centro storico

È il nucleo paesisticamente più interessante e caratteristico di Gorgonzola: si sviluppa lungo le due sponde del Martesana e intorno all'ansa presente nel centro storico negli ambiti. Corrisponde indicativamente al tessuto di antica formazione già presente nei catasti del 1721 e del 1865-1887. Disegna un paesaggio di grande qualità, fatto di edifici ordinari e straordinari, sistemi a corte molto interessanti anche se non sempre oggetto di adeguata manutenzione. Negli ultimi anni questa parte di città ha visto un interessante processo di riattivazione del suo rapporto con il Martesana con una particolare attenzione al sistema di spazi pubblici.

Subsistema 2: la città giardino a bassa densità

Rappresenta il paesaggio prevalente nella città a Sud del Martesana e nella parte a Nord Est del Comune. Al pari di quanto accade nel quartiere Riva, anche questa città giardino ha una sua concreta valenza paesistica in termini di qualità discreta e diffusa dovuta in primo luogo alla qualità, anche minuta, del disegno del verde privato, e alla manutenzione, all'interno dei lotti fondiari. Una qualità diffusa apprezzabile e degna di nota in quanto genera qualità sia intorno alle abitazioni sia nel quartiere.

Subsistema 3: la città giardino a media densità

Rappresenta il paesaggio prevalente nella parte a Nord-Ovest della città, tra la SP 13 e la via Restelli: la morfologia urbana è sempre quella della città aperta e della città giardino ma gli edifici sono condomini pluripiano. Permane la qualità diffusa descritta nel subsistema 2, sempre grazie alla generosità e alla cura del verde urbano, ma la prevalenza degli edifici pluripiano toglie un po' di grazia paesaggistica. Anche in questo caso la presenza dei servizi pubblici offre una variabilità paesistica e funzionale che aiuta. Nei pressi della stazione MM2 Gorgonzola centro il paesaggio cambia ancora, avvicinandosi più alla immagine della città densa, anche come reazione all'interessante disegno urbano della stazione che ha generato la "classica" piazza della stazione ed il boulevard di via Kennedy di collegamento al centro storico. Anche in questa forma urbis più densa, permane la forte presenza di aree verdi tipiche della città giardino e servizi.

Subsistema 4: la città industriale

Rappresenta il paesaggio prevalente nella parte a Sud-Ovest del Comune, tra la SS11 e la via Carlo Porta. Non presenta qualità paesistiche particolari lasciando auspicare l'attivazione di un processo di progressiva riqualificazione del quartiere magari proprio a partire dalla molto prossima struttura del verde urbano e agricolo.



Cascine del Parco Sud
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

2.7.5. Campagna irrigua e Cascine del Parco Sud

Disegna il limite inferiore del Comune, indicativamente a Sud della strada statale SS11 che rappresenta, salvo alcune eccezioni, il confine netto tra tessuto costruito e paesaggio agricolo. Una dimensione paesaggistica che coincide largamente con il grande "Parco Agricolo Sud Milano" i cui confini normativi giungono proprio fino alla stessa SS 11 per poi ricercare una qualche forma di continuità con la rete ecologica dei PLIS a Nord del naviglio Martesana.

L'elemento qualificante questa parte di territorio è la tipica geografia agricola della pianura padana: con la rete delle parcelle agricola, della rete irrigua che nasce dal Naviglio Martesana e delle cascine distribuite con una certa regolarità.

I valori e le potenzialità paesaggistiche sono elevate e riflettono la naturale vocazione territoriale dell'agricoltura come fattore di attrattività specifica di quel territorio: a differenza delle "Aree Nord", che sono a tutti gli effetti delle aree periurbane, il Parco Sud conserva tuttavia una dimensione spaziale d'insieme e delle proprietà più prossima al paesaggio agricolo tipico della Pianura Padana.

Tornando alla individuazione dei valori paesistici emerge una significativa vitalità produttiva e multifunzionale delle cascine come luoghi di produzione di nuove economie. Un riscontro che costituisce una buona premessa per il rafforzamento di un modello di sviluppo ibrido città-campagna. Le cascine rappresentano dunque una buona potenzialità, anche se non si distinguono per una particolare qualità architettonica.

3.5.6. Il margine Est lungo la nuova autostrada e il quartiere di cascina Antonietta

Costituisce il limite Est del Comune verso Gessate e fino a pochi anni fa era un prezioso spazio agricolo di connessione: nella direzione Nord-Sud tra "Parco Agricolo Sud Milano" e le "Aree Nord" e, nella direzione Est-Ovest, verso Gessate. Più recentemente è diventato il territorio di Gorgonzola oggetto di maggiori trasformazioni paesistiche, con la costruzione della TEEM e relativi svincoli e, attualmente, con il progressivo completamento del piano attuativo "ex-C6" nei pressi delle Cascine Antonietta e Giugalarga.

I due interventi insieme hanno e stanno tutt'ora rivoluzionando questa parte di città: si pensi all'impatto dello svincolo autostradale della TEEM posto a pochi metri dalle Cascine Pagnana e Nuova.

Ai due caposaldi paesistico-territoriali più consolidati di questa parte di città si sono aggiunti negli ultimi anni la TEEM e, ora, l'ex-C6. Un paesaggio denso di nuove infrastrutture e segni, non tutti coerenti con la originale rete dei tracciati agricoli che mettevano in contatto Gorgonzola con Gessate.

I valori paesistici peculiari di questa parte di territorio sono l'accessibilità pubblica garantita dalla stazione MM2 e quella su gomma garantita dallo svincolo della TEEM. E la rete di cascine sia urbane che periurbane: si pensi alla straordinaria di Cascina Antonietta, dal punto di vista architettonico e morfologico, che potrebbe essere oggetto di un progressivo processo di tutela e riqualificazione.



Cascina Antonietta

© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

In sintesi, si tratta di una parte di territorio in origine di notevole interesse paesistico che più recentemente è stato in parte compromesso da un processo di forti trasformazioni. La gestione di tali trasformazioni rappresenta uno dei temi più sensibili del nuovo PGT per Gorgonzola: la ricucitura degli elementi paesaggistici e funzionali Nord-Sud e Est-Ovest, l'introduzione di elementi di mitigazione paesaggistica verso la TEEM e la valorizzazione delle accessibilità paiono le prospettive di riqualificazione territoriale più promettenti da ricercare.

2.8 Strumenti Urbanistici

La Variante del Documento di Piano assume una strategia di fondo che si esprime operativamente:

1. Nella costruzione di un piano modulabile;
2. Nel perfezionamento delle pratiche di cooperazione;
3. Nella ricerca di fonti di finanziamento integrative.

Nel primo caso si tratta di dare forma a uno strumento urbanistico flessibile e rimodulabile in corso d'opera che permetta di riorientare l'attuazione del Piano verso le mutanti condizioni contestuali, nonché le variabili esigenze di famiglie e imprese. Nel secondo di affinare e dare stabilità alle forme e alle pratiche di cooperazione con il duplice obiettivo di rinforzarne forme e processi con attori istituzionali e operatori privati, e consolidare il ruolo e la capacità del comune per la sfera politico-istituzionale e tecnica. Nel terzo caso di definire e istituire opportuni meccanismi di monitoraggio delle fonti di cofinanziamento con lo scopo di aumentare le risorse economiche utili al raggiungimento degli obiettivi di PGT.

La strategia introdotta dalla terza Variante al PGT 2011 individua e risponde a nuove condizioni e necessità che caratterizzano le dinamiche recenti e attuali di Gorgonzola, tra cui:

- La sostanziale non attuazione del PGT vigente (solo il 91% delle superfici degli Ambiti di Trasformazione previsti nel 2011 sono state attuate);
- La costituzione di nuovi organismi territoriali deputati alla tutela dell'ambiente e del paesaggio e la conseguente maturazione di rinnovate condizioni di cooperazione politica e istituzionale;
- La ricalibratura quantitativa e qualitativa della programmazione dei servizi alla collettività dovuta al ridimensionamento delle dinamiche demografiche;
- L'emergere di nuove e rilevanti dinamiche agricole nel contesto agricolo dell'Adda-Martesana;
- Le istanze dei cittadini pervenute per la revisione del Documento di Piano e del PGT.

Ne deriva un riorientamento delle scelte di pianificazione comunale verso criteri generali di revisione sintetizzabili nei punti espressi dall'Amministrazione comunale nell'aprile 2017, dove inclusione sociale e partecipazione, innovazione tecnologica e semplificazione, valorizzazione e sovracomunalità, sono direttamente "collegate" alla e dalla sostenibilità.

Le strategie attuative sono dirette a:

- Perfezionare il rapporto tra politiche, piani, azioni e progettualità sia a livello comunale che sovracomunale;
- Assumere la qualità degli interventi (sia di rilevanza urbanistica, sia di edilizia minore, sia di indirizzo e gestione dei meccanismi e delle azioni di tutela e valorizzazione del territorio) come elemento di richiamo e volano;
- Considerare il territorio come risorsa rinnovabile ma limitata.

2.8.1. Priorità del Documento di Piano

Le priorità del Documento di Piano esprimono una gerarchia nelle scelte di pianificazione da parte dell'Amministrazione Comunale, portando a sistema e sintesi i dieci temi strategici indicati dall'Amministrazione comunale.

Le priorità riguardano:

1. La rigenerazione urbana e rurale;
2. Il contenimento del consumo di suolo;
3. Le forme di cooperazione per dare attuazione alle scelte del Documento di Piano.

Rigenerazione della città esistente e contenimento del consumo di suolo, un medesimo problema/opportunità: le linee d'indirizzo dell'Amministrazione comunale.

Con la definizione dei criteri di revisione del PGT previgente, l'Amministrazione comunale compie un passo rilevante verso il rinnovamento della propria politica urbanistica. Soprattutto perché individua due principali questioni che strutturano "linee guida" e "indirizzi di variante": consumo di suolo e rigenerazione.

Contenimento di consumo di suolo e rigenerazione sono le due espressioni del medesimo problema/opportunità; che potranno portare al graduale raggiungimento del consumo di suolo "zero" da qui a qualche anno: obiettivo che viene perseguito riconoscendo la profonda e inevitabile correlazione tra i temi del consumo di suolo e della rigenerazione urbana e, per Gorgonzola, rurale.

Riferimenti normativi

I principali riferimenti normativi per i temi di cui sopra, letti in chiave di progettazione urbanistica e non solo di pianificazione territoriale, sono prioritariamente rappresentati da due leggi regionali:

- La L.r. n.12/2005 codifica il passaggio da una forma dirigista e verticistica di pianificazione ad una strategica. Attribuendo al Documento di Piano (DdP) un ruolo cruciale di cerniera tra le scelte di piano e la loro attuazione
- La L.r. n.31/2014 sulle Disposizioni per la riduzione del consumo di suolo e per la riqualificazione del suolo degradato

In particolare, la L.r. n.31/2014 definisce il concetto di rigenerazione urbana identifica nelle "azioni di compattazione della forma urbana", nella "valorizzazione delle residue aree libere", nella "funzione connettiva con gli elementi ambientali di pregio", nella valorizzazione



Recupero Urbano, Regione Urbana Milanese
© Studio Farina Zero Zero

dell'agricoltura periurbana presenti i criteri principali per l'attuazione delle politiche per la riduzione del consumo di suolo.

Nuove tutele ambientali

Le dinamiche territoriali in atto costituiscono un riferimento ineludibile per le scelte del Documento di Piano. Ovvero gli scenari di riferimento vicini rappresentati dalle condizioni del territorio di appartenenza, e quelli macro rappresentati dai profondi cambiamenti socio-economici, ambientali, istituzionali avvenuti nel nostro paese anche per effetto delle ricorrenti crisi e dei processi di globalizzazione.

In particolare, nella prospettiva di raggiungere una rinnovata forma di attuazione delle politiche del PGT, una programmazione di azioni e progetti mediante forme di autofinanziamento e partecipazione a bandi, e uno sviluppo di politiche di marketing territoriale stabili e sistematiche aventi rilevanza fruttiva, culturale, economica e sociale, l'Amministrazione Comunale riconosce e intende valorizzare il rapporto con nuovi organismi di gestione del territorio, quali:

- Il Parco Agricolo Sud Milano;
- Il Distretto agricolo Adda-Martesana;
- L'Ecomuseo Martesana;
- Il costituendo PLIS Martesana;
- Il parco sovracomunale PANE (Parco Agricolo Nord Est).

2.8.2. Obiettivi futuri del PGT

Le Azioni di PGT e le progettualità che ne conseguono, si propongono di dare forma concreta agli indirizzi della Variante nell'attuazione dello strumento urbanistico comunale. Esse svolgono un ruolo primario soprattutto nella realizzazione e nel consolidamento della città pubblica prevista dal Piano dei Servizi. Concorrendo in forma diretta al rafforzamento della politica di marketing territoriale, e in forma indiretta all'affinamento della politica di risparmio energetico e al riequilibrio ecologico per compensare le criticità derivate dalle attività umane. Le Azioni di Piano sono finalizzate a dare risposta, in un tempo medio-lungo, non solo agli obiettivi di Piano ma anche alle più generali politiche che il Comune sviluppa in materia ambientale, sociale, culturale, economica, di cittadinanza attiva e partecipativa.

Il PGT si propone infatti di mettere a sistema i temi strategici individuati dall'Amministrazione comunale per la redazione della Variante di DdP e la generale politica di governo del territorio di Gorgonzola. Le Azioni di Piano sono pertanto l'insieme delle politiche attive e gli interventi che il Comune prevede di intraprendere per dare attuazione alle scelte del DdP. Esse sono riconducibili a due tipologie: quelle immateriali legate al perfezionamento della gestione dei servizi erogati a famiglie e imprese e quelle materiali legate a interventi concreti sul territorio.

Le Azioni di Piano nel nuovo azionamento del DdP

Un primo livello di Azioni è rappresentato dalle soluzioni di nuovo azionamento che portano



Parco Sovracomunale PANE (Parco Agricolo Nord Est)
© Passipermilano

a regime alcune scelte di politica urbanistica che l'Amministrazione ha individuato come basilari, tra esse in particolare:

- Incentivare il riuso, la riqualificazione, il mix funzionale degli spazi dell'abitare
- Tutelare e riqualificare il centro storico e i nuclei cascinali;
- Dare centralità al paesaggio e agli spazi aperti agricoli a corona dell'urbanizzato e al verde diffuso nel tessuto urbano;
- Creare nuove aree del lavoro sostenibili e integrate con il paesaggio.

La nuova disciplina del PGT 2017 introduce gli Ambiti della Rigenerazione Urbana (ARU) in conformità con la L.R. n.31/2014.

Infine la dimensione più rilevante, in termini soprattutto quantitativi, è rappresentata dalla ridestinazione ad agricolo delle grandi AT della zona a nord della linea M2. Si tratta di Ambiti di Trasformazione non attuati del DdP 2011 su suoli non urbanizzati non riconfermati.

Le Azioni di Piano avviate

Un secondo livello è legato alle Azioni avviate che già concorrono alla realizzazione delle scelte di Piano, e che riguardano:

- il Piano degli orari (esteso all'intero territorio comunale);
- il progetto Agro-Millennials per una nuova generazione agricola metropolitana

Nel primo caso il progetto concorre a migliorare la fruibilità della città pubblica, in termini di infrastrutture concrete e di affinamento dell'offerta di servizi pubblici. Nel secondo di sviluppo della connessione strategica tra città costruita e campagna: con un focus specifico dedicato alla componente educativa/formativa.

Il Piano degli orari

Il Comune di Gorgonzola ha avviato un processo sperimentale e di pianificazione, parallelo alla Variante di PGT e integrato con esso, che porterà nei prossimi mesi alla definizione di una proposta di Piano Territoriale degli Orari (PTO), inteso quale "strumento d'indirizzo strategico che realizza il coordinamento e l'amministrazione dei tempi e degli orari".

In questo quadro il PTO si configura come lo strumento attraverso il quale s'individuano di concerto con il PGT: le problematiche e le criticità legate al complesso sistema degli orari pubblici e privati, che hanno effetti sulla qualità della vita dei cittadini; si definiscono strategie e azioni indirizzate a coordinare gli orari e i tempi urbani; si raccordano gli strumenti generali e settoriali di programmazione e pianificazione del territorio che impattano sul sistema degli orari; si coinvolgono i cittadini, gli attori e le rappresentanze locali sul tema del coordinamento temporale.

Le aree d'intervento e di studio del PTO (art.4, comma 2 L.R. n.28/2004) sono:

- Il coordinamento degli orari dei servizi sul territorio con gli orari di lavoro;
- L'accessibilità e la fruibilità temporale dei servizi pubblici e privati;
- La mobilità sostenibile di persone e merci;
- La riqualificazione degli spazi urbani.

Agro-Millennials

Obiettivo del progetto Agro-Millennials è la creazione di una filiera agro-alimentare locale nel territorio delle Aree Nord di Gorgonzola (circa due milioni di mq), al fine di preservare la funzione agricola dove esistente, promuovere progetti pilota emblematici per il recupero dei terreni e ri-avviare un sistema economico virtuoso con impatto sull'intero ambito dell'Adda Martesana. È obiettivo prioritario del progetto formare una nuova classe di giovani e meno giovani (i millennials) interessati a specializzarsi sui temi agricoli e di manutenzione territoriale. Per filiera s'intende il ciclo agricolo che va dalla produzione passando per la trasformazione, arrivando alla commercializzazione.

Infine la formazione delle nuove generazioni (in particolare dei millennials) sarà la dote per il futuro lasciato dal progetto attraverso la creazione di una serra didattica dell'Istituto Argentina di Gorgonzola nel 2018 per gli studenti tecnici agrari e dell'attrezzamento di 1.000 mq di spazi aperti oggi non utilizzati come spazio di lavoro dell'Accademia Formativa Martesana.

La valorizzazione del patrimonio culturale

L'Azione di valorizzazione del patrimonio culturale per Gorgonzola ha come obiettivo, nel medio periodo, la costruzione di un modello integrato di offerta culturale, che parte dalla sistematizzazione dei beni esistenti (materiali e immateriali), costruisce una rete di partner, e avvia azioni comuni di valorizzazione dell'esistente con la parallela ricerca di risorse finanziarie. Successivamente interviene, con la regia del Comune, per attrezzare le sedi fisiche a spazi museali, multimediali, interattivi e didattico-frutivi, ecc.

Con le partnership che nel frattempo si saranno costruite, si svilupperanno programmi per offrire una esperienza di immersione nel territorio e nei suoi beni: siano essi prodotti agroalimentari, l'ambiente-paesaggio urbano e rurale, gli archivi storici e i beni monumentali, così come della memoria collettiva.

Le Azioni di Piano in materia di paesaggio

Un ulteriore livello di Azioni è rappresentato dalle indicazioni provenienti dalla componente paesaggistica. Oltre al dettagliato quadro di carattere conoscitivo, si affianca un quadro propositivo che ha come esito principale la nuova formulazione della Classe di sensibilità paesistica del territorio comunale e l'Atlante delle opportunità progettuali per i paesaggi di Gorgonzola.

In questo secondo "prodotto" sono esplicitate sette azioni concrete "che potrebbero prendere forma a Gorgonzola qualora si avviassero azioni di riqualificazione". Le sette azioni costituiscono un quadro propositivo strutturale funzionale a "orientare le politiche urbane e ambientali per incrementare la qualità paesaggistica di Gorgonzola; riconnettere la rete ecologica comunale; fornire un sostegno alle strategie in materia agricola; generare a Gorgonzola la nascita di nuovi servizi di qualità e fattori di attrattività unici e distintivi.

1. Potenziamento delle direttrici verdi in corrispondenza del Molgora: al fine di qualificare ulteriormente le reti ecologiche in fregio ad un torrente paesaggisticamente rilevante per Gorgonzola e non solo, sono identificate alcune direttrici nord-sud sulla sponda occidentale



Parco PLIS Martesana
© Gorgonzola 2030

del Comune per migliorare, implementare e connettere il paesaggio naturale a nord con il paesaggio agricolo meridionale.

2. Potenziale valorizzazione del deposito dell'Azienda Trasporti Milanesi: l'area, di notevoli dimensioni, ben si presterebbe a favorire un ulteriore collegamento ecologico nord-sud per connettere le "Aree Nord" con le aree del Parco Agricolo Sud Milano.

3. Riconnessione ecologica delle aree orientali in corrispondenza della TEEM: la cesura territoriale generata dalla realizzazione della Tangenziale Esterna Milanese richiede un'azione di attenta e puntuale ricucitura ecologica ambientale.

4. La rigenerazione del paesaggio locale, nelle sue diverse dimensioni: alcuni luoghi, aree e/o edifici puntuali dentro Gorgonzola presentano potenzialità paesaggistiche inesprese dovute al sovrapporsi, negli anni, di diverse ragioni. Delle azioni mirate di riqualificazione potrebbero rappresentare momenti di ripensamento non solo dei manufatti in sé, ma anche del contesto di riferimento e delle reti di collegamento tra le varie emergenze storico-culturali presenti sul territorio. Tale riattivazione paesaggistica può avvenire almeno su tre dimensioni strategiche parallele e complementari tra loro: agricola, urbana e infrastrutturale.

5. Itinerari urbani da rafforzare e riqualificare: alcuni assi stradali (viale Kennedy e via Leonardo Da Vinci) sono interessanti e meritevoli di un'attenzione specifica per poterli rigenerare anche ai fini paesaggistici.

Interventi atti a rendere tale asse non solo funzionale ma anche maggiormente fruibile dalla popolazione potrebbero rendere tale infrastruttura ancora maggiormente il vero elemento importante di accesso al centro cittadino generando un nuovo paesaggio di grande attrattività per Gorgonzola.

6. Interventi di mitigazione percettivo/visiva: in un territorio articolato e complesso come quello lombardo, capita spesso che la continuità visiva in ambito agricolo sia bruscamente interrotta dalla realizzazione di edifici, spesso di carattere industriale, realizzati senza nessuna attenzione al paesaggio.

7. Fruizione lenta: il sistema della ciclabile rappresenta un'infrastruttura importantissima per garantire una capillare accessibilità al territorio, alle sue infrastrutture e alle emergenze storico/culturali/ambientali presenti.

IL PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO E LE AREE NORD

Il capitolo affronta l'analisi critica della Variante sviluppata nel 2017 al PGT del 2011. Sono state confrontate le previsioni edificatorie del PGT 2011 con quelle dei previgenti strumenti urbanistici del PRG 2004, scelte in sostanziale continuità con le precedenti stagioni di pianificazione.

2.9 Il Piano di Governo del Territorio e le Aree Nord

Il PGT del 2011 di Gorgonzola è un Piano recente ma importante da sottolineare; esso si presenta in linea con le tendenze di una prima stagione dei PGT lombardi.

Il Piano ha infatti promosso scelte in continuità con quelle previste dall'ultima Variante Generale al PRG del 2004, nonostante il contesto economico e sociale sia mutato.

Questo fattore ha contribuito alla necessità di rinnovamento dello stesso. Il Piano di Governo del Territorio del Comune di Gorgonzola, approvato nel luglio 2011, pone in primo piano e conferisce grande attenzione al tema delle "Aree Nord".

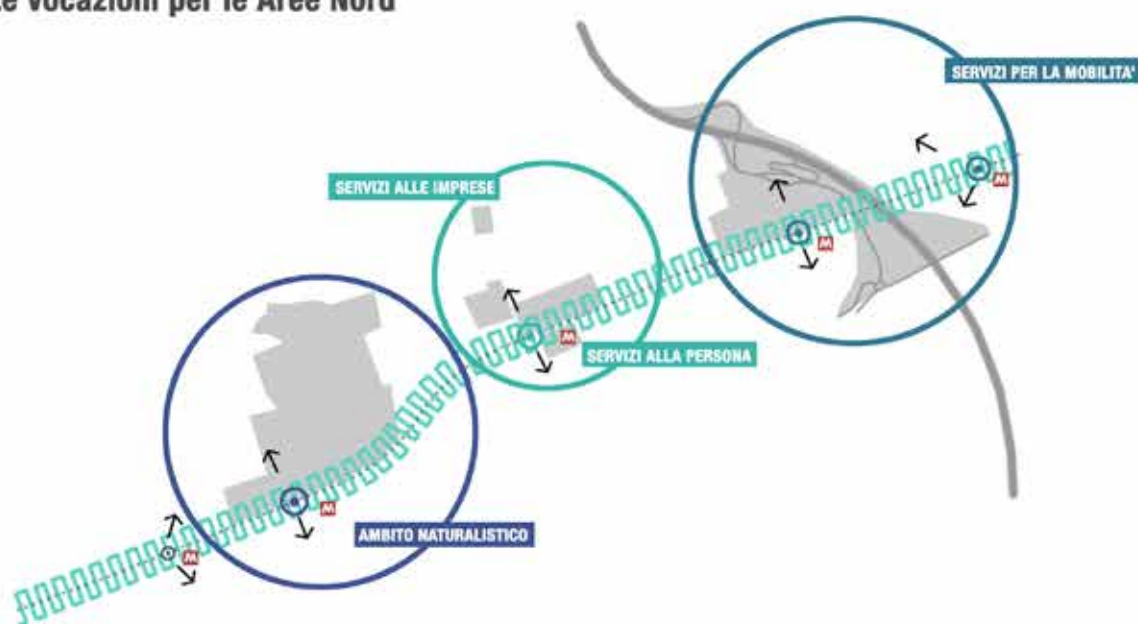
L'analisi svolta sulle Aree Nord e Gorgonzola dall'Amministrazione ha consentito di comprendere al meglio le ragioni della vocazione di queste aree e le aspettative in esse riposte: dove l'elemento di base che le accomuna e ne garantisce l'unitarietà progettuale è rappresentato dal tema dell'agricoltura. Le vocazioni individuate si legano alla possibilità di sviluppare un progetto che va a interessare la filiera agroalimentare, provando a mettere a sistema diversi elementi, attori e vocazioni territoriali.

Emerge l'idea di superare un concetto vincolistico delle aree, nell'ottica di non consumare ulteriore suolo, a fronte di una visione più legata al progetto e al concetto di "custodia dinamica" e di valorizzazione del territorio e dell'esistente.

Perfeziona le attività presenti, ne accompagna la maturazione, il rafforzamento e la specializzazione. A esse affianca nuove funzioni di carattere tradizionale e innovativo.

Si organizza su un modello produttivo coordinato, indirizzato verso una gestione che coinvolge attori economici, sociali, istituzionali, mondo delle associazioni, mondo dell'istruzione. Le parole chiave sono: produzione, raccolta e trasformazione.

Le vocazioni per le Aree Nord



FONTE: Piano
di Governo del
Territorio. Comune di
Gorgonzola, 2017

2.9.1. Fattori di cambiamento

Nei cinque anni trascorsi dall'approvazione dello strumento non è stata attuata nessuna previsione lasciando le cose immutate, per via di molteplici elementi. Hanno influito le condizioni generali dell'economia, la crisi economica del mercato immobiliare e la frammentarietà delle aree. La maggior parte di esse sono ad uso agricolo e ciò significa che producono una rendita reale. Infine è evidente come sia assente un chiaro scenario di sviluppo. Il Documento di Piano del PGT fissa alcuni elementi, quali il corridoio ecologico e rete stradale, ma lascia aperte le soluzioni dal punto di vista funzionale negli ambiti di trasformazione. Tutti questi fattori hanno contribuito alla non attuazione delle previsioni di piano.

Un altro fattore da considerare sono le condizioni del contesto socio-economico e territoriale dal 2011 a oggi. I dati socio economici indicano segni contrastanti. È evidente un incremento della popolazione nell'ultimo decennio per via delle popolazioni immigranti ma anche per lo spostamento di residenza delle famiglie italiane. Il sistema economico ha però risentito della crisi dal 2008, ma dal 2013 si evidenziano, seppur limitati, segni di ripresa.

Dal punto di vista territoriale l'elemento che ha modificato profondamente l'assetto è la realizzazione ed utilizzo della TEEM, che ha modificato l'accessibilità a Gorgonzola. Oltre all'elevata accessibilità definita dal trasporto pubblico, che già contraddistingueva queste aree, è stata implementata quella su gomma.

L'insieme di questi fattori fanno delle Aree Nord di Gorgonzola un'opportunità e una minaccia.

Se il sistema della mobilità le identifica tra le aree libere maggiormente accessibili dell'area metropolitana milanese, ma il passare del tempo ha fatto sì che molte funzioni si siano localizzate altrove, con il rischio di insediare funzioni non pregiate. Infatti i principali investimenti pubblici in grandi funzioni di rilevanza metropolitana sono oggi orientati verso altri contesti dell'area metropolitana. Ad esempio le aree del post Expo, con la previsione dello Human Technopole e il trasferimento della facoltà scientifica dell'Università Statale di Milano e la Città della Salute e della Ricerca sulle aree ex Falck di Sesto San Giovanni.

Altro fattore chiave è l'investimento di attività nel centro della città. Questo fenomeno ha suscitato una forte attrattività da parte della popolazione, soprattutto giovanile e all'investimento di attività economiche.

Le analisi condotte dall'Amministrazione evidenziano alcuni possibili scenari di sviluppo.

- Naturalistico/fruitiva per l'ambito più a ovest, oltre via Buozzi, interessato dalla presenza del torrente Molgora e da un contesto dove la dimensione paesaggistica rappresenta una importante risorsa. Il tema dell'acqua rappresenta una chiave di lettura particolarmente qualificante se letta in connessione con l'opportunità di migliorare anche le connessioni con il Naviglio Martesana. La naturale porta di accesso all'ambito è la stazione M2 Villa Pompea, che troverebbe una nuova connotazione e la possibilità di accrescere il proprio ruolo nel contesto.

- Servizi alla persona e alle imprese (locali e sovracomunali) per gli ambiti in prossimità

della stazione M2 Gorgonzola. Di fatto si tratterebbe di andare a consolidare una vocazione già in parte sviluppata con l'insediamento di funzioni a servizi oltre la linea della ferrovia (plessi scolastici e cimiteri), che necessitano però di una maggiore integrazione con la città e il territorio. Dunque eserciterà un ruolo chiave la stazione della M2, che sarà oggetto di riqualificazione grazie agli interventi del bando periferie, che miglioreranno le connessioni nord/sud. Si apre l'opportunità di sviluppo dell'ambito a nord sul fronte della stazione, che rappresenta l'elemento chiave di connessione. Rispetto ai servizi rivolti alle attività economiche, pare necessario consolidare la vocazione, dunque contribuire alla rivitalizzazione e allo sviluppo dell'ambito dell'ex consorzio Pessano-Gorgonzola, aprendo in particolare alle possibilità di integrare politiche di stimolo all'innovazione e servizi alle imprese.

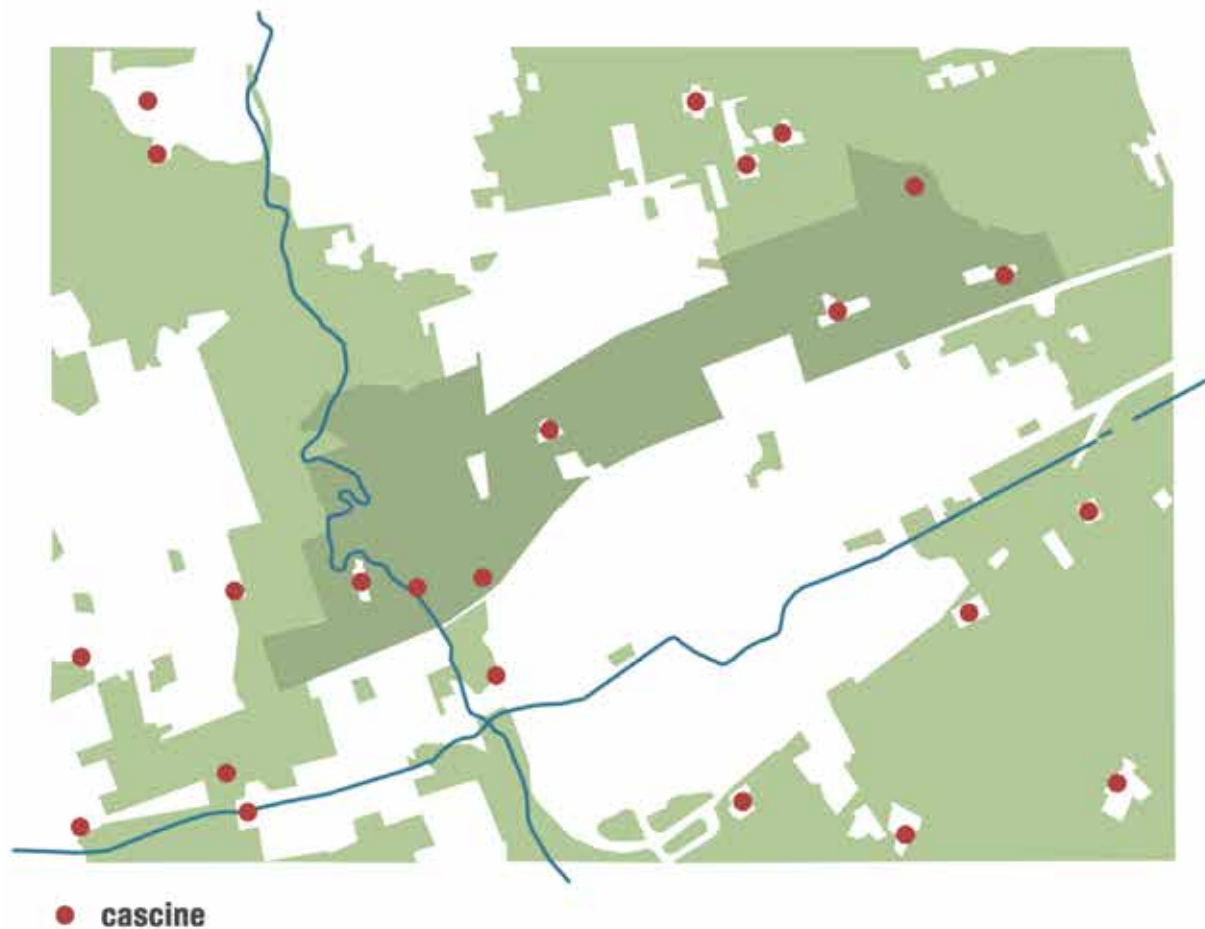
- Servizi alla mobilità, che si attestano verso l'ambito più ad est. La vocazione pare naturale, fondamentale è invece capire come la si possa declinare. Centrale il tema di connessione tra le stazioni M2 C.na Antonietta e Gessate, che se ripensate in forma integrata e unitamente allo svincolo TEEM di Gessate potrebbero contribuire a identificare quest'ambito come la "porta est" dell'area metropolitana.

Queste tre vocazioni hanno un elemento in comune, l'agricoltura. Essa rappresenta la funzione portante e di connessione. Lo scenario proposto che identifica l'agricoltura come elemento di infrastrutturazione territoriale di base, va oltre l'attuale idea di corridoio di connessione est-ovest in una logica di integrazione e valorizzazione della funzione agricola a livello territoriale. Un altro elemento che contribuisce a consolidare il nuovo scenario di sviluppo è il ruolo delle stazioni MM2. Ciascuna stazione potrebbe avere un ruolo diverso in chiave di servizio alla città e al territorio.

La stazione di Villa Pompea potrebbe identificarsi come la porta di accesso alla fruizione del territorio, valorizzando il proprio ruolo in chiave di natura e loisir. La stazione di Gorgonzola, grazie anche ai prossimi interventi di riqualificazione e abbattimento delle barriere architettoniche, potrebbe consolidare il suo ruolo di porta della città e incentivare la connessione con i servizi localizzati nelle Aree Nord. La stazione di C.na Antonietta, vista la localizzazione in prossimità dello svincolo TEEM, potrebbe configurarsi come la porta dell'accessibilità di medio-lungo raggio, garantendo la connessione intermodale con il territorio più ampio. Queste vocazioni sono tenute insieme dalla dimensione agricola che trasversalmente interessa tutte le aree, seppur in modo differente.

L'integrazione delle stazioni con lo scenario di sviluppo appare dunque una grande opportunità per lo sviluppo sia delle stazioni che delle Aree Nord. In uno scenario di più ampio respiro, aperto all'area metropolitana, comunicare una diversità di ruolo per le stazioni potrebbe già consentire di garantire alcuni primi risultati, valorizzando le possibilità di accessibilità e dunque di fruizione del territorio. Le tre stazioni dovranno inoltre essere gli elementi chiave di riconnessione tra la città e le Aree Nord. Questo aspetto assume un ruolo strategico, in quanto fino ad oggi la linea della metropolitana si è costituita come barriera, creando una cesura tra le due parti di territorio. Si apre un percorso con la reale possibilità per la città di "riappropriarsi" delle Aree Nord, che non dovranno più costituirsi come un corpo esterno ma come un potenziale di sviluppo.

L'agricoltura come vocazione del territorio



FONTE: Piano
di Governo del
Territorio. Comune di
Gorgonzola, 2017

2.9.2. Politiche e progetti per il territorio

Le vocazioni proposte sono sostenute da proposte progettuali, tre progetti abilitanti legati al territorio che conducono ad un progetto più ampio che propone le Aree Nord come incubatore agroalimentare.

1. Ampliamento del PLIS Molgora

Questo ampliamento è di fondamentale importanza sia per la promozione di politiche di salvaguardia e tutela degli spazi aperti a Nord di Gorgonzola sia perché la sua espansione si configura come l'occasione di dare continuità alla valle del Molgora e diventare il nodo tra PLIS del Molgora e Parco Agricolo a Sud di Milano. In quest'ottica, anche il costituendo PLIS della Martesana, parco ancora in fase di definizione, si configura come un importante progetto di supporto alla continuità territoriale delle aree protette per questa parte di regione metropolitana.

Si ricorda, inoltre, che la fusione dei due PLIS, Molgora e Rio Vallone, è stata ratificata in una bozza di statuto dai 20 sindaci dei due PLIS il 30 aprile 2016. In tal senso ci si dovrà confrontare con le prospettive che si andranno a definire con l'attuazione della LR 28/2016 di "Riorganizzazione del sistema lombardo di gestione e tutela delle aree regionali protette e delle altre forme di tutela presenti sul territorio", che portare a una riorganizzazione, almeno in termini di governance, nel sistema delle aree protette. Città metropolitana ha approvato la proposta di Ambito Territoriale Ecosistemico unico, prevista dalla LR 28/2016, art. 3 comma 2, che interessa il Parco Agricolo Sud Milano, il Parco Nord Milano e otto PLIS, che non va però a interessare il PLIS P.A.N.E, al fine di dare vita a un "Parco metropolitano".

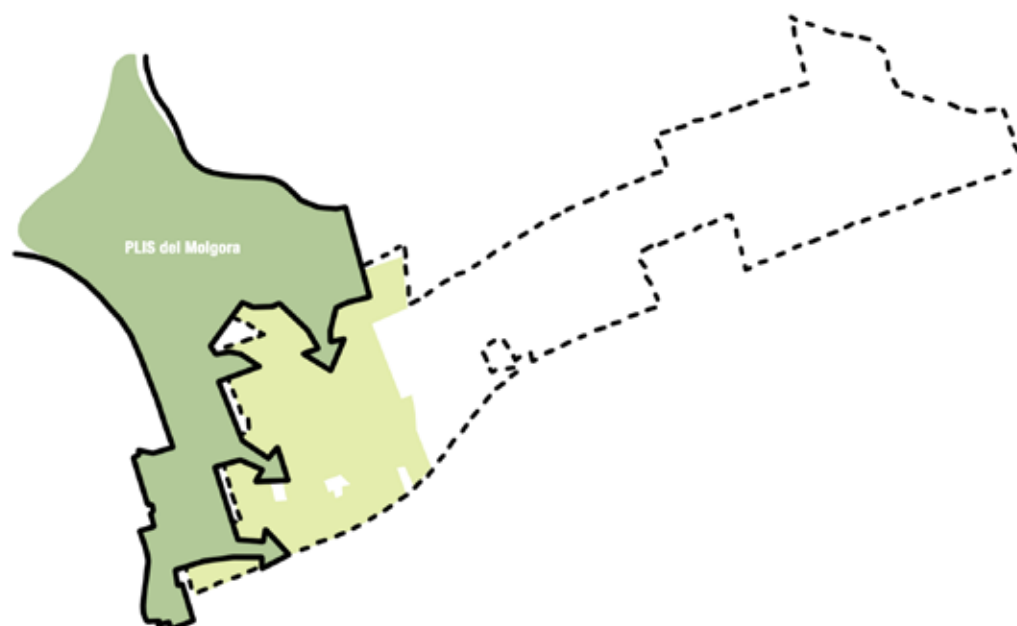
Nelle vicinanze della stazione M2 Villa Pompea si potrebbe avviare un percorso che attraverso la realizzazione di alcuni servizi di supporto (ad es. ciclostazione), riqualificando alcuni percorsi e mettendo in rete le risorse già esistenti nel territorio, potrebbero portare allo sviluppo progressivo di una nuova centralità. In tal senso sarà fondamentale la valorizzazione della connessione ciclopedonale tra la stazione e la ciclovía della Martesana, supportata da servizi per l'integrazione dei sistemi di mobilità.

Centrale anche il ruolo delle cascine, che dovranno diventare dei perni del progetto di fruizione, presidi di qualità del territorio, anche in una logica di promozione delle attività enogastronomiche e della vendita diretta dei prodotti agricoli. Un ruolo importante potrà essere giocato dall'integrazione con le politiche del nascente distretto agricolo, con il quale si potrebbero promuovere progetti dedicati alla valorizzazione e al recupero del territorio, attraverso la matrice dell'agricoltura.

2. Servizi ai cittadini e alle imprese

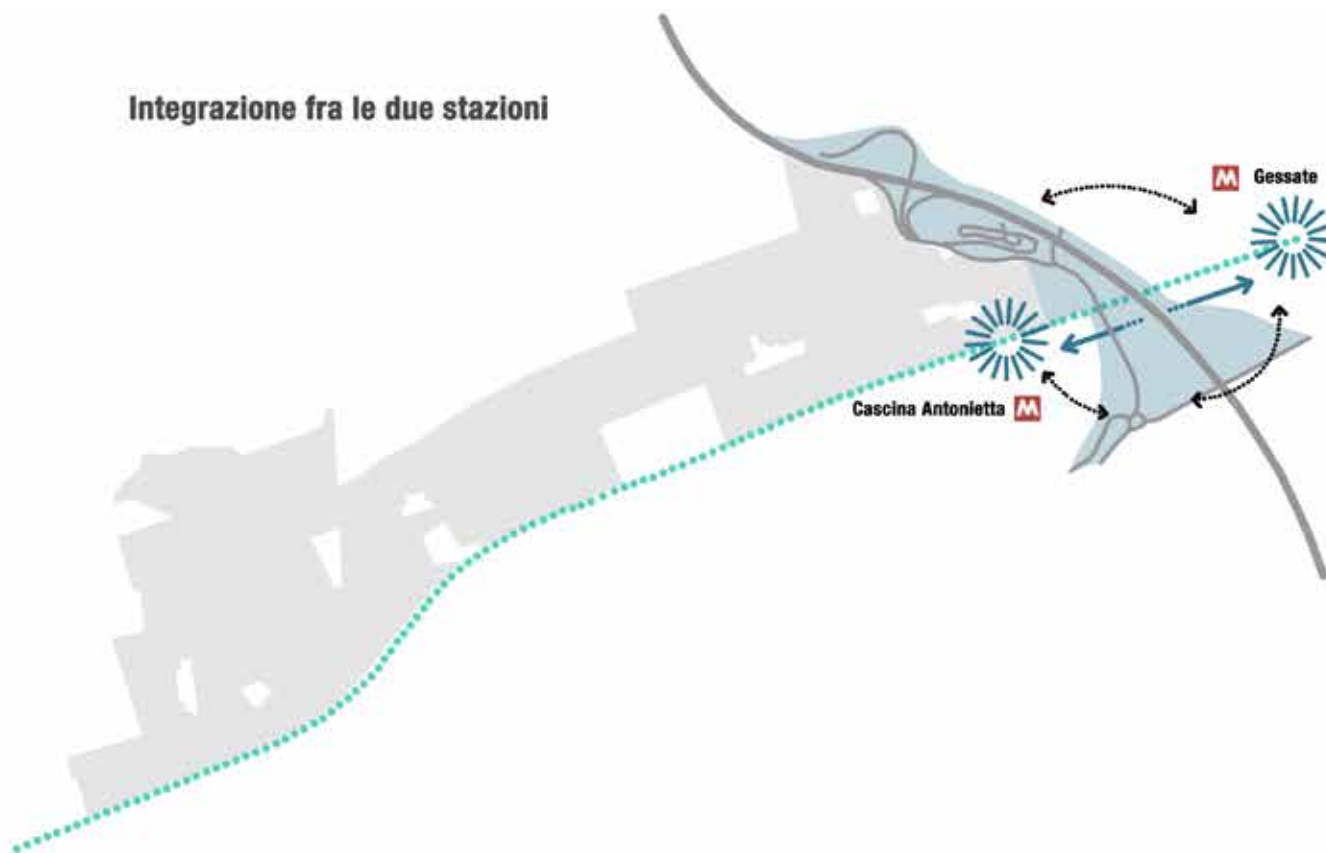
Valorizzazioni delle connessioni nord/sud attraverso la stazione M2 Gorgonzola. Per l'ambito prossimo alla stazione M2 Gorgonzola, pare naturale il consolidamento della vocazione a servizi. L'elemento fondamentale si rifà alla necessità di meglio integrare e connettere i servizi esistenti (Plesso scolastico e cimitero) con la città, valorizzando le connessioni nord/sud conferendo un nuovo ruolo alla stazione. In questo senso sarà fondamentale cogliere

Ampliamento PLIS del Molgora



FONTE: Piano
di Governo del
Territorio. Comune di
Gorgonzola, 2017

Integrazione fra le due stazioni



FONTE: Piano
di Governo del
Territorio. Comune di
Gorgonzola, 2017

l'opportunità presentatasi attraverso il Bando Periferie che consentirà di intervenire sulla riqualificazione architettonica e funzionale della stazione, migliorando così la connessione nord/sud. Il secondo passaggio fondamentale potrebbe riguardare proprio lo sviluppo e la riqualificazione dell'ambito antistante la stazione sul fronte nord. In tal senso il PGT vigente già prevede un Ambito di Trasformazione con vocazione a servizi, che potrebbe essere confermato e potenzialmente connesso allo sviluppo di opportunità che potrebbero presentarsi con una riedizione del bando periferie, andando a completare la strategia di riqualificazione avviata. L'elemento centrale da comprendere è la comprensione reale dei servizi potenzialmente da localizzare.

Certamente interessante potrebbe essere la prospettiva di ampliamento dell'offerta formativa dell'Istituto Argentina, che ha fatto richiesta per ampliare l'orientamento ad agraria, agroalimentare e agroindustria.

Il secondo elemento di interesse riguarda i servizi alle imprese e la riqualificazione delle aree produttive esistenti. L'ambito di riferimento è certamente l'ex consorzio Pessano-Gorgonzola. Da un lato, in tema di pianificazione urbanistica, si potrebbero individuare strumenti e incentivi finalizzati alla riqualificazione e rigenerazione del patrimonio edilizio, in chiave di sostenibilità ambientale e di efficienza energetica, come stimolo allo sviluppo.

In chiave di servizi alle imprese il tema centrale è quello dello stimolo all'innovazione, provando a puntare su attività innovative che possano portare/valorizzare occupazione qualificata. Tale strategia può essere supportata da alcune azioni che si possono mettere in campo:

- azioni coordinate di marketing territoriale, promuovendo i fattori di grande attrattività dell'area verso possibili investitori esterni;
- valorizzazione della presenza di competenze territoriali (in particolare capitale umano qualificato) stimolando l'avvio di startup innovative. A tal fine, per dare una spinta allo sviluppo economico, si apre alla possibilità di prevedere funzioni di servizio alle startup e, più in generale, all'imprenditorialità giovanile, motore dell'innovazione: incubatori, spazi di coworking, poli di formazione. In tal senso si individua la potenzialità offerta dall'area inserita nell'ex consorzio Pessano-Gorgonzola di proprietà dei due Comuni, che potrebbe essere un'opportunità per individuare servizi condivisi.

3. Servizi per la mobilità

La "Porta est" della Città metropolitana di Milano. L'ambito prossimo alla stazione M2 C.na Antonietta, per localizzazione e caratteristiche già descritte, si presta come un naturale potenziale polo intermodale. Posto che si tratta di una questione di non facile soluzione, che richiederà necessariamente specifici approfondimenti, pare comunque razionale identificarne tale vocazione.

L'ipotesi è quella di orientarsi verso una proposta che promuova uno sviluppo in forma integrata a livello territoriale tra le stazioni MM2 di C.n Antonietta e di Gessate, in relazione con lo svincolo TEEM. Dunque non un semplice interscambio ferro-gomma, ma una nuova "Porta est" della Città metropolitana, con funzioni e servizi di supporto alla mobilità.

Lo sviluppo del nodo dovrà certamente lavorare in chiave di sostenibilità rispetto agli impatti territoriali, privilegiando gli aspetti di integrazione tra le differenti forme di mobilità, classiche

e innovative. Altro aspetto potrebbe essere legato al tema di valorizzazione della filiera agroalimentare, nella logica di progetto delle Aree Nord come incubatore agroalimentare. In tal senso C.na Antonietta e lo svincolo TEEM potrebbero diventare la porta di interscambio con la filiera agroalimentare che potrebbe trovare nelle Aree Nord una nuova polarità.

Fondamentale poi il tema della ricostruzione delle relazioni e della permeabilità verso est, oggi compromesse dalla realizzazione della TEEM. Le eventuali compensazioni dovranno concentrarsi su questo aspetto, individuando delle modalità per ripristinare almeno in parte le connessioni est-ovest, non solo in termini di mobilità ma anche di rete ecologica. Infine, si esprime la possibilità di valutare previsioni e modalità che possano contribuire a ridefinire il margine della linea metropolitana, trasformandolo in un nuovo fronte, in particolare in prossimità delle stazioni.

2.10 Filiera Agroalimentare

Le soluzioni individuate si legano alla possibilità di sviluppare un progetto che interessi la filiera agroalimentare, puntando a superare il vincolo del consumo di suolo. L'agricoltura per le Aree Nord è sempre stata motivo di sviluppo di queste aree e anche la loro economia. Da qui nasce l'idea di pensare alle Aree Nord come incubatore agroalimentare dell'Adda Martesana.

Il ciclo di filiera può avvalersi di quattro aspetti fondamentali, valorizzando i caratteri delle Aree Nord:

1. Produzione: il territorio dovrà coinvolgere tutta l'Adda Martesana anche grazie al Distretto Agricolo che potrà essere un elemento di raccordo tra le molte aziende agricole operanti sul territorio.
2. Lavorazione e stoccaggio: le Aree Nord potrebbero ospitare attrezzature e servizi per la lavorazione di prodotti e per lo stoccaggio.
3. Commercializzazione e distribuzione: l'attrattività e l'accessibilità sono due condizioni fondamentali che potrebbero garantire la presenza di canali per la commercializzazione e distribuzione dei prodotti sia a scala locale che nei grandi canali di distribuzione.
4. Formazione e ricerca: ampliare l'offerta formativa dell'Istituto Argentia con l'indirizzo agrario.

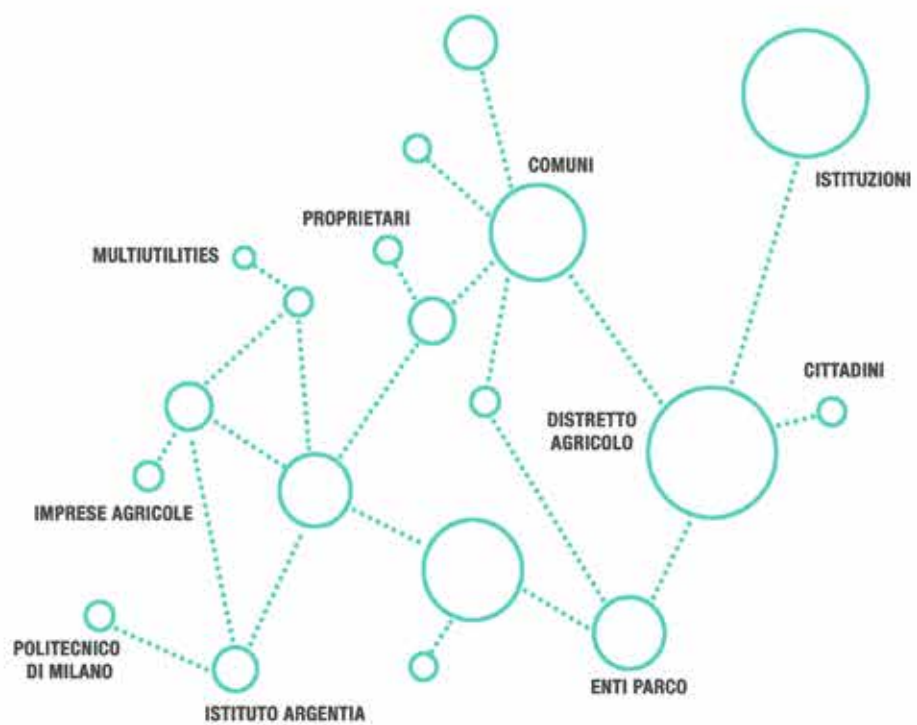
Con questo progetto si è aperta la possibilità di partecipare al bando di Fondazione Cariplo "Comunità resilienti", per il quale il Comune di Gorgonzola sta predisponendo un progetto di partnership con l'Istituto Argentia e l'Accademia Formativa Martesana. L'Istituto Argentia sta richiedendo finanziamenti necessari per realizzare una serra didattica e l'Accademia Formativa ha richiesto la disponibilità di terreni per la coltivazione di prodotti biologici, per il corso di cucina biologica.

Le Aree Nord come incubatore agroalimentare



FONTE: Piano
di Governo del
Territorio. Comune di
Gorgonzola, 2017

Rete degli attori



FONTE: Piano
di Governo del
Territorio. Comune di
Gorgonzola, 2017

Questo progetto potrebbe favorire alcuni aspetti fondamentali come:

- Turismo sostenibile

La realizzazione del progetto potrebbe garantire un turismo sostenibile. Molte sono le risorse esistenti che potrebbero essere valorizzate, la promozione della filiera enogastronomica potrebbe valorizzare nuove economie, sfruttando l'apertura del naviglio e della sua ciclovia e dalla M2 che favorisce collegamenti con la città di Milano. Le cascine potrebbero diventare dei presidi sia per la vendita diretta che per la ristorazione. Opportunità anche per la ricettività diffusa per la fruizione del territorio e promozione del turismo. Inoltre si potrebbero configurare anche come spazi agro-ecologici locali per il tempo libero con la creazione di percorsi ciclabili locali.

La funzione sociale dell'agricoltura

Altro tema fondamentale è quello degli orti condivisi, i quali svolgono una funzione sociale, rivolta agli anziani e alle fasce deboli della popolazione, ma essere aperti anche a nuovi giovani agricoltori motivati nell'intraprendere nuove startup d'impresa agricola.

Possibili attori del progetto

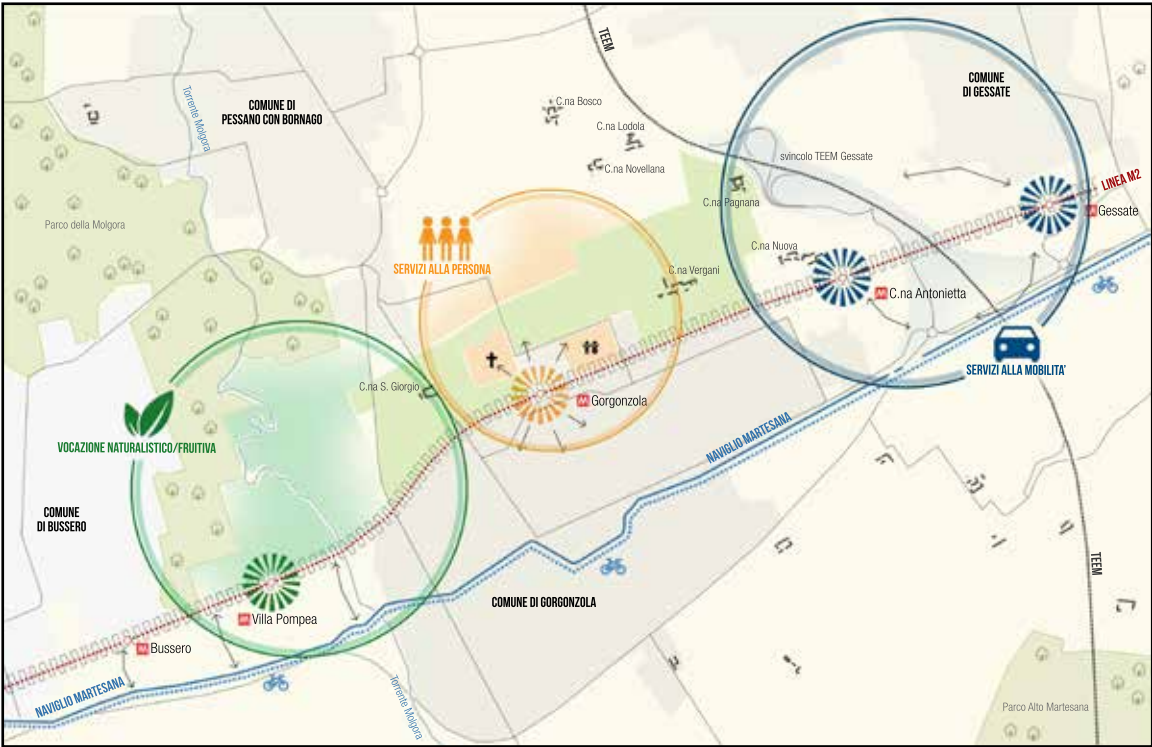
I possibili attori del progetto sono molteplici. In primo luogo i Comuni con un ruolo di promotori e di regia, la Zona omogenea, che interessa tutti i Comuni dell'Adda Martesana e anche la stessa città metropolitana di Milano e del Comune stesso. Altro attore chiave il nascente Distretto Agricolo Adda Martesana, strumento di supporto per la politica territoriale agro-ecologica fra imprese agricole e amministratori locali.

Esso può supportare le imprese agricole locali affinché l'agricoltura diventi concorrenziale rispetto ad altri sistemi economici, nella logica in cui l'agricoltura debba poter offrire posti di lavoro al contesto locale.

Altro attore potenziale nel progetto è l'Istituto Argentia. Prosegue l'iter per la domanda di ampliare l'offerta formativa rivolta a Città metropolitana di Milano. Il primo elemento per il quale vanno trovati i finanziamenti è la costruzione di una serra per la didattica, per la quale si sta avviando la partecipazione a un bando di Fondazione Cariplo. Dovrà poi seguire l'inserimento dell'indirizzo nel Piano dell'Offerta Formativa. Si potrebbero ampliare le connessioni con il modo dell'alta ricerca. La presenza della linea MM2 potrebbe garantire una connessione di mobilità diretta interessante.

Infine è emerso il ruolo delle multiutilities e delle società partecipate, che possono essere attori in grado di contribuire al finanziamento del progetto. Sempre più rilevante è il ruolo delle società che gestiscono i servizi a rete nella promozione dello sviluppo del territorio. Dovranno essere visti come potenziali attori chiave nella promozione e nel finanziamento delle iniziative, come ATM, proprietaria delle stazioni M2.

Non meno importanti i proprietari delle aree. Vi è una forte frammentazione della proprietà, che ha contribuito a non attuare le previsioni dei Piani nel corso del tempo.



Concept Plan
© Piano di Governo del Territorio

2.11 Conclusioni

Dopo le analisi svolte all'interno dei precedenti capitoli, siamo giunte alla conclusione che le Aree Nord continueranno a rappresentare un ruolo importante e strategico all'interno del contesto della Martesana nonostante i cambiamenti. La loro vocazione principale è quella agricola, suo carattere distintivo e qualitativo.

I progetti futuri, seguendo le linee guida da noi individuate nel successivo capitolo, dovranno dimostrare capacità di resilienza e adattamento all'interno di un contesto in continuo sviluppo. Le cascine che rappresentano il punto di forza di questo territorio saranno i nuovi futuri centri urbani ed insediativi.

UN PARCO AGRICOLO PER LA REGIONE URBANA MILANESE

LE AREE NORD DI GORGONZOLA

La nostra proposta parte dalle vocazioni individuate dal Piano di Governo del Territorio del Comune di Gorgonzola del 2011, condividendo alcune questioni ed apportando alcune migliorie, secondo il nostro punto di vista.

L'idea è quella di avere una Variante di Piano che si adatti e si modifichi a lungo termine, un progetto resiliente. In base alla priorità degli interventi sarà in grado di adattarsi a qualunque stagione di pianificazione coinvolgendo tutto il territorio di Gorgonzola e nello specifico le Aree Nord.

Le Aree Nord è una zona, situata a Nord del comune di Gorgonzola. Un'ampia area agricola situata tra infrastrutture e aree urbanizzate. Esse rappresentano un punto di continuità tra il PLIS e le aree agricole verso Nord. Per la sua posizione è considerata altamente strategica e di rilevante importanza, che però fino ad ora non ha avuto una funzione che l'abbia valorizzata a pieno.

L'idea è quella di realizzare un parco agricolo nelle Aree Nord, che non sia solo un punto di forza per il solo comune di Gorgonzola ma che abbia anche un valore per l'intera regione urbana milanese. Un parco agricolo con aziende attive che producano prodotti per chi abita a Gorgonzola e per la distribuzione degli stessi in tutta la città.

3.1 Obiettivi

Gli obiettivi del nostro progetto mirano al rafforzamento delle vocazioni del territorio:

La prima è l'agricoltura, incentivando l'utilizzo dei campi agricoli intorno al comune in modo tale che sia i cittadini, il Comune stesso e i turisti possano beneficiare dei frutti. Il comune potrà offrire incentivi ai cittadini per la coltivazione di campi agricoli.

La seconda è la vocazione naturalistica, quella di far sì che alcune aree ad Ovest di Gorgonzola possano entrare a far parte dei PLIS ovvero i Parchi Locali di interesse sovracomunale, permettendo la tutela di alcune aree a destinazione agricola, il recupero di alcune zone degradate e la creazione di un parco per gli amanti della natura senza l'intervento antropico. La terza è valorizzare le cascine esistenti sul territorio. Il territorio di Gorgonzola presenta molteplici Cascine che un tempo avevano funzione agricola, mentre oggi alcune sono state convertite a residenze, mentre altre ancora in stato di abbandono. Dunque l'obiettivo è di restaurare alcune di esse facendole diventare nuovi poli del territorio sia per la coltivazione di prodotti locali sia la loro vendita e degustazione. Inoltre potranno diventare centri insediativi del futuro.

L'area sarà completamente servita da una pista ciclabile attrezzata, che si integrerà a quella esistente e a quella di progetto nella Variante al PGT. L'obiettivo è di creare uno strumento che colleghi i luoghi più significati e con un valore locale del Comune, creando sia una nuova mobilità sostenibile sia rendendo maggiormente accessibili e fruibili alcuni servizi già esistenti. Lungo la pista ciclabile sarà possibile noleggiare le biciclette grazie ai punti di bike sharing, per i turisti che arrivando da fuori vogliono intraprendere un percorso naturalistico. Sarà inoltre ampliata la viabilità esistente in modo da garantire il totale raggiungimento di tutte le cascine e poli produttivi presenti nelle Aree Nord.

3.2 Invarianti

Il progetto si avvale di alcuni principi di partenza, punti saldi e indispensabili da cui partire, delle semplici indicazioni da seguire per le future stagioni di pianificazione.

- Ampliamento delle strade: Le strade che collegano le cascine attualmente si presentano come strade ad una carreggiata, per lo più sterrate. Dunque saranno ampliate, per il passaggio di almeno due veicoli;
- I nuovi edificati e i capannoni produttivi dovranno sorgere intorno alle cascine esistenti, con un modulo di partenza per i capannoni 16x28m e per le abitazioni 8x14;
- Aumenteranno gli alberi su tutta l'area, che dovranno essere svilupparsi o come filari o come gruppi di alberi, creando zone boschive e nuovi spazi vegetati;
- Cascina Antonietta sarà destinata ad Area Mercatale e punto di scambio tra produttore e consumatore. Punto fulcro del progetto ove il cittadino milanese, ma non solo, potrà usufruire della fermata della Metropolitana situata nei pressi, ed acquistare prodotti del luogo;
- I campi posti nei pressi del PLIS Molgora verranno inglobati in quest'ultimo per permettere una maggiore fruibilità del parco e per sostenere le linee guida dettate dal PGT del 2011;

STRADE



VOLUMI



Modulo Capannone **16x28 m**

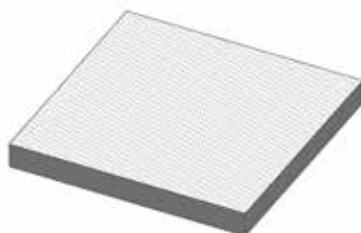


Modulo Abitazione **8x14 m**

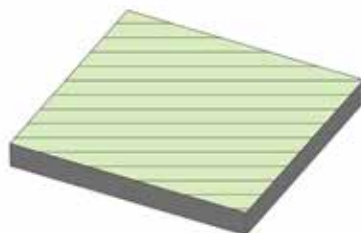
SUPERFICI



Spazi agricoli



Spazi pavimentati per la
sosta veicolare



Spazi a prato per il loisir

ALBERI



Filare di Alberi



Massa di Alberi

3.3 Gli aspetti principali della pianificazione

IL PROCESSO

Il processo avrà complessivamente un orizzonte di lungo periodo, con azioni che si svilupperanno nel breve periodo. Tramite cronoprogramma verranno stabilite le priorità d'intervento, ciò che avrà maggior rilievo verrà realizzato in tempi più brevi rispetto ad altri. Seguendo lo schema temporale gli interventi principali riguarderanno quelli dell'ampliamento delle strade e della piantumazione di filari alberati, in secondo luogo ma non meno importanti il restauro delle cascine esistenti, il progetto per Cascina Antonietta e l'ampliamento delle zone di parcheggio nei pressi delle stazioni metropolitane, e infine l'espansione urbana, nei pressi delle cascine, che avrà il più lungo periodo.

GLI ATTORI

Molteplici i potenziali attori coinvolti e da coinvolgere in futuro. In primo luogo i Comuni limitrofi, che dovranno trovare le adeguate modalità di supporto al progetto, con un ruolo di promotori e di regia iniziale. Altro attore chiave potrebbe essere il Distretto Agricolo come intermediario fra imprese agricole e amministratori locali, in funzione sia di raccordo che di promozione delle attività. Il Distretto Agricolo può infatti supportare le imprese agricole locali affinché l'agricoltura diventi concorrenziale rispetto ad altri sistemi economici, in quanto essa debba poter offrire posti di lavoro. Altro attore potenziale è l'Istituto Argentia, in quanto è concreta la domanda di ampliare l'offerta formativa con l'indirizzo di agraria rivolto a Città metropolitana di Milano. Il primo elemento da consolidare e per il quale vanno trovati i finanziamenti è la costruzione di una serra per la didattica.

PREVISIONI URBANISTICHE

Come già rimarcato nei capitoli precedenti, il progetto dovrà essere resiliente ovvero cercare di adattarsi ad ogni cambiamento futuro sia economico che per quanto riguarda le future stagioni di pianificazione.

Partendo dal concetto di territorio come risorsa scarsa si ritiene fondamentale incentivare il riutilizzo dell'edificato esistente, dando priorità al recupero e alla valorizzazione in particolare del tessuto industriale dell'ex Consorzio Pessano/Gorgonzola a nord delle aree. Si sottolinea inoltre la necessità di prendere in considerazione nello scenario anche lo sviluppo del comparto a sud di C.na Antonietta.

Infine, si esprime la possibilità di valutare previsioni e modalità che possano contribuire a ridefinire il margine della linea metropolitana, trasformandolo in un nuovo fronte, in particolare in prossimità delle stazioni.

I SERVIZI

In tema di servizi il punto di partenza sono i presidi esistenti: plesso scolastico e cimitero. L'Istituto Argentia confermando la volontà di ampliare l'offerta formativa con l'indirizzo in agraria, chiede la possibilità di trovare delle limitate modalità di finanziamento per una serra didattica, unico vero requisito fondamentale iniziale.

I rappresentanti della Accademia Formativa Adda Martesana, scuola privata di formazione professionale, che prevede anche un corso di "cuoco-bio", chiede eventualmente la possibilità di delocalizzare la sede attuale (vicino alla chiesa San Carlo), ormai obsoleta, nelle Aree Nord, in continuità con l'Istituto Argentia.

Infine, rispetto alle attività produttive e di innovazione, si avanza la proposta di promuovere servizi per i giovani come co-working e incubatori d'impresa, che possono essere una delle chiavi di rivitalizzazione delle aree produttive esistenti.

RISORSE

Esiste un tema di risorse per l'attuazione del progetto. Da un lato l'avviamento di bandi (Fondazione Cariplo), dall'altra attivando risorse private su progetti specifici (Distretto Agricolo e aziende aderenti, imprese insediate nel polo Pessano/Gorgonzola).

Per i servizi più economici e legati alle startup si prende in considerazione anche l'ipotesi di attivare forme di crowdfunding, come ad esempio potrebbe avvenire per il finanziamento della serra necessaria all'Istituto di Argentia.

Il progetto dovrà essere un'opportunità di crescita economica per le aziende agricole aderenti, dunque lasciando spazio anche ad eventuali investimenti comuni.

3.3.1 Caratteristiche geologiche e coltivazioni del luogo

La pianura padana si distingue in alta pianura asciutta e bassa pianura irrigua, e da una zona intermedia la fascia dei fontanili.

Distinzione che definisce caratteristiche geologiche per precise, sul sistema delle acque. La fascia nord ha una fitta rete urbana costituita da nuclei più piccoli mentre la porzione sud è quella agricola, dominata da ampi spazi aperti e da una rete urbana con centri urbani minori ma più grandi. Il territorio al confine tra nord e sud ha caratteristiche particolari: è la fascia intermedia dei fontanili del Naviglio Martesana e del Canale Villoresi che hanno nel tempo modificato il confine fra pianura asciutta e irrigua. Questa distinzione tra Alta pianura asciutta e bassa pianura irrigua riguarda la diversa composizione del suolo e dunque la presenza di acqua nel terreno.

Le acque che provengono dai rilievi montuosi tendono a scorrere verso il basso dove si estende l'alta pianura asciutta in cui è presente un terreno permeabile, da qui passano nella zona dei fontanili dove le acque possono raggiungere la superficie dando vita ad un paesaggio della bassa pianura irrigua. L'alta pianura asciutta va dalle Prealpi fino al Naviglio Martesana. La realizzazione dei Canali Villoresi hanno reso irrigue alcune zone della pianura asciutta. I suoli sono costituiti da ghiaia e sabbia, che rendono il terreno permeabile. Le coltivazioni del luogo sono mais, frumento e orzo.

La bassa pianura irrigua invece è costituita da sabbie e argille, dunque il suolo è impermeabile. È presente una forte consistenza di acqua e le coltivazioni maggiormente sviluppate sono mais, riso, orzo, frumento e foraggi e prato stabile lasciato a marcire. Dunque è sviluppato anche l'allevamento di bovini e suini.

Il territorio di Gorgonzola, prossimo alla linea delle risorgive che le separa dall'alta pianura asciutta, presenta il tipico paesaggio della bassa pianura irrigua, caratterizzata da un intenso reticolo idrico. Una risorgiva o fontanile è una sorgente di acqua dolce di origine naturale.

In progetto prevediamo perciò la possibilità di coltivare le tipicità del luogo come mais, riso, orzo, frumento e foraggi. Ma anche di dedicare alcune aree all'allevamento di bovini e suini.

LOTTI

Ciò che abbiamo fatto è dare semplici indicazioni, ovvero le invarianti da seguire nella progettazione delle aree nord.

Siamo partite da 4 layers:

- Strade
- Superfici
- Volumi
- Alberi

Le strade esistenti possono essere grigie o bianche, le grigie rappresentano quelle principali mentre le bianche i percorsi secondari. Le superfici presenti sono tre: agricole, marmorizzate e verdi. I volumi sui lotti si basano su due moduli base, uno per le abitazioni e uno per la produttività. Infine gli alberi sviluppati per filari o gruppi di alberi.

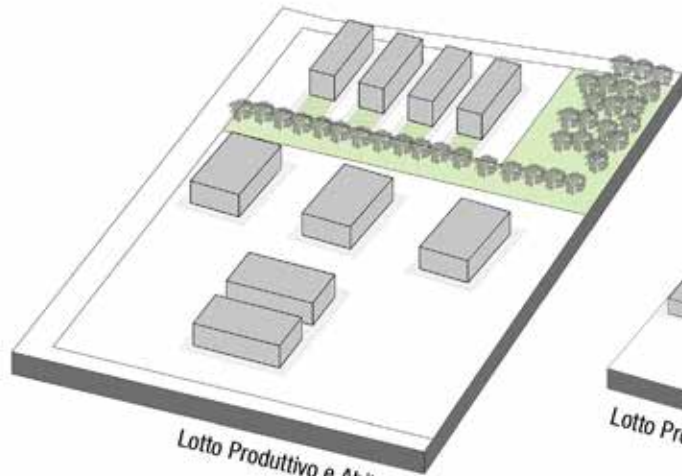
Abbiamo individuato alcuni lotti sul territorio caratterizzati da Cascine esistenti e da aziende agricole oggi produttive, come Cascina Vergani una fiorente Azienda Agricola produttrice di ottimi formaggi di capra e di mucca e partecipante alla vendita dei propri prodotti nei mercati del milanese. Oppure Cascine diventate oggi residenze, come Cascina Nuova o Cascina Pagnana diventata oggi una comunità di famiglie che vivono insieme.

Considerando questi lotti come nuovi centri urbani del futuro abbiamo concentrato anche alcune residenze, separate dalla produttività. Sia le unità abitative che i capannoni agricoli seguono un modulo di base, per le abitazioni 8x14m e per la produzione 16x28m.

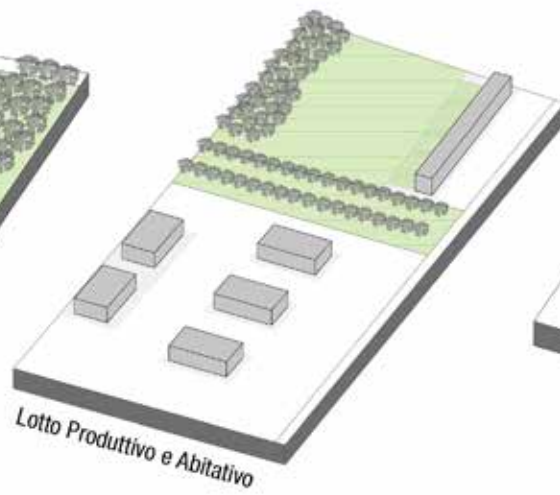
Per le abitazioni i moduli si moltiplicano in base alle esigenze, creando così degli insediamenti con "case a schiera" tre piani fuori terra con area verde annessa. Le zone produttive sono separate dalle abitazioni da zone verdi, filari o gruppi di alberi.

Questi modelli di lotti e le loro regole potranno essere utilizzati in altri centri urbani o nei comuni limitrofi.

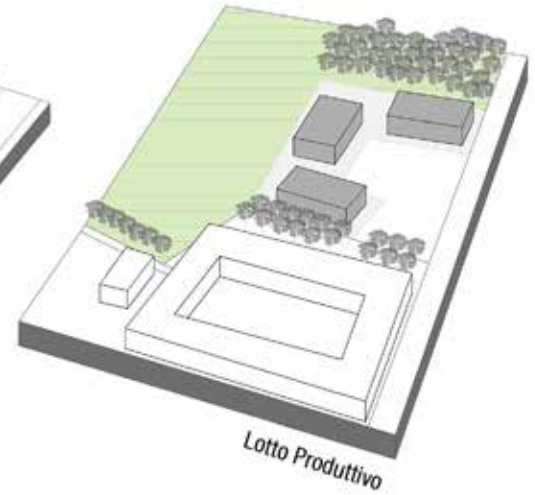
LE TIPOLOGIE DI LOTTO



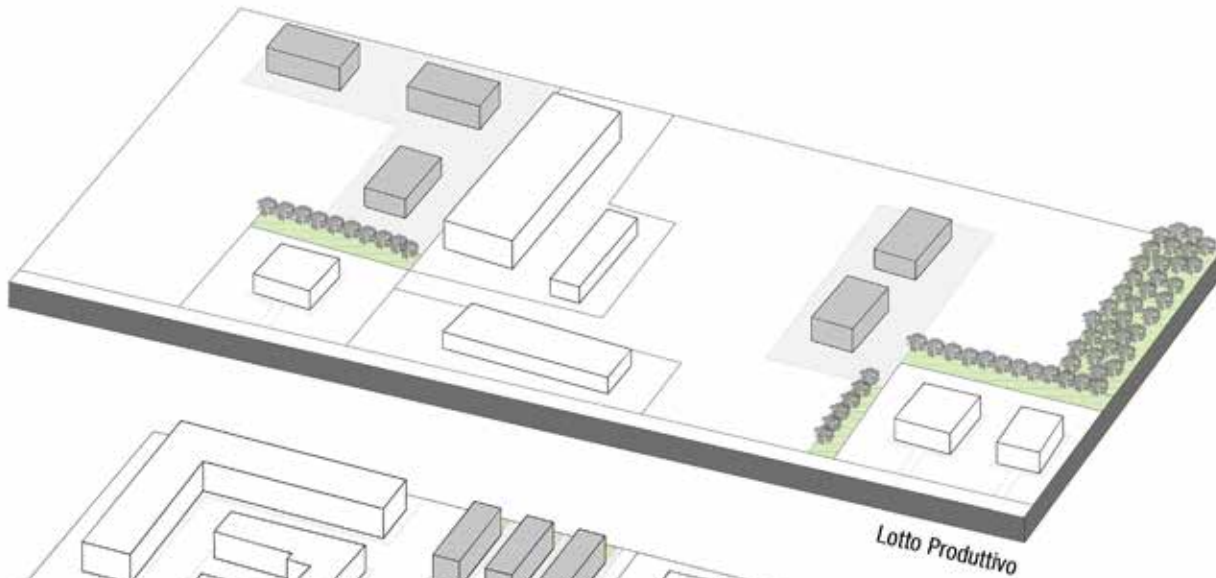
Lotto Produttivo e Abitativo



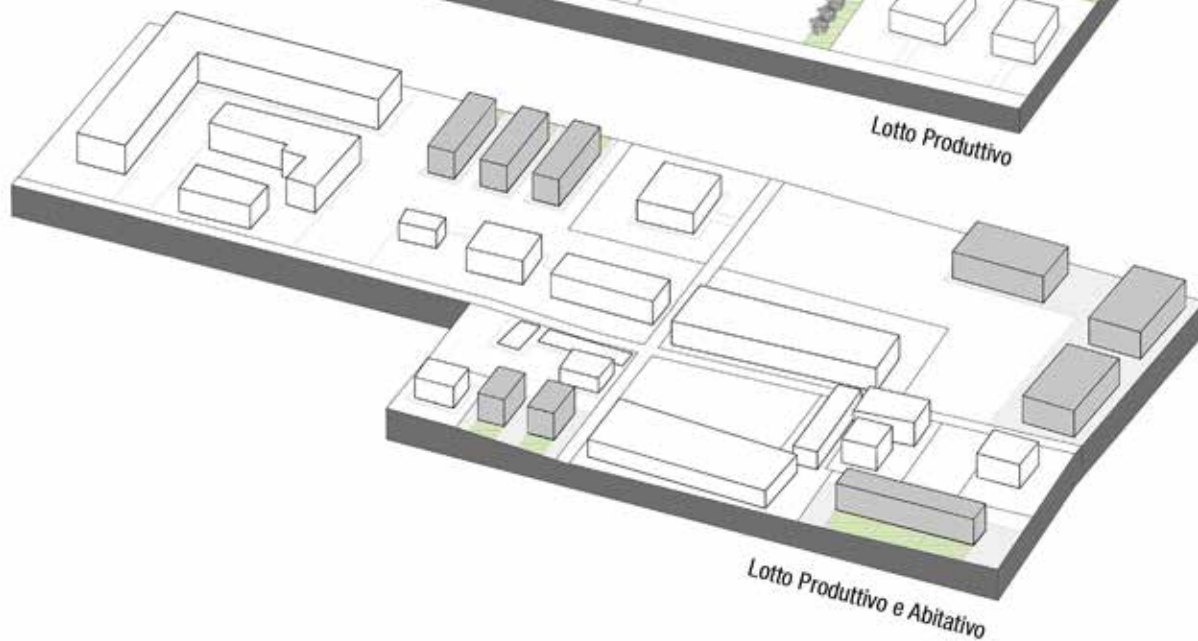
Lotto Produttivo e Abitativo



Lotto Produttivo



Lotto Produttivo



Lotto Produttivo e Abitativo

Il Parco Agricolo
Scala 1:10000





Le Trame Verdi e le Destinazioni d'Uso
Scala 1:10000





1. Azienda agricola
2. Azienda agricola e residenziale
3. Azienda agricola e residenziale
4. Cascina Vergani: Azienda agricola
5. Cascina Pagnana: Comunità
6. Cascina Nuova: azienda agricola e residenziale
7. Azienda agricola
8. Cascina Antonietta :mercato

 alberi progetto

 alberi esistenti



Il Parco Agricolo, possibili scenari
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta



Il Parco Agricolo, possibili scenari
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta



Il Parco Agricolo, possibili scenari
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta



Il Parco Agricolo, possibili scenari
© Elisa Furfaro e Francesca Faseta

RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- ALLIONE, La pianificazione in Italia, Marsilio, Padova, 1976
- BALDACCI ALESSANDRO, FEDELI VALERIA, PASQUI GABRIELE, Strategic planning for conemporary urban regions: city of cities: a project for Milan, Burlington, 2011
- BOATTI A., Urbanistica a Milano. Sviluppo urbano, pianificazione e ambiente tra passato e futuro, Cittàstudi, Novara, 2007
- BOERI S, LANZANI A., MARINI E., Il territorio che cambia. Ambienti, paesaggi e immagini della regione milanese, Abitare Segesta spa, Milano, 1993
- BOLOCAN GOLDSTEIN MATTEO, Geografie milanesi, Maggioli Editore, 2009
- GOLDSTEIN BOLOCAN M., Geografie milanesi, Maggioli Editore, 2009
- LANZANI A., Il territorio al plurale, Franco Angeli, Milano, 1987
- LANZANI A., I paesaggi italiani, Meltemi editore srl, Roma, 2003
- MAGATTI MAURO, SENN LANFRANCO, SAPELLI GIULIO, RANCI COSTANZO, MANGHI BRUNO, DENTE BRUNO, COLOMBO ALESSANDRO, CIBORRA CLAUDIO, CERUTI MAURO, BALDUCCI ALESSANDRO, ARTONI ROBERTO, 2005, Milano, nodo della rete globale. Un itinerario di analisi e proposte, Bruno Mondadori
- MAZZA L., Prove parziali di riforma urbanistica, Franco Angeli, Milano, 1987
- OLIVA F., L'urbanistica di Milano, Ulrico Hoepli, Milano, 2002
- PALERMO, Linee di assetto e scenari evolutivi della regione urbana milanese. Atlante delle trasformazioni insediative, Franco Agnelli, 1998
- PASQUI GABRIELE, Confini milanesi: processi territoriali e pratiche di governo, Franco Angeli, Milano, 2002
- SECCHI BERNARDO, La città del ventesimo secolo, Editori Laterza, 2005
- SECCHI BERNARDO, Partiti, amministratori e tecnico nella costruzione della politica urbanistica in Italia, Franco Angeli, Milano, 1984
- Provincia di Milano, La città di città. Un progetto strategico per la regione urbana milanese, 2006

- Città di Gorgonzola, centro studi PIM. Il futuro delle Aree Nord. Primi contributi per l'avvio di un processo di pianificazione partecipata
- Città di Gorgonzola, centro studi PIM. Vision Statement "Aree Nord" Gorgonzola. Le aree Nord come incubatore agroalimentare
- Città di Gorgonzola, centro studi PIM, Vision Statement "Aree Nord" Gorgonzola. Documentazione cartografica
- PGT Comune di Gorgonzola, Documento di Piano. Relazione e criteri attuativi. Analisi delle caratteristiche economico sociali e del ruolo nel sistema territoriale, 2011
- PGT Comune di Gorgonzola, Documento di Piano. Relazione illustrativa, 2017
- Città metropolitana di Milano, Milano. Metropoli reale. Metropoli passibile. Piano strategico triennale del territorio metropolitano, 2016
- PGT Comune di Gorgonzola, Valutazione Ambientale Strategica. Documento di Scoping

Pubblicazioni:

Centro Studi PIM, Argomenti & Contributi n.8 , Dal mondo nuovo alla città infinita,
URL: <http://www.pim.mi.it/ac-n-8-dal-mondo-nuovo-alla-citta-infinita/>

Centro Studi PIM, Argomenti & Contributi n.14 , Luoghi urbani e spazio metropolitano,
URL: <http://www.pim.mi.it/ac-n-14-luoghi-urbani-e-spazio-metropolitano/>

Centro Studi PIM, Argomenti & Contributi n.15 , Spazialità metropolitane,
URL: <http://www.pim.mi.it/ac15-spazialitametropolitane-2/>

Sitografia:

<http://gorgonzola2030.altervista.org>
<https://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it>
<http://www.comune.gorgonzola.mi.it>
<http://www.gorgonzolab.it>
<http://www.parcomolgora.it>
http://www.istitutoargentina.gov.it/pww/app/MIIT0048/pww_sito.php
<https://www.eatalyworld.it/it/>
<http://www.agrofoodpark.dk>
<http://www.ordinearchitetti.mi.it>

RINGRAZIAMENTI

Giunti alla conclusione di questo lungo e stupendo percorso, non rimane altro che ringraziare tutti coloro che ne hanno fatto parte in un modo o nell'altro e che hanno reso tutto questo possibile.

Ringraziamo i professori **Samperi Angelo** e **Garda Emanuele**, relatore e correlatore di questa tesi di laurea, oltre che per la grande conoscenza che ci avete donato, per la disponibilità e precisione dimostrataci durante tutto il periodo di stesura. Senza di voi questo lavoro non avrebbe preso vita.

Un grande ringraziamento va ai **nostri genitori** che, con il loro dolce e instancabile sostegno, ci hanno permesso di arrivare fin qui oggi, contribuendo alla nostra formazione personale. Siete e sarete sempre un esempio da seguire.

Ringraziamo i **nostri amici** che con la loro spensieratezza e allegria ci hanno aiutato a superare i momenti più difficili.

Ed infine a **noi**, che dopo cinque lunghi anni e mille comparse, siamo ancora insieme. Dopo esserci conosciute per caso, ora siamo amiche per scelta.

Elisa e Francesca

Ringrazio **Daniel**, per essere l'unica persona che mi ha supportata e sopportata da moltissimi anni a questa parte, nonostante tutto. Sei una persona meravigliosa e sono davvero fortunata ad averti al mio fianco.

Elisa



